Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.



Bericht

Feinkonzept Mobilstationen Rhein-Sieg-Kreis

Dortmund, im Juli 2021

www.planersocietaet.de

Impressum

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

Dipl.-Ing. Alexander Reichert
(Projektleitung)

Markus Bednarek, M. Sc.

Gregor Korte, M. Sc.

Zentrum für integrierte Verkehrssysteme

Robert-Bosch-Str. 7

64293 Darmstadt

www.ziv.de

Dipl.-Wirt.-Ing. Matthias Auth
(stellv. Projektleitung)

Michael Beutel, M. Eng.

Bildnachweis
Alle Bildrechte liegen, soweit nicht anders angegeben, bei der Planersocietät. Oder dem Zentrum für integrierte Verkehrssysteme

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Angebotes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1 Anlass der Untersuchung 8

2 Mobilstationen als intermodale Schnittstellen 10

3 Projektablauf und Meilensteine 13

4 Vorliegende Konzepte und Planungen 16

5 Aufbau und Ausstattungsmerkmale von Mobilstationen 19

5.1 Aufbau 19

5.2 Allgemeine Ausstattungsmerkmale 22

5.2.1 Barrierefreiheit 22

5.2.2 Sitzmöglichkeiten und Witterungsschutz 25

5.2.3 Komfort und Service 26

5.2.4 Sicherheit und Sauberkeit 27

5.2.5 Umfeldangebot und sonstige Services 28

5.3 Ausstattungsmerkmale: Fahrradvernetzung 30

5.3.1 Fahrradabstellanlagen 31

5.3.2 Lademöglichkeiten für Fahrräder 33

5.3.3 Fahrradmietstation 35

5.3.4 Sonstige Fahrradservices 36

5.3.5 E-Scooter 39

5.4 Ausstattungsmerkmale: MIV-Vernetzung 39

5.4.1 Park-and-Ride-Anlagen 40

5.4.2 Lademöglichkeiten für MIV 40

5.4.3 Carsharing 41

5.4.4 Sonderparkplätze 42

5.4.5 Sonstiges 43

5.5 Ausstattungsmerkmale: Information 43

5.5.1 Dynamische Fahrgastinformation (DFI) 43

5.5.2 Aushang und Beschilderung 45

5.5.3 Sonstige Information 47

6 Ermittlung von Kostensätzen 48

7 Fördermöglichkeiten 51

8 Potenzialermittlung 53

8.1 Grundlagen der Erhebung 54

8.2 Kategorisierung der Standorte 55

8.3 Festlegung Ausstattungsmerkmale 56

8.4 Festlegung der Größe von verschiedenen Anlagen 59

8.4.1 Anzahl Fahrradabstellanlagen 59
8.4.2 Anzahl Park-and-Ride-Parkplätze 59
8.4.3 Anzahl Sonderparkplätze 60
9 Untersuchte Standorte und Empfehlungen 61
9.1 Aufbau der Steckbriefe 62
9.2 Alfter 65
9.3 Bad Honnef 75
9.4 Bornheim 93
9.5 Eitorf 108
9.6 Hennef 117
9.7 Königswinter 126
9.8 Lohmar 148
9.9 Meckenheim 160
9.10 Much 175
9.11 Neunkirchen-Seelscheid 181
9.12 Niederkassel 189
9.13 Rheinbach 210
9.14 Ruppichteroth 221
9.15 Sankt Augustin 227
9.16 Siegburg 241
9.17 Swisttal 259
9.18 Wachtberg 268
9.19 Windeck 278
10 Ausblick 293
11 Literaturverzeichnis 299

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht über die Kommunen im Rhein-Sieg-Kreis 9
Abbildung 2: Beispiel für eine intermodale Wegekette (das Fahrrad als Zubringer, der ÖPNV als Distanzverkehrsmittel) 10
Abbildung 3: Ausstattungselemente Mobilstation 11
Abbildung 4: Meilensteine und Ablauf 13
Abbildung 5: Projektphasen & methodische Inhalte 14
Abbildung 6: Entstehungsprozess: Festlegung Ausstattungsmerkmale 15
Abbildung 7: Gestaltungsleitfaden 2.0 mobil.nrw 16
Abbildung 8: Aufbau einer Mobilstation 20
Abbildung 9: Design für Alle – eine Herausforderung auch an Mobilstationen 23
Abbildung 10: Rippenpflaster als Auffinde-/Leitstreifen und Noppenpflaster als Einstiegs- und Aufmerksamkeitsfelder 23
Abbildung 11: Barrierefreie Zugänglichkeit von Bussen und Bahnen 24
Abbildung 12: Witterungsschutz mit Sitzgelegenheiten und Informationsvitrine am S-Bahnhof Meckenheim 25
Abbildung 13: Fahrkartenautomat mit Entwerter 26
Abbildung 14: Beispiel Fahrradkäfig mit Gepäckschließfächern in Hamburg 26
Abbildung 15: Sportangebote am Bahnhof Eitorf 27
Abbildung 16: Helle und übersichtlich gestaltete Unterführung am Bahnhof Meckenheim 28
Abbildung 17: Notruf-/Infosprechstelle am Bf Herchen 28
Abbildung 18: Verkehrsgastronomie in Eitorf 29
Abbildung 19: Packstation am Gleis in Dattenfeld 29
Abbildung 20: Logo der Initiative ‚nette Toilette' 29
Abbildung 21: Beispiel überdachte Fahrradabstellanlage in Rheinbach 32
Abbildung 22: Beispiel Doppelstockparker in Graz 32
Abbildung 23: Beispiel Fahrradparkhaus in Schwerte 33
Abbildung 24: Beispiel Fahrradboxen im Corporate Design von mobil.nrw in Herchen 33
Abbildung 25: Beispiel Schließfach mit integrierter Lademöglichkeit in Lahr 34
Abbildung 26: Beispiel Fahrradbox mit integrierter Lademöglichkeit in Schwelm 34
Abbildung 27: Beispiel Elektrorad-Ladestation Königswinter Bahnhof 34
Abbildung 28: Beispiel E-Bike-Mietsystem 35
Abbildung 29: Beispiel einer Radstation im Corporate Design von mobil.nrw in Gronau 37
Abbildung 30: Beispiel einer Radstation im Corporate Design von mobil.nrw in Gronau (2) 37
Abbildung 31: Beispiel einer Radluftstation in Gelsenkirchen 38
Abbildung 32: Beispiel einer Radluft- und Reparaturstation in Wilhelmshaven 38
Abbildung 33: Beispiel von E-Lademöglichkeiten für MIV am Bf Königswinter 41
Abbildung 34: Für (E)-Carsharing reservierte Parkplätze mit neuem Carsharing-Verkehrsschild in München 41
Abbildung 35: Kiss+Ride-Parkplatz in Meckenheim 42
Abbildung 36: Behindertenparkplätze am Bahnhof Herchen 42
Abbildung 37: Mitfahrerbank in Bad Honnef, Aegidienberg 43
Abbildung 38: In Haltestellenschild integrierte DFI Light (Bochum) 44
Abbildung 39: Außerhalb des Haltestellenschilds angebrachte DFI Light (Mannheim) 44
Abbildung 40: Standard-DFI in Niederkassel Lülsdorf 45
Abbildung 41: Übersichts-DFI Gießen Bahnhof 45
Abbildung 42: Mögliche Ausgestaltung von Stelen an einer Mobilstation 46
Abbildung 43: Einflussgrößen auf die Ausstattung von Mobilstationen 53
Abbildung 44: Karte mit allen untersuchten Mobilstationen im Untersuchungsgebiet 61
Abbildung 45: Steckbrief Vorderseite 63
Abbildung 46: Steckbrief Rückseite 64

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kostensätze für die Grobkostenschätzung 48
Tabelle 2: Förderprogramm, -geber, -schwerpunkt und Geltungsdauer 52
Tabelle 3: Bestimmung einer Stationskategorie 55
Tabelle 4: Bestimmung der standortbezogenen Mobilstationsgröße 56
Tabelle 5: Baukastenprinzip Ausstattungsmerkmale 57
Tabelle 6: Anzahl untersuchter Mobilstationen je Kommune 62
Tabelle 7: Übersicht über die im Rahmen des Feinkonzeptes untersuchten Standorte mit Stationsgröße 295

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
Bf	Bahnhof
B+R	Bike and Ride
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
CsgG	Carsharinggesetz
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FöRi-kom-Stra	Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus
FöRi-MM	Richtlinie zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements
K+R	Kiss and Ride
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
NVP	Nahverkehrsplan
NVR	Nahverkehr Rheinland
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park and Ride
RE	Regionalexpress
RB	Regionalbahn
RSVG	Rhein-Sieg Verkehrsgesellschaft
RVK	Regionalverkehr Köln
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VDV	Verbund Deutscher Verkehrsunternehmen
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg
ZIV	Zentrum für integrierte Verkehrssysteme
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1 Anlass der Untersuchung

Der Rhein-Sieg-Kreis hat im aktualisierten Nahverkehrsplan (Stand: Januar 2021) das Ziel formuliert mit dem Aufbau eines flächendeckenden Netzes an Mobilstationen einen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten. Für diese gelten Mobilstationen als wichtiger Baustein. Sie dienen der Vernetzung mehrerer Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote und ermöglichen nahtlose, verkehrsmittelübergreifende Wegeketten. Damit tragen Mobilstationen dazu bei, die Erreichbarkeit mit dem Umweltverbundes zu stärken und somit die Konkurrenzfähigkeit des Umweltverbundes gegenüber dem Pkw-Verkehr zu erhöhen.

Als Teil der Landesstrategie zur vernetzten Mobilität werden Mobilstationen durch das Land NRW z. B. durch die Richtlinie zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (Föri-MM) gefördert. Auf Basis der pauschalisierten Investitionsförderung nach §12 ÖPNVG NRW können die regionalen Zweckverbände über Investitionsförderprogramm den Aufbau von Mobilstationen auf dem Zweckverbandgebiet fördern. Der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR), zu dem der Rhein-Sieg-Kreis zugehörig ist, hat hier bereits die Rahmenbedingungen z. B. durch die ÖPNV-Investitionsrichtlinie ZV NVR geschaffen. Eine konzeptionelle Planungsgrundlage besteht bereits durch ein verbandweites Gutachten[1] für die Errichtung von Mobilstationenstandorten. In diesem Konzept wurden in einem Auswahlprozess aus ca. 9.600 Haltestellen im NVR-Gebiet potenzielle Mobilstationenstandorte überwiegend an SPNV-Haltepunkten identifiziert sowie Empfehlungen für Ausstattungselemente gegeben. Es erfolgten jedoch noch keine qualitativen Einzelbetrachtungen.

Aufbauend auf diesem Gutachten hat der Rhein-Sieg-Kreis daher weitergehende Untersuchungen beauftragt mit dem Ziel, den Umsetzungsprozess voranzutreiben sowie zu koordinieren und den Kommunen als zuständigen Baulastträgern eine Entscheidungsgrundlage im Hinblick auf die politische Beschlussfassung zur Realisierung der Mobilstationen zu liefern. Dazu wurden, im Rahmen dieses hier vorliegenden Konzeptes, 79 Standorte im Kreisgebiet gutachterlich untersucht, die aus Sicht des Kreises sowie der Kommunen ein Potenzial zum Aufbau einer Mobilstation im Sinne eines Verknüpfungspunktes mehrerer Verkehrsträger mit entsprechenden Ausstattungsmerkmalen sowie Aufenthaltsqualitäten haben und einer entsprechenden Planung bedürfen. Hierzu wurden konzeptionelle Vorschläge, z. B. für mögliche Ausstattungselemente entwickelt.

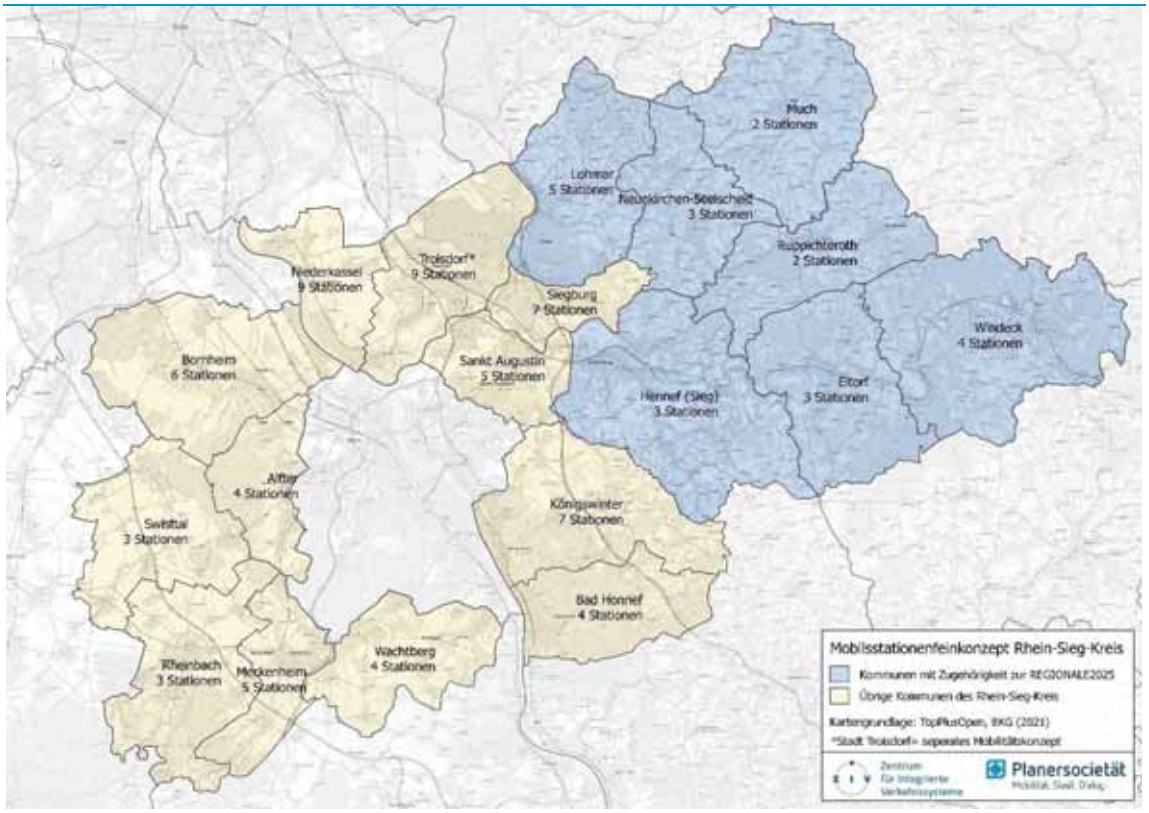
Die kreisweite Betrachtung berücksichtigt alle potentiellen Standorte im Rhein-Sieg-Kreis, sodass z. B. für die im April 2021 bereits erfolgte Rahmenanmeldung beim NVR bereits mehr als die im Gutachten untersuchten Mobilstationenstandorte zu weiteren Einplanung und Berücksichtigung eingebracht wurden. Bei vollständiger Umsetzung würde das Netz im Kreis aus über 90 Mobilstationen bestehen. Zu den im Rahmen dieses Gutachtens untersuchten Standorte kommen weitere Standorte hinzu, die entweder bereits umgesetzt oder seitens der Kommunen schon beplant worden sind. Die Stadt Troisdorf hat beispielsweise bereits ein eigenes Mobilstationengutachten erstellen lassen und treibt die Umsetzung auf dieser Basis voran.

[1] NVR (2018): Verbandweites Konzept für die Errichtung von Mobilstationen

Das hier vorliegende Mobilstationenfeinkonzept berücksichtigt dabei sowohl bestehende Planungen als auch konzeptionelle und planerische Überlegungen aus parallel laufenden Prozessen. Dabei wurde z. B. das bestehende Fahrradmietsystem im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis sowie die Planungen für ein kreisweites Fahrradmietsystem berücksichtigt, ebenso die festgelegte Mindestausstattung vom Fördermittelgeber, das landeseinheitliche Design und die Überlegungen des NVR zum Abschluss von Rahmenverträgen zur Beschaffung von Fahrradabstellanlagen sowie Mobilstationenstelen.

Nach einer gutachterlichen Einschätzung der Standorte wurden in engen Abstimmungsgesprächen mit dem Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger, dem Zweckverband NVR sowie den einzelnen Kommunen für jeden Standort Ausstattungsmerkmale vorgeschlagen, die dann verortet und mit einer Grobkostenschätzung hinterlegt wurden. Die hieraus gewonnenen Steckbriefe dienen als Basis für die Rahmenanmeldung beim NVR sowie als Hilfestellung für die weitere Planung und Umsetzung in den Gemeinden und Städten des Kreises. Das Mobilstationenfeinkonzept ist zudem eng mit dem REGIONALE2025-Projekt Mobilstationen im Bergischen Rheinland verknüpft, an dem sieben Kommunen im östlichen Rhein-Sieg-Kreis partizipieren (siehe Abbildung 1: blaue gefärbte Gemeinden und Städte). Diese wurden im Zuge des REGIONALE2025-Prozesses vorgezogen untersucht, um eine Projekteinreichung bis Ende 2020 gewährleisten zu können.

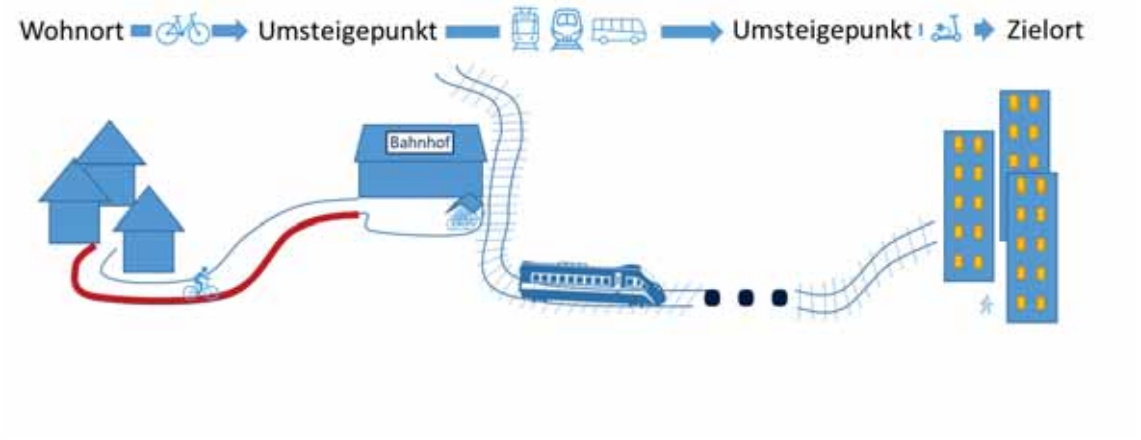
Abbildung 1: Übersicht über die Kommunen im Rhein-Sieg-Kreis



2 Mobilstationen als intermodale Schnittstellen

Die Förderung und Berücksichtigung intermodaler Wegeketten im Alltags- und Freizeitverkehr ist in den vergangenen Jahren immer mehr in den Blickpunkt der Mobilitäts- und Verkehrsplanung gerückt. Unter intermodalen Wegeketten versteht man die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf einem Weg (z. B. Wohnort – Arbeitsort). Auch wenn der Anteil von intermodalen Wegen laut der aktuellen MiD 2017[2] im engeren Maße (ohne Fußwege zum ÖPNV/Pkw) aktuell nur bei rund 1 % liegt, gilt die Förderung der Intermodalität als wesentlicher Pull-Faktor für den Umweltverbund. Während die Verkehrsmittel des Umweltverbundes einzeln auf vielen Relationen nicht konkurrenzfähig sind, können sie durch eine sinnvolle Verknüpfung mehrerer Verkehrsmittel eine konkurrenzfähige Alternative zur ausschließlichen MIV-Nutzung darstellen. Die Herstellung intermodaler Wegeketten trägt somit dazu bei, multimodales Mobilitätsverhalten, also die regelmäßige Nutzung verschiedener Verkehrsmittel, zu fördern. Ziel ist, dass sich Nutzer nicht mehr automatisch auf ein Verkehrsmittel festlegen, sondern bedarfs- und wegebezogen ihre Verkehrsmittelwahl tätigen. Mobilstationen ermöglichen intermodale Wegeketten und sorgen zudem für eine verbesserte Erreichbarkeit für Personen ohne permanente Pkw-Verfügbarkeit und leisten damit einen Beitrag zur Daseinsvorsorge.

Abbildung 2: Beispiel für eine intermodale Wegekette (das Fahrrad als Zubringer, der ÖPNV als Distanzverkehrsmittel)



Bildquelle: eigene Darstellung

Mobilitätsangebote an einer Mobilstation

Dabei bildet der ÖPNV mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie Stadtbahnen und Bussen als Distanzverkehrsmittel das Rückgrat der intermodalen Wegekette (vgl. Abbildung 2). Dem Fahrrad und anderen Mobilitätsangeboten kommt hingegen die Rolle als Erschließer der ersten bzw. letzten Meile zu. Gerade in Räumen abseits der zentralen, regionalen ÖPNV-Achsen übernimmt das Fahrrad somit eine wichtige Verknüpfungsfunktion zum ÖPNV, wodurch die Angebotsqualitäten des Umweltverbundes insgesamt gesteigert werden. Alternativ können im ländlich, dünn besiedelten

[2] Etappenkonzept MiD 2017: 7 (http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Etappenkonzept_MiD5431.pdf)

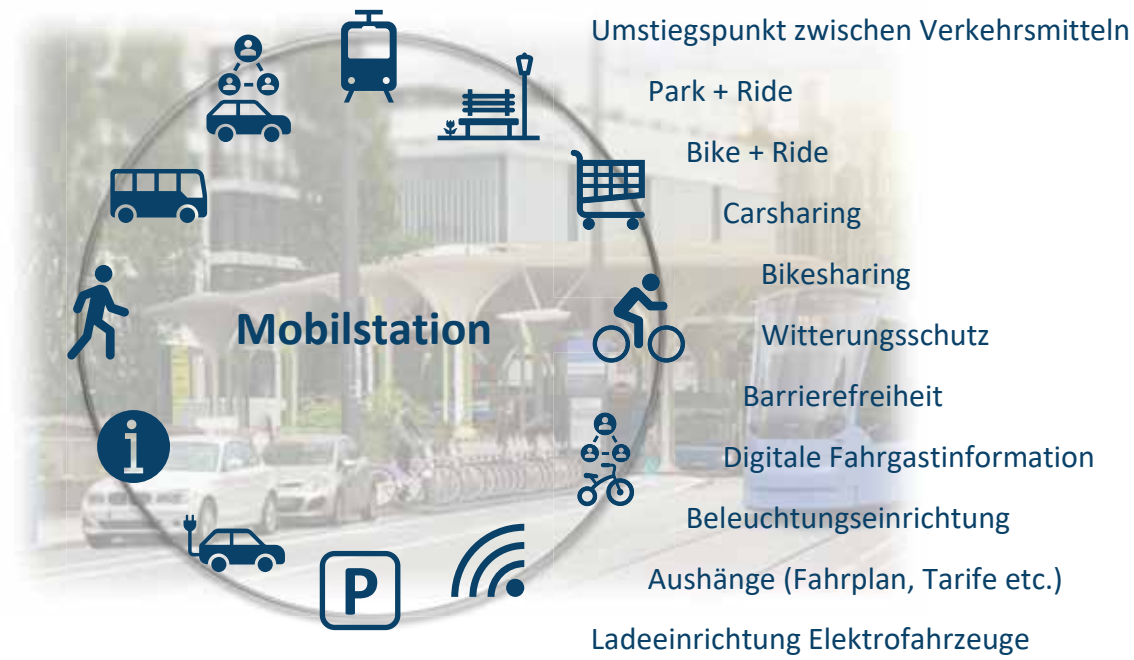
Raum Pkw-Stellplätze das Nutzerpotenzial einer Mobilstation erhöhen. Die Nutzung des Pkw als Zubringer ist besonders auf Relationen zu beachten, bei denen einerseits der Startort, also das Wohnumfeld, schlecht mit dem Umweltverbund erschlossen ist (meist ländlich-periphere Wohnlagen), andererseits am Zielort jedoch z. B. mit hohem Parkdruck zu rechnen ist (urbaner, dicht besiedelter Raum). Zudem sind Mobilstationen Ankerpunkte für Sharing-Angebote. Darunter fallen Angebote wie Carsharing, Fahrradmiet-Angebote oder E-Scootersharing.

Gestaltungshinweise und Services

Als wichtiges Kriterium für die Funktionsfähigkeit einer Mobilstationen ist die Gestaltung zu betonen. Die Wege des Umstiegs, also die Wege zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln, sind möglichst kurz und einfach zu halten. Zudem sollte der Wiedererkennungswert der Mobilstationen und ihrer Mobilitätsangebote durch entsprechende Gestaltungsmaßnahmen gegeben sein. Über die Funktion als Mobilitätsknotenpunkt hinaus sollten Mobilstationen auch passende Serviceangebote bereitstellen. Dazu gehört zum Beispiel die Installation von Ladesäulen – sowohl für Kraftfahrzeuge als auch für E-Bikes – zur Steigerung der Elektromobilität oder an sehr großen Stationen die Integration von Gastronomie, sanitären Anlagen oder Verkaufsmöglichkeiten zur Steigerung der Aufenthaltsqualität.

Die angebotenen Mobilitätsdienstleitungen sind entsprechend zu kommunizieren und zu bewerben. Darüber hinaus müssen Mobilstationen auch die Kriterien erfüllen, die auch für Haltestellen bereits gelten. Hierzu zählt z. B. die Bereitstellung einer barrierefreien und witterungsgeschützten Infrastruktur, ausreichende Beleuchtungseinrichtungen zur Stärkung des Sicherheitsempfindens, dynamische Fahrgastinformationen (DFI) sowie entsprechende Beschilderung und Wegweisung. In Abbildung 3 sind die wichtigsten Anforderungen an eine Mobilstation grafisch dargestellt.

Abbildung 3: Ausstattungselemente Mobilstation



Quelle: VCD 2021 – Mobilität für Menschen, Erfolgsfaktor Mobilitätsstation

Zuständigkeiten und Akteure

Eine besondere Herausforderung bei der Umsetzung von Mobilstationen sind die unterschiedlichen Zuständigkeiten sowie involvierten Akteure. Grundsätzlich liegen die Planung und Einrichtung bei den Kommunen, die entsprechenden Verkehrsunternehmen/-verbünde sind verantwortlich für die Entwicklung und Umsetzung der Verkehrsangebote. Allerdings sind meist Absprachen mit weiteren Akteuren nötig. Einerseits sind dies vor allem Baulastträgerschaften für Straßen und Schienen. So liegen Bahnhöfe anders als Bushaltestellen meist in der Verantwortlichkeit der Deutschen Bahn AG, wodurch die Erneuerungsprozesse an den Bahnhöfen abgestimmt werden müssen. Andererseits erfordern Mobilstationen meist zusätzliche Flächen im direkten Umfeld. Hier sind Flächenverfügbarkeiten zu prüfen und ggf. Flächen von anderen Akteuren zu akquirieren. Hierzu ist eine frühzeitige Einbeziehung betroffener Akteure in den Planungsprozess wichtig. Hierdurch können auch mögliche Kooperationen (z. B. gemeinsame Toilettennutzung von angrenzender Gastronomie) mit den ortsansässigen Akteuren angeregt und diskutiert werden.

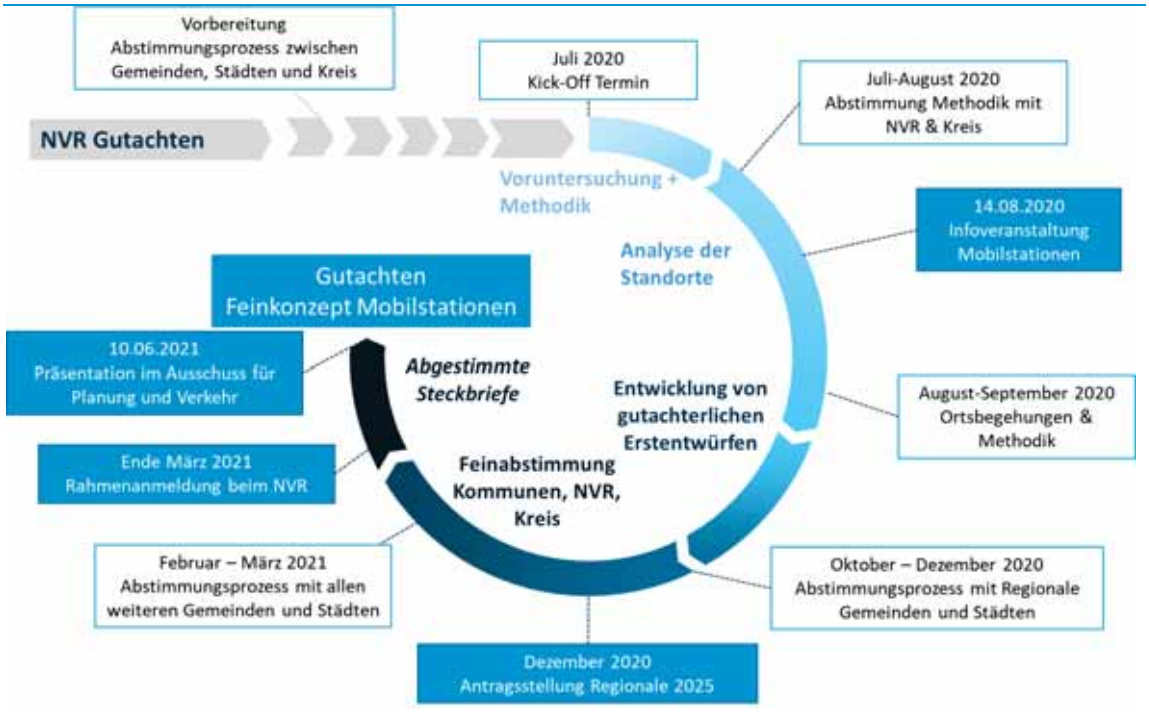
3 Projektablauf und Meilensteine

Im Vorfeld des Projektes fanden bereits erste Abstimmungsgespräche bezüglich der Auswahl der zu untersuchenden Standorte/Stationen zwischen den Kommunen und dem Kreis statt. Dabei wurden bereits Mobilstationenstandorte abgestimmt, für die eine Planungserfordernis bestand. Aufbauend auf den Ergebnissen dieser Vorabstimmungen wurden dann zwei Gutachterbüros ZIV (Zentrum für integrierte Verkehrssysteme) und Planersocietät beauftragt, ein Mobilstationenfeinkonzept für insgesamt 79 Standorte zu erstellen.

Meilensteine

Zu Beginn im Juli 2020 wurden gemeinsam mit dem Auftraggeber, dem Rhein-Sieg-Kreis, die gemeinsamen Leitlinien und Rahmenbedingungen festgelegt. Anschließend wurde das Vorhaben auf einer Informationsveranstaltung im August 2020 den Gemeinden und Städten präsentiert. Hier erfolgte ein erster inhaltlicher Austausch. Der Projektablauf orientierte sich dabei an verschiedenen Meilensteinen (Abbildung 4: blaue Kästen).

Abbildung 4: Meilensteine und Ablauf



Die Meilensteine waren u. a.

- Antragstellung REGIONALE2025 im Dezember 2020: Sieben Kommunen im Untersuchungsraum sind Teil der REGIONALE2025. Für diese Kommunen musste eine vorgezogene Untersuchung der Standorte bis Dezember 2020 erstellt werden, damit fristgerecht eine Projektskizze zur Qualifizierung für den B-Status der REGIONALE 2025 eingereicht werden konnte.
- Rahmenanmeldung beim NVR: Um die Mobilstationenstandorte zusammen mit den weiteren Standorten beim Zweckverband NVR zur Förderung anzumelden, mussten bis April 2021 erste abgestimmte Steckbriefe inklusive einer ersten Grobkostenschätzung vorliegen.

- Der Endbericht sollte im ersten Halbjahr 2021 fertig gestellt werden, damit die Gemeinden und Städte die Mobilstationenplanungen in der zweiten Jahreshälfte 2021 weiterbringen können.

Ablauf und methodisches Vorgehen

Aufgrund der vereinbarten Meilensteine wurde das Projekt in verschiedene Phasen eingeteilt (vgl. Abbildung 5). Im Juli und August 2020 (Phase 1: Voruntersuchung) wurden zunächst die Rahmenbedingungen festgelegt und die Erhebungsmethodik entwickelt. Dabei wurde auf Basis vorhandener Plan- und Rahmenwerke (z. B. Handbuch Mobilstationen NRW) eine auf den Raum passende Mobilstationskategorisierung eingeführt, die sich auf Basis von verschiedenen Kriterien für jeden Standort mittels quantifizierbarer Daten ableiten lässt.

Abbildung 5: Projektphasen & methodische Inhalte



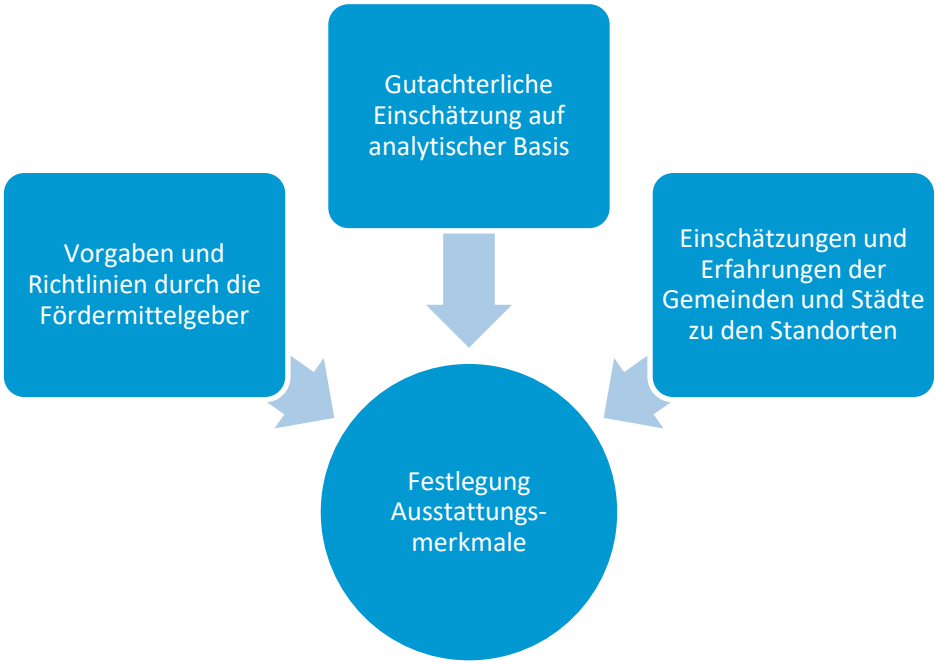
Auf dieser Basis wurden in einem zweiten Schritt dann verschiedene Ausstattungsmerkmale je nach Kategorisierung vorgeschlagen. Dazu wurden zunächst ab September 2020 alle Standorte erhoben. Der Fokus der Erhebung lag dabei auf der Vor-Ort Analyse der bestehenden Ausstattungsmerkmale an den Standorten (z. B. Barrierefreiheit, Fahrradabstellanlagen etc.). Aufbauend auf den Vor-Ort Erkenntnissen und den Ergebnissen der Datenanalyse wurden zunächst gutachterliche Vorschläge für die Standorte entwickelt. Diese wurden anschließend in Abstimmungsrunden mit den einzelnen Gemeinden und Städten geprüft und diskutiert und die Ergebnisse in Steckbriefen aufbereitet worden.

Einbindung der Gemeinden und Städte sowie des Zweckverbandes in den Planungsprozess

Die Steckbriefe sind eine gutachterliche Empfehlung auf Basis von Analysedaten, der Ortsbegehungen sowie der Fachexpertise der beauftragten Planungsbüros. Als Rahmenbedingungen wurden die Vorgaben und Richtlinien durch den Fördermittelgeber berücksichtigt. Der NVR als zuständiger Zweckverband hat dazu entsprechende Richtlinien formuliert und z. B. Mindestausstattungsmerkmale definiert, die bei der Einrichtung einer Mobilstation einzuhalten sind.

Durch die Abstimmungsgespräche mit den Gemeinden und Städten konnten die gutachterlichen Empfehlungen zudem rückgekoppelt und geprüft werden. Mit den zuständigen Ansprechpartnern der Gemeinden und Städte konnten zudem aktuelle Planungen und Vorstellungen der Gemeinden und Städte mit in die Konzeption einfließen. Auch Restriktionen wie z. B. Flächenverfügbarkeiten und Besonderheiten an den einzelnen Standorten konnten berücksichtigt und somit umsetzungsorientierte Lösungsvorschläge erstellt werden.

Abbildung 6: Entstehungsprozess: Festlegung Ausstattungsmerkmale



4 Vorliegende Konzepte und Planungen

Mobilstationen in NRW

Mobilstationen werden NRW-weit geplant und eingerichtet. Hervorzuheben ist dabei das Zukunftsnetz Mobilität. Dieses tritt als Helfer, Koordinierer aber auch als Weiterentwickler von Mobilstationen für den Gesamtraum. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW begleitet die Verantwortlichen in den Kommunen mit einem vielseitigen Paket von Beratungsangeboten und Orientierungshilfen durch den kompletten Prozess – vom ersten Konzept, über Entwürfe, bis hin zur Inbetriebnahme einer Mobilstation.

Zusätzlich erschien im Jahr 2017 die 2. aktualisierte und überarbeitete Auflage des erstmalig 2016 erschienen Handbuchs Mobilstationen NRW. Das Handbuch umreißt die Bedeutung von Mobilstationen als multi- und intermodale Schnittstellen, geht auf mögliche Ausstattungsmerkmale und Gestaltungsaspekte ein und liefert weitere wichtige Informationen zu rechtlichen Rahmenbedingungen, Finanzierungsmöglichkeiten oder einzubindenden Akteuren. Ergänzend hierzu liefert die Informationsbroschüre ‚Kompaktwissen Mobilstationen' aus dem Jahr 2020 des Zukunftsnetzes NRW und des NVR wichtige Informationen zum Thema Förderung. Für mögliche Ausstattungsmerkmale von Mobilstationen werden mögliche Förderprogramme von Bund, Land und NVR aufgezeigt.

Mobilstationen tragen erheblich zu einer besseren Vernetzung von Mobilitätsangeboten bei und vereinfachen deren Nutzung deutlich. Sie müssen kreis- und landesweit einen einheitlichen Qualitätsstandard aufweisen und zudem für die Nutzer durch eine einheitliche Gestaltung, eine einheitliche Kundeninformation und ein Leitsystem erkennbar sein. Gestaltung und Leitsystem zeichnen die einzelne Mobilstation auch als Teil eines (kommunalen) Verkehrsnetzes aus, in dem sich Kunden komfortabel orientieren können. Gestaltung, Information und Leitsystem sollten sich nach der neuen Förderrichtlinie „Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement" (FöRi-MM) des Landes NRW am überarbeiteten Gestaltungsleitfaden für Mobilstationen vom März 2019 orientieren.

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hat zusammen mit dem Verkehrsministerium das Corporate Design für Mobilstationen überarbeitet und ein neues Logo entwickelt: mobil.nrw – unter diesem Namen treten die Mobilstationen zukünftig im öffentlichen Straßenbild auf (vgl. Abbildung 7). Dabei soll mobil.nrw mehr als nur ein Name für eine Mobilstation sein. In der weiteren Entwicklung soll daraus ein neues allgemeingültiges Leitsystem entstehen, das alle öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebote bündelt. Dieses Leitsystem ist aus Sicht der Nutzer gedacht und gemacht.

Im Gestaltungsleitfaden 2.0 von 2019 zeigt das Zukunftsnetz Mobilität NRW das für Mobilstationen zu verwendende einheitliche NRW-Design mobil.nrw auf. Als Basiselemente der Gestaltung wird auf das mobil.nrw-Logo, Schriften, Farben und Piktogramme eingegangen. Zudem zeigt der Gestaltungsleitfaden die Anwendung des Designs auf verschiedene Ausstattungsmerkmale,

Abbildung 7: Gestaltungsleitfaden 2.0 mobil.nrw



Quelle: mobil.nrw 2019

wie Fahrradboxen, Ladestationen oder Beschilderung. Als Erkennungszeichen einer Mobilstation fungieren die mobil.nrw-Stelen, die im Gestaltungsleitfaden in Varianten vorgestellt werden.

Für den Aufbau/die Einrichtung/die Umsetzung der potenziellen Mobilstationen wird empfohlen, sich am aktuellen Gestaltungsleitfaden von **mobil.nrw** zu orientieren: https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/ files/final_130_842_bb_ms_lastenheft_297x210_rz_small_0.pdf

Gutachten des NVR sowie Strategiepapier des Rhein-Sieg-Kreises

Grundlage für das vorliegende Feinkonzept liefert das verbandweite Konzept für die Einrichtung von Mobilstationen des NVR aus dem Jahr 2018. Hier wurden zunächst Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion ausgewählt, die sich zum Ausbau zu einer Mobilstation eignen. Auf Grundlage des Kriteriums ‚mindestens eine Mobilstation je Kommune' und den werktäglichen Ein- und Aussteigerzahlen konnten schließlich aus ca. 9.600 Haltestellen 455 potenzielle Standorte identifiziert werden.

Auf der Grundlage des NVR-Gutachtens hat eine Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern des Zukunftsnetzes Mobilität NRW/VRS, der Verkehrsunternehmen RSVG und RVK sowie des Rhein-Sieg-Kreises ein Strategiepapier zur Einrichtung eines Fahrradmietsystems sowie zur Umsetzung von Mobilstationen im Rhein-Sieg-Kreis erarbeitet. Mit dem Ziel einer flächendeckenden Umsetzung eines Mobilstationennetzes hat der Kreis im Jahr 2019 den politischen Auftrag erhalten, die kreisweite Koordination des Themas zu übernehmen und in einem ersten Schritt den aktualisierten Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises um das Thema ‚Mobilstationen' zu erweitern. Im Zuge der weiteren Fortschreibung des Nahverkehrsplanes sollen die Stationen/Haltestellen mit Mobilstationenpotenzial aufgelistet und mit den entsprechenden Ausstattungselementen im Nahverkehrsplan abgebildet und der Realisierungsfortschritt dokumentiert werden.

Barrierefreiheit SPNV im Rhein-Sieg-Kreis

Durch die hohe Bedeutung der Barrierefreiheit für eine Mobilstation sind zudem die Planungen zum Ausbau von Bahnstationen[3] von Relevanz, die durch den NVR koordiniert werden. Das bestehende S-Bahn-Netz wird mit Fahrzeugen für eine Bahnsteighöhe von 96 cm betrieben. Regionalverkehre in NRW werden dagegen zum größten Teil mit Fahrzeugen durchgeführt, die eine Bahnsteighöhe von 76 cm benötigen. Viele Strecken werden parallel von S-Bahnen und Regionalverkehren bedient, so beispielsweise auch die Bahnstrecke zwischen Siegburg und Windeck-Au-Sieg über Hennef und Eitorf. Da die Bahnen an denselben Bahnsteigkanten halten, ist eine Barrierefreiheit nur bedingt gegeben. Im Jahr 2016 wurde im Verkehrsausschuss des Landtages NRW das Bahnsteignutzlängen- und höhenkonzept vereinbart, dass eine Zielbahnsteighöhe von 76 cm für den Umbau und die Modernisierung von Bahnstationen des Regional- und des S-Bahnverkehrs festlegt. Die nächste Fahrzeuggeneration der S-Bahn Köln ist für 96 cm hohe Bahnsteige vorgesehen. Zukünftige Ausbauten der Bahnstationen sind im Bereich des NVR zunächst für 96 cm, mit einer Möglichkeit des Rückbaus auf 76 cm, vorgesehen. An Bahnsteigen, an denen Regionalverkehr und S-Bahn gemeinsam halten, ist daher langfristig von einer eingeschränkten Barrierefreiheit auszugehen. Um die Barrierefreiheit dennoch zu gewährleisten, bestehen Planungen, zunächst am Pilotstandort

[3] Bei Bahnanlagen kann zwischen Haltepunkten (ohne Weichen) und Bahnhöfen (mindestens eine Weiche) unterschieden werden (vgl. § 4 Abs. 2 u. 8 EBO). Es wird stattdessen der Oberbegriff Bahnstation verwendet.

Eitorf Bahnhof erhöhte Bereiche an den jeweiligen Bahnsteigenden zu testen. Somit wäre auch für Rollstuhlfahrer und andere mobilitätseingeschränkte Personen ein barrierefreier Ein- und Ausstieg in die S-Bahn möglich.

Weitere relevante Konzepte und Planungen im Rhein-Sieg-Kreis

Einfluss auf das vorliegende Feinkonzept nehmen darüber hinaus Konzepte vom Kreis und den örtlichen Verkehrsbetrieben. Von hoher Bedeutung für die Entwicklung des ÖPNV ist das Schnellbuskonzept des Rhein-Sieg-Kreises. Die zukünftigen Schnellbushaltestellen, die zu Mobilstationen ausgebaut werden sollen, wurden entsprechend ihrer zukünftigen Bedienung bewertet. Das erwähnte Strategiepapier zur Einrichtung eines Fahrradmietsystems des Rhein-Sieg-Kreises und darauf aufbauend das Umsetzungskonzept, das den stufenweisen Ausbau der Fahrradmietstationen vorsieht, wurde entsprechend in die potenziellen Standorte für Mobilstationen eingearbeitet. Mit dem Ziel, den Einzugsbereich von Haltestellen sowie die Verfügbarkeit des ÖPNV zu erhöhen, wurden feste Fahrradmietstationen vorwiegend an ÖPNV-Haltestellen eingerichtet. Das System ist damit eine Ergänzung des ÖPNV-Angebotes und wird entsprechend von den örtlichen Verkehrsunternehmen angeboten. Linksrheinisch wird ein Fahrradmietsystem seit 2019 und rechtsrheinisch seit Oktober 2020 angeboten und sukzessive ausgebaut. Somit befindet sich ein erster Baustein des Ausbaus von Haltestellen zu Mobilstationen bereits in der Umsetzung. Auch im Jahr 2021 kommen weitere Fahrradmietstationen für konventionelle, aber auch E-Bikes und Lastenräder hinzu.

Für das linksrheinische Gebiet der RVK steht zudem ein Konzept zur Ausstattung von Haltestellen mit dynamischer Fahrgastinformation zur Verfügung. Auch dies wurde berücksichtigt und in die Standortplanung miteinbezogen.

Zudem sind auch immer kommunale Planungen und Konzepte in die Konzeption miteingeflossen, beispielsweise Bebauungspläne, Straßenplanungen oder integrierte Handlungskonzepte.

5 Aufbau und Ausstattungsmerkmale von Mobilstationen

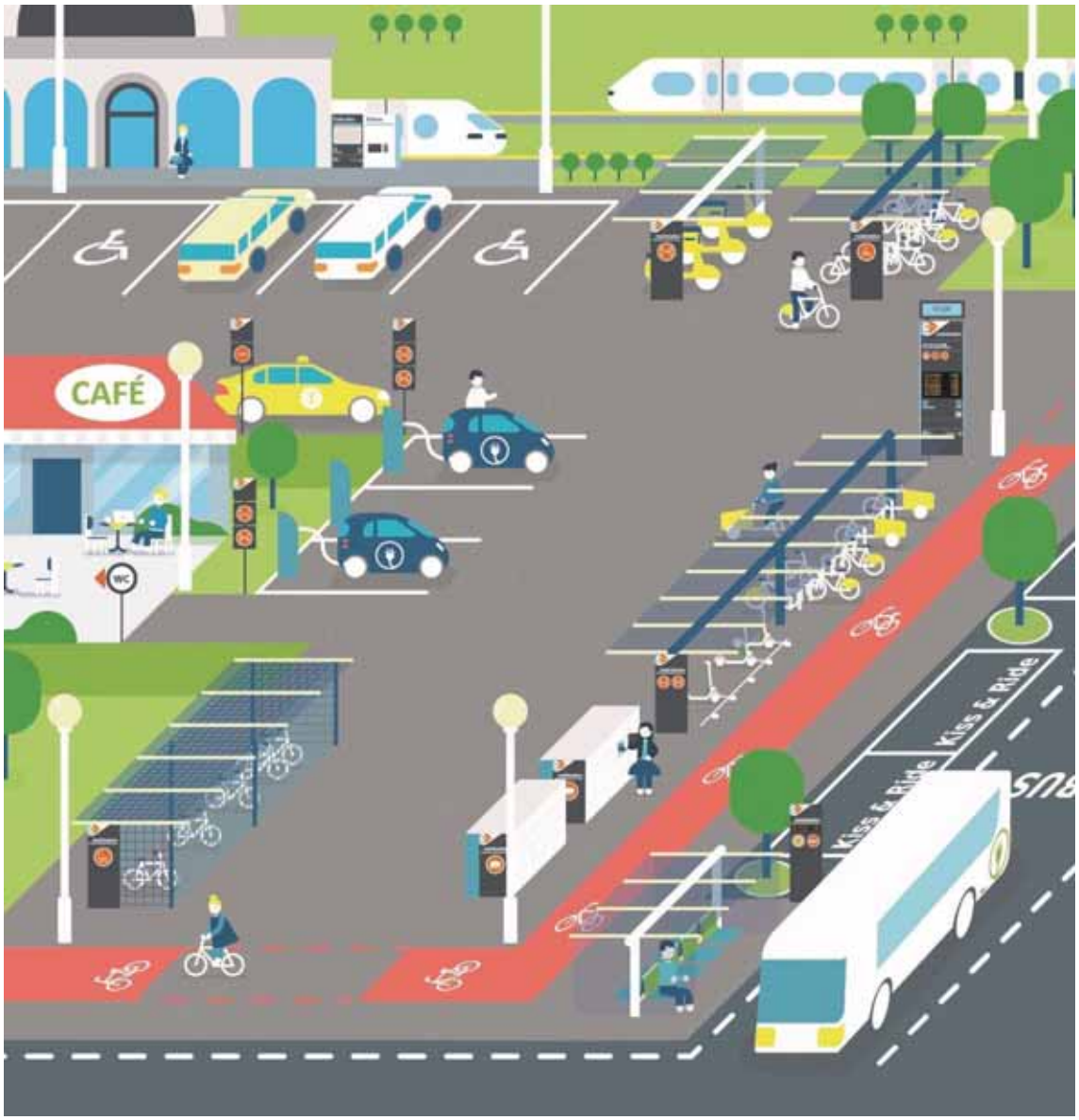
Im Folgenden soll eine Übersicht über die Ausstattungsmerkmale von Mobilstationen gegeben werden. Das Kapitel ist unterteilt in Ober- und Unterkategorien. Diese sind:

- Aufbau einer Mobilstation
- Allgemeine Ausstattungsmerkmale
    - Barrierefreiheit
    - Sitzmöglichkeiten und Witterungsschutz
    - Komfort und Service
    - Sicherheit und Sauberkeit
    - Umfeldangebot und sonstige Services
- Fahrradvernetzung
    - Fahrradabstellanlagen
    - Lademöglichkeiten für Fahrräder
    - Fahrradmietstation
    - Sonstige Fahrradservices
    - E-Scooter
- MIV-Vernetzung
    - Park-and-Ride-Anlagen
    - Lademöglichkeiten für MIV
    - Carsharing
    - Sonderparkplätze
- Information
    - Dynamische Fahrgastinformation
    - Aushang und Beschilderung
    - Sonstige Information

5.1 Aufbau

Die im Folgenden dargestellten Ausstattungsmerkmale bilden die Hauptelemente einer Mobilstation. Zu betonen ist jedoch, dass mit dem Ausbau einer Haltestelle zu einer Mobilstation immer auch eine städtebauliche Anpassung der Vor-Ort Situation stattfindet und individuelle, auf den Raum und die Nutzerbedürfnisse angepasste Lösungen einem starren Baukastensystem vorzuziehen sind. So ist bei einem Ausbau einer Haltestelle zu einer Mobilstation immer auch das städtebauliche Umfeld miteinzubeziehen. Im Einzelfall kann es dabei sinnvoll sein, die Haltestelle gemeinsam mit dem Umfeld und insbesondere der Zuwegung zu erneuern. Fehlende Rad- und Fußwegeverbindungen, unattraktive Straßenräume oder fehlendes Sicherheitsgefühl im erweiterten Haltestellenumfeld können dazu beitragen, dass selbst optimal gestaltete Mobilstationen nicht entsprechend angenommen werden.

Abbildung 8: Aufbau einer Mobilstation



Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW 2020

Auch der Verortung der Elemente auf der Fläche kommt eine wichtige Rolle zu. Die städtebauliche Repräsentativität der einzelnen Bausteine kann die Verkehrsmittelwahl vor Ort entscheidend mitbeeinflussen. Überdimensionierte Park-and-Ride-Flächen (P+R) können beispielsweise dazu anregen, dass mehr Pkw-Fahrten (als nötig) zum Bahnhof getätigt werden. Gleichfalls können hochwertige Radabstellanlagen und ausgewiesene Fahrradinfrastruktur auf und im Umfeld der Mobilstation die Sichtbarkeit des Fahrradverkehrs steigern und somit auch den Fahrradanteil steigern. Bei der Verortung der einzelnen Mobilstationselemente ist daher darauf zu achten, dass die Mobilstationselemente entsprechend den von der Stadt festgelegten Zielvorgaben platziert werden.

Wer…

… die intermodale **Wegekette Rad – ÖPNV** fördern will, sollte bspw. darauf achten, dass

- die Fahrradabstellanlagen sichtbar und zentral platziert sind und entsprechend hohe Qualitäten aufweisen (siehe dazu auch: Fahrradvernetzung)
- der Fußweg von den Fahrradabstellanlagen zum Bahn-/Bussteig kurz ist (<2min) und v.a. im Vergleich zu Alternativangeboten (z.B. P+R) kürzer ist
- die Zuwegung hohe Standards nach Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, ERA-Standard) aufweisen sollte.
- Fahrradfahrer gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer sind, die Geschwindigkeiten des fließenden Verkehrs entsprechend anzupassen sind und die Vorfahrtsregelungen entsprechend gestaltet sein sollten.
- ausreichend Lade- und Lagermöglichkeiten für z. B. Gepäck (z. B. Regenschutz) oder Akkus vorhanden sind.

… die intermodale Wegekette **Fuß - ÖPNV** fördern will, sollte bspw. darauf achten, dass

- die Gehwege entsprechend der FGSV-Richtlinien ausreichend breit gebaut und barrierefrei gestaltet sind
- der Fußverkehr getrennt vom Radverkehr geführt wird
- ausreichend Aufenthaltsflächen (auch im Umfeld) vorhanden sind
- die Querungen verkehrssicher und fußgängerfreundlich gestaltet sind.

… die intermodale Wegekette **Pkw - ÖPNV** fördern will, sollte bspw. darauf achten, dass

- ausreichend P+R-Flächen zur Verfügung stehen (bei Fremdparkeranteil ist ein Parkraummanagement zu initiieren)
- die Zuwegung mit dem MIV konfliktfrei und verkehrssicher möglich ist. P+R-Verkehre sind gebündelt über unsensible Verkehrsachsen zu führen.
- entsprechende, attraktive Kombinationsangebote gemacht werden (Ticketing, Möglichkeit eines Leihfahrrads am Zielort)

Die Abwägung, welches Verkehrsmittel sich an welchem Standort besonders eignet, hängt stark von den räumlichen Gegebenheiten vor Ort ab. Aus gutachterlicher Sicht ist beispielsweise in innerstädtischen Lagen der Fokus auf die Nahmobilität zu legen. Bei außerstädtischen Lagen, in denen Wohnschwerpunkte jedoch in fahrradtauglicher Distanz liegen, ist eine entsprechende Fahrradinfrastruktur zu schaffen. Bei sehr peripheren Lagen, bei denen große Distanzen (von den Wohnorten) zu Haltestellen zurückgelegt werden müssen, oder an größeren Schnittstellen insbesondere in die Oberzentren bieten sich auch MIV-Infrastrukturen an.

5.2 Allgemeine Ausstattungsmerkmale

5.2.1 Barrierefreiheit

Barrierefreiheit ist eine wesentliche Anforderung an den öffentlichen Raum und in allen Planungen zu berücksichtigen. In verschiedenen rechtlichen Grundlagen nehmen die Erfordernisse einer barrierefreien Umwelt einen hohen Stellenwert ein, wesentlich sind hier beispielsweise die UN-Behindertenrechtskonvention und diverse nationale Gesetze (Grundgesetz, Behindertengleichstellungsgesetz, Sozialgesetzbuch IX, Personenbeförderungsgesetz …). Auch im Zuge des demografischen Wandels ist Barrierefreiheit von hoher Bedeutung, es wird zukünftig einen höheren Anteil älterer Menschen geben, die zudem länger mobil sein werden. Entsprechend steigt der Bedarf nach angepassten Mobilitätsinfrastrukturen, da die Wahrscheinlichkeit von Mobilitätseinschränkungen und Schwerbehinderungen mit dem Alter ansteigt[4].

Die Weichen im ÖPNV wurden bereits mit dem Personenbeförderungsgesetz gestellt. Dieses schreibt bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit vor. Betroffen ist hiervon der ÖPNV mit Bussen, Stadt- und Straßenbahnen[5]. Ausnahmen müssen über die Nahverkehrspläne benannt und begründet werden[6]. Für den SPNV gelten derzeit noch keine vergleichbaren Fristen, allerdings ist auch hier eine Barrierefreiheit anzustreben[7].

Barrierefreiheit dient insgesamt mobilitätseingeschränkten Menschen. Dazu zählen im engeren Sinne Menschen mit Behinderungen, u. a. gehbehinderte, sehgeschädigte oder hörbehinderte Personen. Im weiteren Sinne werden auch reisebedingt oder altersbedingt mobilitätseingeschränkte Menschen dazu gezählt, beispielsweise Fahrgäste mit Gepäck, Fahrrädern oder Kinderwagen, aber auch ortsunkundige Menschen. In diesen Zusammenhang ist ein ‚Design für Alle' anzustreben. Dies meint einen Gestaltungsprozess, „der darauf abzielt, eine barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für möglichst viele Menschen zu erreichen"[8]. Barrierefreiheit ist dabei umfassend zu verstehen und umfasst nach dem Behindertengleichstellungsgesetz „bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche" (§ 4 BGG). Diese sind dann barrierefrei, wenn sie „für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig" (§ 4 BGG). Damit ist Barrierefreiheit auf die gesamte Mobilstation – Haltestellen, Ausstattungsmerkmale und Zuwegung – anzuwenden.

[4] Dziekan u. Zistel 2018: 368

[5] § 8 Abs. 1 S. 1 PBefG

[6] § 8 Abs. 3 S. 3f. PBefG

[7] § 2 Abs. 3 EBO

[8] Leidner et al. 2009: 2

Abbildung 9: Design für Alle – eine Herausforderung auch an Mobilstationen



Folgende Grundsätze sollen dabei nach den Regelwerken der FGSV 2013 gelten:

- Mindestens ein barrierefreier Zugang muss vorhanden sein.
- Wichtige Ziele sollten von der Haltestelle aus barrierefrei erreichbar sein.
- Haltestellen sollten über sichere Querungsstellen erreichbar sein. […]
- Die Haltestellenausstattung und deren Anordnung muss auf die Anforderungen Mobilitätsbehinderter und Sehbehinderter ausgerichtet sein. […]

Basis für barrierefreie Ausbauten ist das Zwei-Sinne-Prinzip, mit dem die Wahrnehmung über mindestens zwei Sinne ermöglicht werden soll. Dazu gehören visuelle, taktile, haptische sowie auditive Elemente. Insbesondere an Umsteigehaltestellen und Verknüpfungsstellen ist die Auffindbarkeit von hoher Bedeutung. Orientierung bieten u. a. Beschilderungen im einheitlichen mobil.nrw-Design, dynamische Fahrgastinformationssysteme und insbesondere für sehbehinderte Menschen Bodenindikatoren, die nach DIN-Norm 32984 auszuführen sind. Hierzu gehören verschiedene Elemente wie Auffinde-/Leitstreifen oder Einstiegs- und Aufmerksamkeitsfelder. Diese werden mit Rippen- oder Noppenstrukturen fühlbar und durch eine kontrastreiche Gestaltung auch visuell erkennbar, wie Abbildung 10 zeigt.

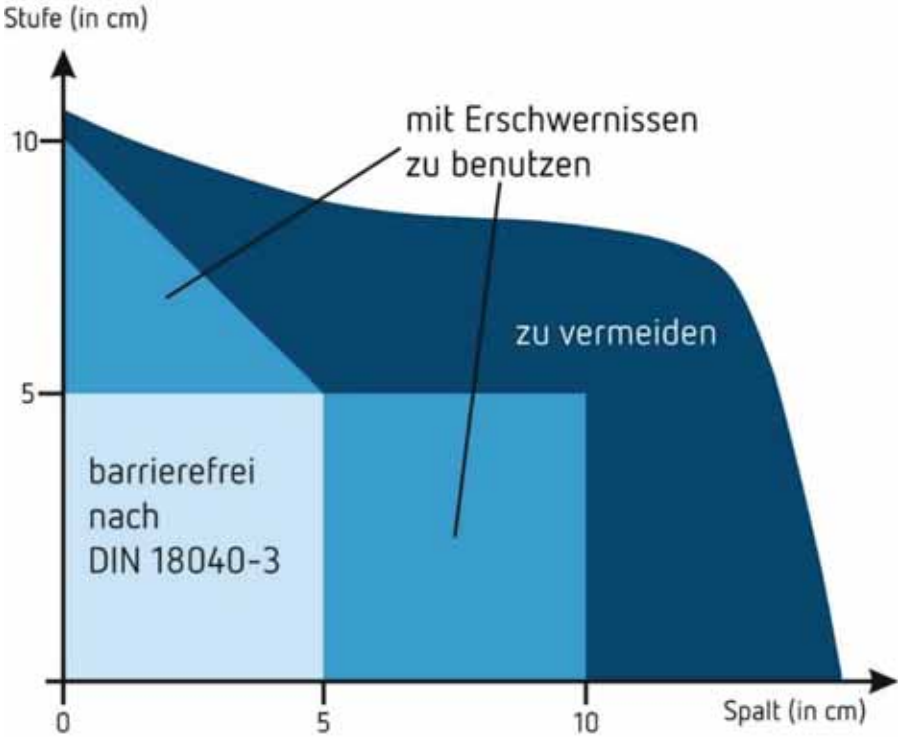
Abbildung 10: Rippenpflaster als Auffinde-/Leitstreifen und Noppenpflaster als Einstiegs- und Aufmerksamkeitsfelder



Für Haltestellen sind ausreichende Bewegungsflächen vorzusehen, dazu gehören eine Steigtiefe von mind. 2,5 m und mind. 1,5 m x 1,5 m nutzbaren Raum entlang der gesamten Steigkante. Für den Zugang von

Bussen und Bahnen ist die Überwindung einer Reststufe oder eines Restspaltes zu beachten, bei der es bereits bei einem Unterschied von 10 cm zu deutlichen Einschränkungen kommen kann, wie Abbildung 11 zeigt. Maßgeblich ist hier die Normierung über DIN 18040-3. Für den SPNV in NRW ist die Zielbahnsteighöhe von 76 cm bzw. 96 cm im Bereich der S-Bahn Köln zu beachten. Im Busbereich sollte die Steighöhe zwischen 20 und 24 cm liegen, Steighöhen ab 18 cm sind in Verbindung mit ausklappbaren, ausfahrbaren oder mobilen Rampen nutzbar[9].

Abbildung 11: Barrierefreie Zugänglichkeit von Bussen und Bahnen



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von Rebstock u. Sieger 2015: 146

Neben der optimalen Steighöhe und ausreichend vorzusehenden Bewegungsflächen ist auch die gerade Anfahrbarkeit von hoher Bedeutung. Dabei sind folgende Entwicklungslängen für einen barrierefreien Einstieg bei Bushaltestellen nach dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) 2012 zu berücksichtigen:

- Fahrbahnrandhaltestelle: Buslänge + 20 m
- Haltestellenkap: ≥ 20 m
- Busbucht (Standardbus): 88,70 m

Busbuchten sind auf Grund des enormen Platzbedarfs dann sinnvoll, wenn länger gehalten werden muss, also beispielsweise bei End- oder Umsteigehaltestellen. Ansonsten hat diese Haltestellenform eher Nachteile.

[9] In den Rahmenvorgaben des Rhein-Sieg-Kreises zur Erfüllung der Anforderungen gemäß §8 Abs. 3 PBefG, welche gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen, den Kommunen sowie Vertretern lokaler Behindertenverbände im Jahr 2014 erarbeitet wurde, wird eine Steighöhe von 18 cm empfohlen. Diese wurde bewusst gewählt, da größere Steighöhen die Busse leichter beschädigen können, es zu Problemen mit den Außenschwenktüren kommt und eine Anfahrbarkeit für Kleinbusse ausgeschlossen ist.

5.2.2 Sitzmöglichkeiten und Witterungsschutz

Sitzmöglichkeiten und ein Witterungsschutz sind Basiselemente eines attraktiven ÖPNV. An allen Steigen mit Abfahrten von Bus oder Bahnangeboten sollten diese Elemente vorhanden sein, um den Fahrgästen das Warten auf den ÖPNV möglichst angenehm zu machen. Beide Ausstattungsmerkmale sind darüber hinaus auch für den Radverkehr von Nutzen. Radfahrende können so beispielsweise eine Pause machen oder einen Wetterumschwung abwarten. Neben der Positionierung an den konkreten Abfahrtsorten des ÖPNV sind Sitzmöglichkeiten und Möglichkeiten zum Schutz vor u. a. Wind, Regen und Schnee auch im Rahmen der städtebaulichen Ausgestaltung der Mobilstationen wichtige Elemente.

Die Anforderungen an den Witterungsschutz sowie die Sitzmöglichkeiten können je nach Funktion der Haltestelle variieren. An Bushaltestellen bieten sich Wartehäuschen an. Zu beachten ist hierbei, dass diese so gestaltet sind, dass die barrierefreie Zuwegung (z. B. zur Bustür) nicht eingeschränkt wird. Zu empfehlen sind Durchgänge vor Wartehäuschen von mindestens 1,50 Meter. Die Sitzmöglichkeiten sind ergonomisch zu gestalten (Rückenlehne, Sitzhöhe, Form), sollten wartungsarm und witterungsbeständig sein. Besteht der Witterungsschutz aus Glas, sind Sicherheitsmarkierungen in Kontrastfarben in verschiedenen Höhen anzubringen. An Bahnstationen können sich auch größere Wartebereiche anbieten. Grundsätzlich sollte sich die Größe des Witterungsschutzes an den Einsteigerzahlen orientieren, sodass selbst an Haltestellen mit hohen Einsteigerzahlen das Unterstellen bei Regen/Schnee zu jederzeit für alle Fahrgäste möglich ist. Abbildung 12 zeigt einen Witterungsschutz mit wartungsarmen Sitzmöglichkeiten am S-Bahnhof Meckenheim.

Abbildung 12: Witterungsschutz mit Sitzgelegenheiten und Informationsvitrine am S-Bahnhof Meckenheim



5.2.3 Komfort und Service

Neben Elementen der Mobilität können weitere Angebote die Attraktivität und vielseitige Nutzbarkeit einer Mobilstation entscheidend optimieren. Wichtig für alle Bahnhöfe und ggf. Stadtbahnhaltestellen ist die Möglichkeit, am Standort Tickets zu kaufen und zu entwerten. Dies erfolgt durch Fahrkartenautomaten und Entwerter (siehe Abbildung 13). An reinen Bushaltestellen finden Fahrgäste diesen Service in der Regel in den Fahrzeugen; deshalb sind hier keine Angebote an den Haltestellen erforderlich. In zentralen Bereichen und großen Haltestellen kann ein personenbedienter Servicepunkt den Verkauf ergänzend übernehmen und dazu auch Fahrgäste informieren und beraten. Dies ist insbesondere sinnvoll, wenn viele Mobilitätsangebote zusammenkommen. Hier kann ein Servicepunkt potenziellen Nutzer auch das optimale Mobilitätsangebot vermitteln, sei es ein Leihrad, ein Tagesticket für den ÖPNV oder das Mieten eines Fahrrad-Stellplatzes innerhalb einer gesicherten Abstellanlage.

Abbildung 13: Fahrkartenautomat mit Entwerter



Gepäckschließfächer, wie auf Abbildung 14 zu sehen, können das Angebot abrunden. Diese bieten für viele Reisende ein zusätzliches Service-Angebot, z.B. können Gepäck oder auch Einkäufe kurzfristig verstaut werden wodurch ggf. zusätzliche Wege und damit Zeit eingespart wird. Eine potenzielle Zielgruppe sind hier beispielsweise Touristen.

In Zusammenhang mit einem Stromanschluss können Gepäckschließfächer auch als Ladeschrank für Pedelec-Akkus oder Mobilgeräte genutzt werden, die somit sicher verschlossen aufgeladen werden können. Verbunden mit einem Service-Punkt ist die Ausleihe von Ladekabeln eine mögliche Ergänzung dieses Angebots. Für Gepäckschließfächer sollten digital gesteuerte elektronische Schließmechanismen gewählt werden, um eine möglichst flexible Nutzung zu ermöglichen.

Abbildung 14: Beispiel Fahrradkäfig mit Gepäckschließfächern in Hamburg



Das Internet stellt eine wichtige Schnittstelle zwischen den Mobilitäts- und Informationsangeboten dar. Für viele Nutzer des ÖPNV sind die über ein Mobilgerät abzurufenden Informationen sowie Fahrkarten- und weiteren Service-Angebote eine Erleichterung zur Nutzung der vorhandenen Angebote. Neben Verbindungsabfragen und dem Fahrkartenkauf können viele Mobilitätsapps als umfassendes, verkehrsmittelübergreifendes Angebot auch die Buchung von Leihangeboten ermöglichen oder beispielsweise digitale Schlüssel für eine Fahrradbox oder -sammelanlage versenden. So gibt es bspw. die zentrale App von mobil.nrw. Die mobil.nrw App ist die einzige App, die Tickets des NRW-Tarifs sowie aller Verbünde in NRW in digitaler Form gebündelt anbietet. Zusätzliche Features wie Fahrplanauskunft, Abfahrtsmonitor, Informationen über Bauarbeiten oder Netzpläne runden die Angebote der App ab.

Aus diesen Gründen ist der Mobilfunkempfang an intermodalen Schnittstellen ein wesentliches Grundangebot, bei smarten Angeboten wie Fahrradboxen oder Gepäckschließfächern ist ein WLAN-Punkt ein entscheidendes Qualitätsmerkmal.

5.2.4 Sicherheit und Sauberkeit

Von hoher Bedeutung für die Gestaltung einer Mobilstation ist deren Aufenthaltsqualität und damit einhergehend die soziale Kontrolle. Mobilstationen sollen Orte der Kommunikation und des Zusammenkommens sein. Hierdurch wird deutlich, dass es nicht nur um eine Ansammlung von Ausstattungsmerkmalen geht, sondern die intermodale Schnittstelle städtebaulich in ihr Umfeld integriert werden muss. Dabei kommt es auch auf das Design der einzelnen Elemente und deren Anordnung an. Elementar ist eine transparente und übersichtliche Gestaltung des Raumes. Damit sind auch Ausstattungsmerkmale von hoher Bedeutung, die zum Aufenthalt einladen oder die Sicherheit verbessern. Gestaltende Elemente wie Bodenbeläge, Begrünung und Sitzmöglichkeiten können eine Mobilstation deutlich aufwerten. Abbildung 15 zeigt das Umfeld des S-Bahnhofs Eitorf. Hier finden sich neben einer durchgrünten P+R-Fläche (Hintergrund) auch Aufenthaltsbereiche mit Sportfeld und Skateanlage.

Abbildung 15: Sportangebote am Bahnhof Eitorf



Eine besondere Bedeutung kommt einer ausreichenden und hellen Beleuchtung zu, damit das Angebot auch in der Dunkelheit kein Nutzungshemmnis aufweist. Angsträume sind unbedingt zu vermeiden. Abbildung 16 zeigt als positives Beispiel die helle, übersichtliche und einsehbare Unterführung am Bahnhof Meckenheim. Die soziale Kontrolle kann zudem durch personenbediente Einrichtungen gesteigert werden. Dies können beispielsweise Servicepunkte mit Ticketverkauf und -beratung, ein Kiosk oder ein Café sein. Ebenfalls kann sich eine Kameraüberwachung positiv auf die subjektive Sicherheitsempfinden auswirken, insbesondere in baulichen Anlagen wie Unterführungen. Auf Bahnsteigen bieten Notruf- und Infosprechstellen, wie auf Abbildung 17 zu sehen, ein wichtiges Serviceangebot. Zum einen wird die soziale Kontrolle positiv beeinflusst, zum anderen entsteht ein optionales Informationsangebot.

Langfristig muss die Mobilstation und ihr Umfeld in einem guten Zustand gehalten werden. Hierzu gehören neben einer regelmäßigen Reinigung und Instandhaltung auch kurzfristige Reparaturen, wenn es zu Schäden kommt. Durch die umfassende Betrachtung der Mobilstation als Teil ihres Umfelds können Willkommensorte und attraktive Treffpunkte und damit auch positive Aushängeschilder des ÖPNV entstehen.

Abbildung 16: Helle und übersichtlich gestaltete Unterführung am Bahnhof Meckenheim



Abbildung 17: Notruf-/Infosprechstelle am Bf Herchen



5.2.5 Umfeldangebot und sonstige Services

Mobilstationen sind Umsteigepunkte in Wegeketten. Daher sind sie prädestiniert für ein erweitertes Angebot im Umfeld, um Nutzern die Möglichkeit zu bieten, die Wege zu bündeln. So können beispielsweise Einkaufswege an Arbeitswege gekoppelt werden, indem ein Einzelhandelsangebot am Umsteigepunkt angeboten wird (Supermarkt, Drogerie etc.). Auch eine sog. Verkehrsgastronomie (Bäckerei, Café, Service Store, Kiosk usw., siehe Abbildung 18) oder Self-Service-Dienstleistungen und Verkaufsautomaten (Briefmarkenautomat, Packstationen, Geldautomat etc., siehe Abbildung 19) stellen für alle Menschen im Umfeld, aber insbesondere für Nutzer der Mobilstation eine positive Ergänzung dar. Diese Ausstattungsmerkmale erhöhen darüber hinaus die Wertigkeit von

Mobilstationen und ihrem Umfeld und können zusätzlich sowohl die Aufenthaltsqualität als auch die objektive wie subjektive Sicherheit der Mobilstation erhöhen.

Mithilfe einer gelungenen Integration in das Umfeld der Mobilstation wird diese als Bestandteil des umliegenden Quartiers wahrgenommen und kann somit auch zu einem Raum für Begegnung, Kommunikation, Austausch und Interaktion werden. Durch die Integration solcher Zusatzangebote

Abbildung 18: Verkehrsgastronomie in Eitorf



Abbildung 19: Packstation am Gleis in Dattenfeld



übernimmt die Mobilstation Aufenthalts- und Versorgungsfunktionen. Hierdurch können sich positive Wechselwirkungen zwischen der Aufenthaltsqualität an der Mobilstation und der Quartiersentwicklung im Umfeld ergeben: Während das Umfeld durch die Mobilstation belebt wird und die Mobilstation auch quartiersbezogene Aufgaben wahrnehmen kann, profitiert die Mobilstation durch die Integration ins Umfeld durch ein höheres Nutzerpotenzial auch über die verkehrlichen Angebote hinaus und eine höhere soziale Sicherheit.

Wenn sich die Nutzenden an den Mobilstationen wohl und sicher fühlen und diese häufig nutzen sollen, sind gut erreichbare, saubere öffentliche Toiletten ein wichtiges Qualitätskriterien. Die Integration einer Sanitäranlage mit WC, ggf. erweitert um Duschen und Umkleiden im Umfeld der Mobilstation, erhöht die Funktionalität und den Komfort der Mobilstation. Das ist eine Herausforderung für viele Kommunen, da qualitativ hochwertige und gut gepflegte öffentliche Toiletten teuer sind. Circa 130.000 Euro kostet die Neuanschaffung einer vollautomatischen Toilette, dazu kommen Wartungs- und Reinigungskosten[10]. Da im Bestand der Haltestellen bereits häufig Einzelhandel oder Verkehrsgastronomie vorhanden ist, besteht die Möglichkeit die Integration des Konzepts ‚die nette Toilette' prüfen lassen. Hierbei stellen die Betriebe ihre Toiletten kostenfrei für alle Nutzenden zur Verfügung. Dafür unterstützt die Kommune die Betriebe mit einer Aufwandsentschädigung in Höhe von ca. 60 bis 100 EUR/Monat je nach Lage und WC-Ausstattung für Reinigung und Instandhaltung. Zum Vergleich: Die

Abbildung 20: Logo der Initiative ‚nette Toilette'



Quelle: Die nette Toilette 2021

[10] Website die-nette-toilette.de

Unterhaltskosten einer öffentlichen Toilette entspricht den Zuschüssen für 30 gastronomiebetriebene Toiletten[11].
Die Nutzenden bekommen dadurch ein flächendeckendes Angebot, das außerdem noch persönlicher und weniger anonym ist als die vollautomatische Variante. Der Vorteil für die Betriebe: Sie können sich im Projekt als offene, serviceorientierte und freundliche Betriebe präsentieren, sich bei potenziellen Neukunden bekannt machen und zur Aufwertung der Mobilstation beitragen. Teilnehmende Betriebe werden mittels eines Aufklebers im Eingangsbereich (Abbildung 20) der Betriebe gekennzeichnet. Dies dient den Nutzenden als Leitsystem und Hinweis, dass die Toilette umsonst benutzt werden kann. Mittels Piktogrammen wird angezeigt, ob auch Wickeltisch und Behindertentoilette angeboten wird. Weitere Informationen sind auf der Website www.die-nette-toilette.de nachzulesen.

5.3 Ausstattungsmerkmale: Fahrradvernetzung

Die Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes insbesondere des Fahrrads gewinnt u. a. aufgrund der wachsenden Wertlegung auf Nachhaltigkeit stetig an Bedeutung. Mit dem Aufkommen von Pedelecs hat sich der Trend noch einmal deutlich verstärkt. So konnten viele Kommunen u. a. auch im Raum Köln-Bonn ihren Radverkehrsanteil am Modal Split in den vergangenen Jahren deutlich steigern. Das Fahrrad ist insbesondere auf den kurzen bis mittleren Distanzen im Umweltverbund nahezu konkurrenzlos und daher der wesentliche Zu- und Abbringer vom Wohnort zur Haltestelle bzw. von der Haltestelle zum Zielort.

Für intermodale Wegeketten ist die Fahrradinfrastruktur an der Schnittstelle ein zentrales Erfolgskriterium. Die in der Anschaffung teureren Pedelecs haben den Bedarf nach sicheren Radabstellanlagen (Schutz vor Diebstahl, Witterung und Vandalismus) noch einmal deutlich erhöht. Weiterhin steigt der Bedarf nach Fahrradservices, z. B. Aufladeмöglichkeiten, Schnell-Reparaturen etc., die, sofern vorhanden, die Attraktivität der Fahrradnutzung maßgeblich mitbeeinflussen können. Gerade im Alltag, z. B. auf Arbeitswegen, ist eine dauerhafte störungsarme Bewältigung des Alltagsweges wichtig, um die Zuverlässigkeit und das Vertrauen in den Umweltverbund langfristig zu stärken.

Neben den Mobilitätsangeboten und -services für die dauerhafte Fahrradnutzung hat auch im Zuge des Trends ‚Nutzen statt Besitzen' das Thema Bike- und E-Scootersharing an Bedeutung gewonnen. In vielen Städten und auch im Rhein-Sieg-Kreis bemühen sich verschiedene Sharinganbieter seit einigen Jahren darum, Kunden für das Sharing zu gewinnen. Sharingangebote erhöhen die Flexibilität und die Möglichkeiten für die Kunden. Wenn z. B. am Zielort die Möglichkeit besteht, vom ÖPNV auf ein Leihfahrrad oder einen E-Scooter nahtlos umzusteigen, steigert das die Attraktivität des gesamten Umweltverbundes. Im Folgenden sollen die verschiedenen Ausstattungsmerkmale näher erläutert werden.

[11] ebd.

5.3.1 Fahrradabstellanlagen

Dem Radverkehr kommt im Zusammenhang mit den Mobilstationen eine besonders wichtige Rolle zuteil, da er häufig die ‚erste/letzte Meile' zwischen der Haltestelle und dem Start/Ziel abdeckt. Damit die Anzahl der Radfahrer an der Mobilstation steigt, ist eine sichere und zuverlässige Abstellmöglichkeit Voraussetzung. Hierzu bieten sich Fahrradabstellanlagen in unterschiedlichen Ausführungsvarianten an, welche gemäß der Mindestausstattung an Mobilstationen mit einem Witterungsschutz in Form einer Überdachung ausgestattet sein müssen.

Im Allgemeinen ist bei einem Fahrradabstellplatz darauf zu achten, dass das Fahrrad ohne unnötige Behinderungen und am Fahrradrahmen angeschlossen werden kann, das System eine stabile Fahrradposition gewährleistet, die Platzverhältnisse für einen Stellplatz ausreichend sind und die allgemeine barrierefreie Erreichbarkeit gegeben ist.

Frei zugängliche Radabstellanlagen

Es wird unterschieden zwischen frei zugänglichen Fahrradabstellanlagen sowie zusätzlich gesicherten Radabstellanlagen. Bei frei zugänglichen Fahrradabstellanlagen sind Radanlehnbügel zu empfehlen. Auch andere Fahrradabstellsysteme sind grundsätzlich möglich, sofern diese fahrradgerecht sind. So gelten beispielsweise einfache Vorderradhalter als ‚Felgenkiller', welche kaum Diebstahlschutz bieten. Eine Übersicht über mögliche Fahrradsysteme bietet die DIN 79008, die sich aus der TR6102 des ADFC entwickelt hat. Dieser hat auch ein entsprechendes Prüfverfahren entwickelt mit dem Fahrradabstellsysteme von verschiedenen Herstellern regelmäßig getestet werden[12]. Für Radabstellplätze sind laut ADFC bei doppelseitiger Radeinstellung etwa 1,25qm vorzusehen[13]. Als Mindestabstände sind 70cm bei nur tiefer Radeinstellung und 50cm bei abwechselnd hoch/tiefer Radeinstellung vorzuhalten.

Können nicht ausreichend Stellplätze aufgrund der Platzverhältnisse bereitgestellt werden, sind Doppelstockpark-Anlagen eine mögliche Alternative. Diese Form der Fahrradabstellanlage ermöglicht es, die Anzahl von Abstellplätzen auf geringen Raum erheblich zu erhöhen. Es ist jedoch zu beachten, dass das System einen etwas höheren Flächenverbrauch verzeichnet als erstgenannte Abstellanlagen.

Neben der Art und Gestaltung der Anlehnbügel und des Witterungsschutzes, der großzügig gestaltet sein sollte (Schutz auch vor starken Seitenwinden), ist auch auf die Sicherheit am Standort zu achten. Lage und die Gestaltung entscheiden stark über die Nutzung. In Kombination mit einer Überdachung und der daraus resultierenden Helligkeitseinschränkung ist bspw. darauf zu achten, dass die lokale Beleuchtung ausreichend ist. Ist dies nicht der Fall, können Beleuchtungsanlagen innerhalb der Überdachung angebracht werden (abhängig von Lage der Mobilstation sowie flächenbezogenen Größe der Fahrradabstellanlage notwendig). Auf Hinterhoflagen und Randlagen sollte verzichtet werden, vielmehr sollte die Fahrradabstellanlage gut sichtbar im Raum platziert sein.

[12] ADFC (2021): Geprüfte Modelle: https://www.adfc.de/artikel/adfc-empfohlene-abstellanlagen-gepruefte-modelle/

[13] ADFC (2010): Hinweise für die Planung von Fahrrad-Abstellanlagen

Abbildung 21: Beispiel überdachte Fahrradabstellanlage in Rheinbach



Abbildung 22: Beispiel Doppelstockparker in Graz



Gesicherte Radabstellanlagen

Um die Sicherheit für den Nutzer zu erhöhen, können zusätzlich gesicherte Abstellanlagen errichtet werden. Anlagen wie Fahrradkäfige, Fahrradboxen oder Fahrradparkhäuser bieten auf Grund ihrer beschränkten Zugänglichkeit mehr Sicherheit für das abgestellte Fahrrad während der Abwesenheit der Nutzer. Diese Form der Abstellanlagen sind vor allem für Nutzer von hochwertigen Rädern wie z. B. Pedelecs attraktiv. Neben konventionellen Schlüssel-gebundenen Systemen, die sich ausschließlich für Dauernutzer anbieten, können gesicherte Abstellanlagen zum Beispiel durch das Registrieren in einer App oder mit einem vor Ort oder vorab gelösten Ticket geöffnet und geschlossen werden. Moderne Anlagen mit elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem sind zu bevorzugen, da sie eine individuellere Vermietung der Abstellanlagen ermöglichen. Zudem sinkt das Nutzungshemmnis durch die einfache Steuerung über eine App. Als Beispiel für ein verbundweites Netzwerk ist das Projekt ‚dein Radschloss' des VRR zu nennen. Siehe hierzu: https://www.dein-radschloss.de/.

Neben der Sicherheit erhöhen diese Anlagen auch den Stellenwert des Radverkehrs in der Kommune. Fahrradparkhäuser können z. B. auch eine Signalwirkung in der Kommune entfachen und somit dem Radverkehr Schwung verleihen. Im Folgenden sind verschiedene Systeme beispielhaft dargestellt.

Abbildung 23: Beispiel Fahrradparkhaus in Schwerte



Abbildung 24: Beispiel Fahrradboxen im Corporate Design von mobil.nrw in Herchen



5.3.2 Lademöglichkeiten für Fahrräder

Neben klassischen Radabstellanlagen können Radabstellanlagen mit zusätzlicher Ladefunktion für Pedelecs errichtet werden. Auch hier gibt es verschiedene Varianten, die je nach Platzverhältnissen

einer Mobilstation vorteilhafter sein können als andere. Mögliche Ausführungsvarianten sind Fahrradabstellplätze mit bereits integrierten Steckdosen (kombiniertes Laden und Parken), Ladesäulen mit angebrachten Steckdosen, Ladesäulen mit eigenem Kabelsystem oder Schließfächer, in denen der Akku aufgeladen wird (Laden, räumlich getrennt).

Die Lademöglichkeiten können auch in den bereits erwähnten abschließbaren Radabstellanlagen wie Fahrradparkhaus, Fahrradkäfig oder in einer Fahrradbox integriert werden. Es ist zu empfehlen, dass Ladevorgänge stets witterungsgeschützt erfolgen können. Dies kann z. B. in einer Box passieren oder durch die Überdachung der Lademöglichkeit. Auf ungeschützte Ladestationen sollte verzichtet werden. Zudem sollte darauf geachtet werden, dass die Lagerung bei Temperaturen zwischen 0 und max. 30 Grad erfolgt. Somit ist z. B. darauf zu achten, dass sich die Fahrradboxen auch im Sommer nicht zu stark erhitzen. Aus Brandschutzgründen sind die Anlagen einfacher im Außenbereich anzubringen, Brandschutzvorkehrungen sind trotzdem zu treffen. Generell ist anzumerken, dass Lademöglichkeiten für Fahrräder insbesondere an Haltestellen mit einem hohen Tourismusaufkommen sinnvoll sind. Im Pendlerverkehr werden im Normalfall kürzere Strecken zurückgelegt, sodass häufig keine Notwendigkeit für das Akkuladen besteht. Dies kann sich jedoch durch komplexere Wegeketten ändern (z. B. Integration von Einkaufswegen).

Abbildung 25: Beispiel Schließfach mit integrierter Lademöglichkeit in Lahr



Abbildung 26: Beispiel Fahrradbox mit integrierter Lademöglichkeit in Schwelm



Abbildung 27: Beispiel Elektrorad-Ladestation Königswinter Bahnhof



5.3.3 Fahrradmietstation

Die Anzahl der Leihfahrräder im öffentlichen Raum hat in den vergangenen Jahren insbesondere in den deutschen Großstädten deutlich zugenommen. Bikesharing, also das Leihen/Mieten eines Fahrrads, kann dabei helfen, ein umweltfreundliches und flexibles Mobilitätsangebot zu unterstützen, indem es „Lücken" auf der Wegekette schließt (z. B. Mobilstation – Zielort oder zwischen zwei Mobilstationen). Laut einer Studie der Agora Verkehrswende (2019)[14] wurde z. B. für Berlin festgestellt, dass 40 Prozent aller Berliner Bikesharing Räder in unmittelbarer Nähe zu einer Haltestelle abgestellt wurden, also vermutlich Teil einer intermodaler Wegeketten waren. Dabei bieten viele Städte nicht mehr nur konventionelle Fahrräder an, vielmehr wird die Flotte auch verstärkt durch E-Bikes oder Lastenräder ergänzt. Die Reservierung und Ausleihe können mit Hilfe einer App, mit einer entsprechenden Chipkarte oder einem entsprechenden Ticket des zuständigen Verkehrsverbunds erfolgen.

In der Region des Rhein-Sieg-Kreises sind bereits zwei Fahrradmietsysteme vertreten, die auch an den potenziellen Mobilstationen Ihre Leistungen teilweise bereits anbieten oder zukünftig anbieten könnten. Seit zwei Jahren bietet die RVK in den sechs linksrheinischen Städten und Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises ein Mietsystem für E-Bikes an. Neben festen Stationen verfügt das System auch über sogenannte virtuelle Standorte ohne Aufladeмöglichkeit. Im rechtsrheinischen Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises ist das Fahrradmietsystem RSVG-Bike vertreten. Das Sharing-System ist im Juni 2021 bereits in fünf Kommunen eingerichtet und bietet an 50 virtuellen Standorten die Möglichkeit, ein Fahrrad zu mieten und wieder sicher abzustellen. Der Betreiber von beiden Systemen ist dabei die Firma nextbike.

Abbildung 28: Beispiel E-Bike-Mietsystem



[14] Agora Verkehrswende (2019): Bikesharing im Blickpunkt – Eine datengestützte Analyse von Fahrradverleihsystemen in Berlin

5.3.4 Sonstige Fahrradservices

Neben den dargestellten Ausstattungsmerkmalen können zusätzliche Serviceleistungen rund um das Fahrrad angeboten werden. Diese fokussieren sich insbesondere auf die Pflege und Wartung, Informationsangebote rund um das Fahrrad sowie touristische Angebote.

Radstation

Ein Beispiel für eine hohe Serviceleistung an der Mobilstation ist eine Radstation mit persönlicher Beratung. Hier werden Servicedienstleistungen wie beispielsweise eine Fahrradwerkstatt angeboten. An sehr großen Mobilstationen mit hohem Radfahrpotenzial kann eine solche Einrichtung sinnvoll sein.

Fahrradstationen werden ihrer Schnittstellenaufgabe zwischen Rad- und öffentlichem Verkehr umso stärker gerecht, je mehr Angebote sie für den Nutzenden zwischen den Systemen bereithalten. Neben vielfältigen Leistungen rund um das Fahrrad selbst – Pflege, Sicherheitscodierung, Verleih, Verkauf von Zubehör und Ersatzteilen – können vielfältige weitere Leistungen wie Tourismus-Information, Übernachtungsmöglichkeiten, geführte Radtouren, Kurierdienste, Gepäckservice, Verkauf von Reiseartikeln u. ä. das Kerngeschäft ergänzen und die Station so zu einer multifunktionalen Mobilitätszentrale aufwerten. In einigen Fällen übernehmen Mitarbeiter der jeweiligen Radstation zusätzlich noch Pflege- und Instandhaltungsaufgaben für die gesamte Bahnhofsanlage und erhöhen durch ihre Anwesenheit zusätzlich die soziale Kontrolle an der Mobilstation. Mit dieser Vielfalt an Funktionen, mit einer nachhaltigen Belebung des Umfelds durch regelmäßigen Besucherverkehr sowie mit architektonisch attraktiven Gestaltungen können Fahrradstationen dafür sorgen, dass Bahnhöfe wieder zu wichtigen und vor allem beliebten intermodalen Verkehrsknotenpunkten werden.

Diese Art Leistung führt zu einer Attraktivitätssteigerung von Mobilstationen und nimmt Fahrradnutzenden eine erste Hürde, da hierdurch eine gewisse Sicherheit geschaffen wird, trotz möglicher Pannen Reparaturen vornehmen zu können. Herausfordernd dabei ist jedoch, dass ein entsprechender Betreiber gefunden werden muss. Hierzu gibt es verschiedene Modelle und Ansätze. Eine Übersicht findet sich im Leitfaden des NRVP[15].

[15] NRVP (2018): Leitfaden für Betreiberkonzepte für Fahrradstationen, Sammelschließanlagen und Fahrradboxen

Abbildung 29: Beispiel einer Radstation im Corporate Design von mobil.nrw in Gronau



Abbildung 30: Beispiel einer Radstation im Corporate Design von mobil.nrw in Gronau (2)



Radluftstationen

Radluftstationen[16] sind meist Selbstbedienungs-Angebote, die als ein ergänzendes Element einer Radabstellanlage fungieren können. Radluftstationen bieten verschiedene Reparatur- und Wartungsservices an. So steht neben einer Pumpvorrichtung häufig auch Werkzeug zur Verfügung, um kleinere Reparaturen oder Justierungen vor Ort vorzunehmen. Ergänzt werden kann das Angebot z. B. durch Luftschlauchverkaufsautomaten oder einer E-Bike Ladestation.

Abbildung 31: Beispiel einer Radluftstation in Gelsenkirchen



Abbildung 32: Beispiel einer Radluft- und Reparaturstation in Wilhelmshaven



[16] Synonym kann auch der Begriff Radservicestation verwendet werden.

5.3.5 E-Scooter

Neben dem Radverkehr spielen die Verkehrsarten der Mikromobilität ebenfalls eine Rolle bei den Ausstattungsmerkmalen von Mobilstationen. Der allgemeine Trend zur Multimodalität führt dazu, dass sich auch neue Mobilitätsarten im Verkehrsgeschehen etablieren können. Dazu gehören seit 2019 E-Scooter, die immer mehr im öffentlichen Raum zu beobachten sind. Die Installation von E-Scootersharing an Mobilstationen ermöglicht ähnlich wie beim Fahrradmietsystem die Vernetzung einzelner Mobilstationen untereinander und die Überwindung der ‘ersten und letzten Meile‘ ohne Eigenbesitz eines E-Scooters. Mittlerweile hat sich das E-Scootersharing im Verkehrsgeschehen und diverse E-Scootersharing-Anbieter am Markt etabliert. In einigen Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises sind bereits Anbieter für E-Scootersharing vertreten, viele weitere Kommunen haben bereits Anfragen von E-Scootersharing-Anbietern erhalten. Mobilstationen eignen sich für die Implementierung von E-Scootersharing, da sie einen feste Ausleih- bzw. Abgabepunkte darstellen, welcher Vandalismus und der unkontrollierten Streuung der E-Scooter entgegenwirkt. Vor der Bereitstellung von E-Scootern an Mobilstationen sollten die Kommunen im Vorfeld mit den Sharing-Anbietern in Kontakt treten, um eine Bedarfs-/Potenzialabschätzung durchzuführen (aufbauend auf den Erfahrungen der Kommunen aus dem Rhein-Sieg-Kreis), damit die Kommune nicht von zu vielen Fahrzeugen ‚überschwemmt‘ wird. Des Weiteren sollte die Kommune Vereinbarungen mit den Sharing-Anbietern aufstellen, die freizuhaltende Zonen/Bereiche in Bezug auf die Aspekte Fahren und Parken festlegen sowie Sanktionsmöglichkeiten und -erfordernisse bei Fehlverhalten beinhalten. Um flexibel auf Angebot und Nachfrage sowie Umgang mit dem Verleihangebot reagieren zu können, sollten die Kommunen die Umsetzung begleiten und regelmäßig evaluieren.

5.4 Ausstattungsmerkmale: MIV-Vernetzung

Der Pkw-Verkehr nimmt weiterhin einen hohen Anteil am Modal Split in Deutschland ein. Auch der Rhein-Sieg-Kreis ist stark autoaffin; Stand 1.1.2021 sind insgesamt 373.636 Pkw im Rhein-Sieg-Kreis zugelassen, das bedeutet 622 Pkw je 1.000 Einwohner[17]. Das Kfz stellt im Rhein-Sieg-Kreis mit einem Anteil von 62 % am Modal Split das am häufigsten verwendete Verkehrsmittel dar (zum Vergleich: bundesweit beträgt der MIV-Anteil ca. 57 %)[18]. Nahe den Großstädten Bonn und Köln hat die Suburbanisierung die Städte wie z. B. Sankt Augustin stark anwachsen lassen und diese urbaner geprägt. Dagegen herrscht in den weiter entfernten Gemeinden wie z. B. Much eher noch „ländliche Idylle“ vor und die Gemeindestruktur ist dadurch eher ländlich geprägt. Der ÖPNV weist hier insbesondere auf Relationen mit geringem Fahrgastpotenzial zum Teil Angebotslücken, häufige Umstiege und u. a. daraus resultierend lange Fahrzeiten auf. Aus diesem Grund nimmt die MIV-Vernetzung trotz steigender Bedeutung des Umweltverbundes bei der Systematik von Mobilstationen weiterhin einen hohen Stellenwert ein.

[17] Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg

[18] Mobilität in Deutschland, 2017

5.4.1 Park-and-Ride-Anlagen

P+R-Anlagen haben das Ziel, einen komfortablen Umstieg vom MIV auf den Umweltverbund zu ermöglichen, damit der Anteil des MIV an der gesamten Wegekette verringert wird. Die Nutzer können ihr Fahrzeug auf der P+R-Anlage abstellen, um anschließend die Fahrt mit dem Umweltverbund zum Ziel fortzusetzen. Der Pkw übernimmt somit einen Zubringerdienst.

Durch die Integration von Pkw-Stellplätzen kann das Nutzerpotenzial einer Mobilstation erhöht werden. Dem Handbuch für Mobilstationen entsprechend sollte sich die Dimensionierung der Stellplatzanlage vor allem nach der räumlichen Lage und verkehrlichen Funktion der einzelnen Mobilstation richten. Großzügig dimensionierte Abstellanlagen für Pkw sind vor allem an Haltestellen des schienengebundenen Nahverkehrs in MIV-günstigen (und peripheren) Lagen einzurichten, die zu Mobilstationen erweitert werden. Hierdurch können die Vorteile der Verkehrsmittel kombiniert werden. Die Festlegung der Größe der P+R-Anlage wird in Kapitel 8.4.2 inhaltlich aufgearbeitet. Liegt die Mobilstation in einem Quartier und ist damit primär auf eine MIV-freie Verkehrsmittelwahl ausgelegt, ist tendenziell von der Einrichtung von Pkw-Stellplätzen abzusehen.

Wichtig ist hierbei zu erwähnen, dass das P+R-Angebot ausschließlich für die Nutzenden des Umweltverbunds bereitgestellt werden soll. Die Schaffung einer P+R-Anlage zur Reduzierung des Parkdrucks im Umfeld der Mobilstation ist nicht Teil der Aufgabe einer Mobilstation und somit nicht förderfähig. Um eine Fremdnutzung auszuschließen, ist es empfehlenswert, die P+R-Anlage zu bewirtschaften und Nutzenden des Umweltverbunds die kostenlose Nutzung zu ermöglichen.

5.4.2 Lademöglichkeiten für MIV

Die Elektromobilität wird von vielen Automobilherstellern angesichts einer Entwicklung hin zu schadstoffarmer Mobilität mittels technologischer Entwicklungen und neuer Fahrzeugmodelle verstärkt gefördert. Die Reichweite von Elektrofahrzeugen steigt stetig und die Hersteller bringen immer mehr Modelle aller Autoklassen auf den Markt. Hinzu kommen Kaufprämien und Förderungen vom Staat, die im Rahmen des Konjunkturprogramms wegen der Covid-19-Pandemie verlängert wurde, sodass der Bundesanteil am Umweltbonus bis Ende 2021 verdoppelt und die Innovationsprämie bis Ende 2025 verlängert wurde[19]. Zusätzlich trat 2021 die neue CO_2-Steuer auf fossile Kraftstoffe in Kraft, sodass Diesel und Benzin um zehn bis elf Cent pro Liter teurer wurden. Im Jahr 2020 sind bundesweit knapp 400.000 vollelektrische bzw. teilelektrische (Plugin-Hybride) Fahrzeuge verkauft worden. Etwa 13,5 % aller neu zugelassenen Wagen im Jahr 2020 werden rein elektrisch angetrieben und haben einen von außen aufladbaren Batterieantrieb. Das entspricht einem Plus von 260 % gegenüber dem Vorjahr [20]. Im Rhein-Sieg-Kreis konnte eine ähnliche Entwicklung festgestellt werden. Anfang 2019 betrug die Anzahl der rein elektrisch betriebenen Kfz 502, Anfang 2020 bereits 936 (ein Plus von ca. 86 %) und Anfang 2021 dann 2.181 (ein Plus von ca. 133 % gegenüber dem Vorjahr)[21].

[19] Website adac.de

[20] Website spiegel.de

[21] Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg

Somit stieg der Anteil der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge im Rhein-Sieg-Kreis binnen zwei Jahren um über 330 %. Es ist davon auszugehen, dass der Anteil der elektrisch betriebenen Fahrzeuge weiter kräftig steigt und dementsprechend auch die Ladeinfrastruktur ausgebaut werden muss. Aus diesem Grund wird im Zuge des Ausbaus der Mobilstationen im Rhein-Sieg-Kreis an bestehenden P+R Stationen die Einrichtung von E-Ladestationen empfohlen, sofern diese noch nicht vorhanden sind. Um eine möglichst flexible Nutzung der Ladeeinrichtungen auch für auswärtige Besitzer von Elektrofahrzeugen zu ermöglichen, wird zudem eine registrierungslose Nutzbarkeit angeraten. Über die Grundlage zur Ermittlung der Anzahl von E-Lademöglichkeiten für den MIV an den Mobilstationen wird im Kapitel 8.4.3 Anzahl Sonderparkplätze intensiver eingegangen.

Abbildung 33: Beispiel von E-Lademöglichkeiten für MIV am Bf Königswinter



Abbildung 34: Für (E)-Carsharing reservierte Parkplätze mit neuem Carsharing-Verkehrsschild in München



5.4.3 Carsharing

Mobilstationen bilden eine geeignete Schnittstelle zwischen Umweltverbund und Carsharing; hierdurch können insbesondere Reisezeit und Erreichbarkeit in den Räumen verbessert werden, in denen der Umweltverbund keine attraktive Alternative darstellt, jedoch mittlere Distanzen zu bewältigen sind. Zwar existieren an den unterschiedlichen Standorten bis auf wenige Ausnahmen derzeit noch keine Carsharing-Anbieter (bspw. Haltestelle Menden Markt); es wäre jedoch mittelfristig eine sinnvolle optionale Ergänzung, ein Carsharing-Angebot bestenfalls mit elektrisch angetriebenen Carsharing-Fahrzeugen zu implementieren.

Insofern besteht die Möglichkeit auf den vorhandenen P+R-Anlagen gemäß der Novellierung des Carsharinggesetzes (CsgG) entsprechende Carsharing-Stellplätze bereitstellen zu können. Kommu-

nen können dadurch relativ unkompliziert stationsbasierte Stellplätze als Sondernutzung auf Straßen in ihrer Baulast ausweisen und somit das Verkehrsmittelangebot an Mobilstationen erweitern.[22]

Wichtig ist hierbei noch zu erwähnen, dass das Konzept lediglich Aussagen über die Grundlage für die Ansiedlung eines stationsbasierten Anbieters (Bereitstellung von Parkplätzen, Markierungsarbeiten etc.) liefert. Aussagen zu einem möglichen Carsharing-Betreibermodell werden nicht getätigt.

Abbildung 35: Kiss+Ride-Parkplatz in Meckenheim



Abbildung 36: Behindertenparkplätze am Bahnhof Herchen



5.4.4 Sonderparkplätze

Sofern genügend Fläche an den Mobilstationen vorhanden ist, kann die Möglichkeit zur Implementierung von Kurzzeitparkplätzen/Kiss+Ride-Parkplätzen in unmittelbarer Nähe zum Eingang von Mobilstationen geprüft werden. Diese Parkplätze dienen zum reinen Bringen und/oder Abholen, bei dem der gebrachten/abgeholten Person das kurze Ein- und Aussteigen ermöglicht werden soll. Dies wird häufig durch ein eingeschränktes Halteverbot mit der Zusatzbeschilderung Kiss+Ride (K+R) gekennzeichnet.

Der Taxiverkehr ist vor allem auf vor- oder nachgelagerten Wegen hilfreich und sichert die Erreichbarkeit von Gebieten mit schlechter ÖPNV-Erschließung oder zu Zeiten schwacher Nachfrage insbesondere auch für Personen ohne eigenen Führerschein sowie für mobilitätseingeschränkte Personen. Um einen möglichst nahtlosen Übergang zwischen ÖPNV und Taxi zu erreichen, sollten Taxistände in Haltestellennähe bzw. in der Nähe des Haltestelleneingangs angeordnet werden.

Gemäß der DIN 18040-3 Anlagen des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs müssen mindestens 3 % der Pkw-Stellplätze, mindestens jedoch ein Pkw-Stellplatz, für Menschen mit Behinderungen vorgesehen sein. Die Pkw-Stellplätze für Menschen mit Behinderung sind in der Nähe von barrierefreien Zugängen anzuordnen und müssen barrierefrei nutzbar und erreichbar sein. Eine Kombination von Seiten- und Heckausstieg ist möglich[23].

[22] §§ 3 - 5 CsgG

[23] Seitenausstieg: mindestens 3 % der Pkw-Stellplätze mindestens jedoch einer; mindestens 3,50 m breit und mindestens 5,00 m lang, Heckausstieg: mindestens ein Pkw-Stellplatz; mindestens 5,00 m lang und zuzüglich eine freizuhaltende Bewegungsfläche im Heckbereich von mindestens 2,50 m Tiefe in der Breite des Pkw-Stellplatzes, Bewegungsfläche: bei Seiteneinstieg z. B. stufenlos! (3 cm) durch abgesenkten Bord zum Gehweg; der Heckeinstieg kann im Anschluss an Einfahrten, Einmündungen oder Fußgängerüberwegen angeordnet werden

5.4.5 Sonstiges

Mitfahrerbänke bieten im ländlichen Raum eine Möglichkeit, einen Mobilitätswunsch zu signalisieren, um potenziell von Autofahrern mitgenommen zu werden. Abbildung 37 zeigt eine solche Bank mit entsprechender Beschilderung. Mitfahrerbänke sind generell über die Kommunalrichtlinie und die FöRi-kom-Stra förderfähig.

Der RSK hat im Jahr 2018 eine Projektskizze ‚Mitfahrerbänke' erstellt, indem für den rechtsrheinischen Bereich die aus fachlicher Sicht geeignetsten Relationen zusammengestellt wurden, die nicht in Konkurrenz zum ÖPNV-Angebot stehen. Zudem wurden Standorte in Ortslagen vorgeschlagen, nach Möglichkeit sind dies die zentralen örtlichen (Schul-)Bushaltestellen. Eine Untersuchung der Hochschule RheinMain von 2019 zeigt auf, dass Mitfahrerbänke ein geringes Nachfragepotenzial haben, insbesondere dann, wenn ein gutes Mobilitätsangebot vorhanden ist. Aus diesem Grund wird die Thematik in diesem Konzept nicht weiter verfolgt. Besteht vor Ort das Interesse an Mitfahrerbänken, wird eine Abstimmung mit dem Kreis empfohlen, um eine Konkurrenzsituation zum bestehenden ÖPNV auszuschließen.

Abbildung 37: Mitfahrerbank in Bad Honnef, Aegidienberg



5.5 Ausstattungsmerkmale: Information

Das barrierefreie Bereitstellen von Informationen ist eine der wichtigsten und ersten Maßnahmen im Mobilitätsmanagement und spielt demnach auch bei den Mobilstationen eine bedeutende Rolle. Dabei gibt es verschiedene Formen, die nachfolgend erläutert werden.

5.5.1 Dynamische Fahrgastinformation (DFI)

Bei DFI- Anlagen handelt es sich um eine elektronische Anzeige, die Echtzeitinformationen zum Mobilitätsangebot an einer Haltestelle oder einer Mobilstation anzeigen kann. Über ein Display können Abfahrtszeiten, Störungen, aber auch weitere relevante Informationen (z. B. Uhrzeit, Fahrtenabfolge, Warnungen, Hinweise auf Veranstaltungen, Umleitungen etc.) gegeben werden. Im Gegensatz zu der herkömmlichen statischen Fahrgastinformation kann somit in Echtzeit auf Veränderungen im Betriebsablauf reagiert und Kunden können rechtzeitig informiert werden.

Grundsätzlich hängt die benötigte Größe der DFI maßgeblich von der Größe und Bedeutung der Haltestelle sowie der Anzahl der Abfahrten ab. Im Rahmen des Mobilstationenfeinkonzepts wurde

im Zuge der Empfehlungen zur Errichtung dynamischer Fahrgastinformation zwischen drei Kategorien unterschieden:

- DFI Light
- Standard-DFI
- Übersichts-DFI

Das System DFI Light wird bei gering oder mittelstark frequentierten Haltestellen (meist Bushaltestellen) eingesetzt und ermöglicht dadurch auch dort eine dynamische Anzeige der Abfahrtszeiten. DFI Light werden meist in das Haltestellenschild integriert. Angezeigt werden i. d. R. die nächsten zwei bis drei Abfahrten (Linie und Abfahrtszeit). Ggf. kann eine weitere Zeile für Störmeldungen verwendet werden. Abbildung 38 zeigt eine in ein Haltestellenschild integrierte DFI Light mit vier Zeilen, von denen eine für eine Info-Laufschrift verwendet wird. Die gezeigte DFI Light umfasst auch eine Vorlesefunktion für sehbehinderte Personen. In diesem Konzept gehen wir bei DFI-Light von Anzeigen aus, die mittels Batterien betrieben werden. Dadurch handelt es sich hierbei um eine kostengünstige Variante (ca. 5.000 €) Fahrgastinformationen anzuzeigen, da Tiefbau- und Leitungsarbeiten entfallen. Ist eine Integration in das Haltestellenschild nicht möglich, kann die DFI Light auch außerhalb befestigt werden (siehe Abbildung 39). Die im RSK verwendeten Haltestellenschilder wurden nicht auf die Eignung zur Integration eine DFI Light geprüft. In den Steckbriefen sind daher auch nur die Kosten für die Anschaffung der Informationsanzeiger enthalten. Eventuell fallen weitere Kosten für geeignete Haltestellenmasten/-schilder an. Dies ist im Einzelfall zu prüfen.

Abbildung 38: In Haltestellenschild integrierte DFI Light (Bochum)



Abbildung 39: Außerhalb des Haltestellenschilds angebrachte DFI Light (Mannheim)



Standard-DFI werden an stärker frequentierten Haltestellen, wie Stadtbahn- oder Bushaltestellen mit hoher Bedeutung im Netz, eingesetzt. Sie müssen an das Stromnetz angeschlossen werden und sind deshalb kostenintensiver (ca. 15.000 €) als DFI Light. Bei diesem System können neben den Abfahrtszeiten der nächstfolgenden Linien auch Störmeldungen eingeblendet, die über Verspätungen

und deren Ursache informieren. Im Untersuchungsgebiet sind an einigen Stellen bereits solche Standard-DFI installiert, bei denen meist mehr als die nächsten zwei Abfahrten angezeigt werden.

Die nächsthöhere Stufe zur klassischen DFI ist eine Übersichts-DFI, die umfassende Informationen zu den Abfahrtszeiten aller Verkehrsträger einer Mobilstation beinhaltet. Sie eignet sich deshalb insbesondere für größere Haltestellen. Mögliche Verkehrsträger sind dann bspw. Regionalbus/Schnellbus, Stadtbahn und S- oder Regionalbahn. Installiert wird eine solche DFI nicht, wie die beiden anderen DFI-Arten, direkt am Steig, sondern vielmehr an einem ‚Übersichtspunkt'. Die Übersichts-DFI sollte von möglichst vielen Fahrgästen einsehbar sein, um somit eine gute Verbindung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern darzustellen. Von den Kosten liegt eine solche Übersichts-DFI bei ca. 30.000 €.

Abbildung 40: Standard-DFI in Niederkassel Lülsdorf



Abbildung 41: Übersichts-DFI Gießen Bahnhof



5.5.2 Aushang und Beschilderung

Eine Mindestanforderung und ein wesentlicher Bestandteil einer Mobilstation im Rhein-Sieg-Kreis ist die Errichtung einer Stele im Corporate Design von mobil.nrw. Diese sollte, sofern es möglich ist, direkt von jeder Zuwegung zur Mobilstation sichtbar sein. Primär soll die Stele die Mobilstation kennzeichnen und hervorheben. Außerdem soll sie der Wegweisung dienen und die Orientierung für Nutzer sowohl innerhalb als auch außerhalb der Mobilstation erleichtern. Sie kann neben der Standortbezeichnung demnach Informationselemente, wie einen Lage- und/oder Umgebungsplan sowie eine Wegweisung zu allen verfügbaren Bausteinen der Mobilstation beinhalten. Aber auch eine Wegweisung zu weiteren Mobilstationen, die bspw. ein höheres Angebot verzeichnen und sich in unmittelbarer Nähe befinden, kann Bestandteil der Stele sein. Der Stele können beliebig viele weitere Features (bspw. eine integrierte DFI) hinzugefügt werden, die sich dann allerdings in den

Kosten widerspiegeln. Zusätzliche Informationsangebote können über QR-Codes zugänglich gemacht werden. Die Stele kann ggf. auch über eine Sprachansage verfügen.

Abbildung 42: Mögliche Ausgestaltung von Stelen an einer Mobilstation



Quelle: mobil.nrw 2019

Zusätzlich zur in der Stele integrierten Wegweisung kann analoge wegweisende Beschilderung sinnvoll sein. Befinden sich Bausteine der Mobilstation, wie Parkplätze mit Ladestation oder eine Fahrradmietstation, nicht im direkten Sichtfeld, sind hinweisende und wegweisende Beschilderungen zwingend erforderlich. Ist eine Mobilstation am Stadtrand verortet, ist eine richtungsweisende Beschilderung zum Stadtzentrum ebenfalls sinnvoll.

Wenn aus baulichen oder technischen Gründen die Implementierung einer Stele nicht möglich ist, können Hinweisschilder im Corporate Design von mobil.nrw die Grundfunktionen (Orientierung und Information) übernehmen.

Neben den im vorherigen Kapitel beschriebenen DFI ist ein Mindestbestandteil von Mobilstationen der Aushang des Fahrplans in analoger Form. Der gesamte Fahrplan für jeden Wochentag über 24 Stunden muss aus diesem ersichtlich sein und direkt an einem Steig verortet sein.

Eine weitere Mindestausstattung ist die Bereitstellung von Tarifbedingungen. Dabei sind neben den Tarifbedingungen der Nutzung des ÖPNV ebenfalls die Tarifbedingungen für alle weiteren Bestandteile der Mobilstation eingeschlossen. Gemeint sind bepreiste Sharing-Systeme wie Fahrradmiet-Angebote, Carsharing, E-Scootersharing, aber auch Gepäckschließfächer etc..

Ein Netzplan muss ebenfalls angebracht werden. Möglich ist dies in analoger Form oder integriert in der Stele. Im Einzelfall können einzelne Elemente bei kleineren Stationen auch als QR-Code angeboten werden.

Für alle hier genannten Ausstattungsmerkmale gilt, dass die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (FGSV 2011) zu berücksichtigen sind. Dies bedeutet nach dem Handbuch Mobilstationen NRW, dass „ […] auch an dieser Stelle die Barrierefreiheit, beispielsweise mittels akustischer Fahrgastinformationen oder der Bereitstellung in haptischer Form zu gewährleisten ist“ (Design für alle).

5.5.3 Sonstige Information

Eine Mindestausstattung, die an einer Mobilstation vorhanden sein muss, ist eine Uhr. Diese kann in ein DFI-System integriert sein. Ist dies nicht der Fall, muss eine Uhr gut sichtbar und leserlich angebracht werden.

Neben den Mindestausstattungen an Informationsbereitstellung, die primär im vorangegangenen Kapitel thematisiert wurden, kann es weitere Informationen an einer Mobilstation geben. Dies kann bspw. die Information über ein Anrufsammeltaxi, Werbung für Sharing-Systeme oder weitere Angebote für Verkehrsmittel des Umweltverbundes beinhalten. Bei Bedarf können zur Verfügung stehende Flächen einer Mobilstation auch für Informationen zu touristischen Einrichtungen genutzt werden.

An Haltestellen, insbesondere Bahnstationen, bei denen der Sicherheitsfaktor eine größere Rolle spielt, kann zudem die Anbringung einer Notruf-/Infosprechstelle sinnvoll sein (siehe auch Kapitel 5.2.4).

6 Ermittlung von Kostensätzen

Die verschiedenen Ausstattungsmerkmale sind für eine Grobkostenschätzung mit Kostensätzen zu hinterlegen. Diese Kostenschätzungen basieren auf Erfahrungswerten der beiden Gutachterbüros und wurden für die Grobkostenschätzung mit Kostensätzen hinterlegt und mit dem NVR rückgekoppelt. Die Kostenschätzung enthält pauschalisierte, aber keine standortbezogenen Tiefbaukosten. Laufende Kosten oder Betriebskosten sind in den Kostenschätzungen nicht enthalten. Für einige Elemente sind zudem Preisspannen angegeben. So ist der barrierefreie Umbau einer Haltestelle stark von der Größe, der Komplexität und dem zu schaffenden Angebot abhängig. An dieser Stelle sind Differenzierungen vorgenommen worden auf der Grundlage der Abstimmungen mit den Kommunen und bekannter Maßnahmen. Diese Kostensätze stellen einen ersten Schätzwert dar. Die tatsächlichen Kosten können erst im Zuge der konkreten Umsetzungsplanung ermittelt werden und können natürlich von den hier dargestellten Werten abweichen.

Die angenommenen Kostensätze sind in der Tabelle nachfolgend aufgelistet.

Tabelle 1: Kostensätze für die Grobkostenschätzung

	Merkmal	Bus	Bahn	Anmerkung
4.2	**Allgemeine Ausstattungsmerkmale**			
4.2.1	**Barrierefreiheit**			
	Barrierefreier Umbau	20.000 € bis 50.000 €	150.000 € bis 600.000 €	Kalkulation sehr standortabhängig
4.2.2	**Sitzmöglichkeiten & Witterungsschutz**			
	einzelne Sitzbank	1.000 €		
	Überdachung pro m²	1.500 €		
	Witterungsschutz inkl. Sitzgelegenheit	10.000 €	15.000 €	
	Aufenthaltsraum	15.000 €	25.000 €	in bestehende Gebäude integrierbar (BF)
	Abfallbehälter	150 €	1.000 €	
4.2.3	**Komfort & Service**			
	Servicepunkt	Einzelfall		
	Fahrkartenautomat	35.000 €		
	Gepäckschließfachschrank	ab 5.000 €		kann nach Größe, Ausstattung, Anzahl stark variieren
	Gepäckschließfachschrank [inkl. Lademöglichkeit]	ab 7.500 €		Tiefbaukosten für die Elektrifizierung hängen stark von der Lage und den vorhandenen Infrastrukturen ab.

	Wlan	1.500 €	bei räumlich verteilten Standorten erhöhte Kosten
	Mobilfunk		bei digitalen Angebote
4.2.4	**Sicherheit & Sauberkeit**		
	pro Laterne (integriert)	1.000 €	
	pro Laterne (separat)	4.500 €	
	Notrufsprechstelle	10.000 €	nur an BF notwendig / auch in Infosäule integrierbar
	Videoüberwachung (pro Kamera)	7.000 €	
4.2.5	**Umfeldangebot & sonstige Services**		
	WC	ab 100.000 €	kann je nach Größe deutlich teurer werden
	Supermarkt	Einzelfall	
	Umkleide/Duschen	Einzelfall	
	Gastronomie	Einzelfall	
4.3	**Fahrradvernetzung**		
4.3.1	**Fahrradabstellanlagen (Kosten pro Stellplatz)**		
	Fahrradständer (ohne Tiefbau)	200 €	maximal temporäre Lösung
	Offene Sammelanlage (ohne Überdachung)	300 €	Kosten pro Stellplatz nehmen mit zunehmender Größe ab
	Offene Sammelanlage (mit Überdachung)	1.000 €	
	Abschließbare Sammelanlage (mit Überdachung)	2.250 €	
	Fahrradboxen (mind. 12 herzustellen)	3.000 €	
	Modernes Fahrradparkhaus (mit Lademöglichkeiten)	5.500 €	
	Vollautomatisierter Fahrradturm	12.000 €	
4.3.2	**Lademöglichkeiten für Fahrräder (Kosten pro Stellplatz)**		
	Fahrradboxen (mit Stromanschluss)	3.500 €	Tiefbaukosten für die Elektrifizierung hängen stark von der Lage und den vorhandenen Infrastrukturen ab, Kosten pro Stellplatz nehmen mit zunehmender Größe der Anlage ab
	E-Ladeschrank (nur Akku)	1.200 €	
	E-Ladesäule (mit 4 Anschlüssen)	4.800 €	Tiefbaukosten für die Elektrifizierung hängen stark von

			der Lage und den vorhandenen Infrastrukturen ab.
4.3.3	**Fahrradmietsysteme**		
	Fahrradmietstation (pro 10 Räder)	10.000 €	
	Fahrradmietstation Lastenrad (Markierungsarbeiten)	1.500 €	
	Markierungsarbeiten Virtuelle Station	1.000 €	
4.3.4	**Sonstige Fahrradservices**		
	Rad-Luftstation	1.000 €	
	Betreute Radstation	Einzelfall	Anbieter benötigt
4.3.5	**E-Scooter**		
	Markierungsarbeiten Abstellfläche	1.000 €	
4.4	**MIV-Vernetzung**		
4.4.1	**Park-and-Ride-Parkplätze (Kosten pro Stellplatz)**		
	Herstellung Stellplatz	4.000 €	
	nur Markierungsarbeiten	800 €	
4.4.2	**Lademöglichkeiten MIV**		
	E-Ladestation (pro Säule)	7.000 €	
	Schnellladem öglichkeit	50.000 €	
4.4.3	**Carsharing (Kosten pro Stellplatz)**		
	Markierungsarbeiten	800 €	
4.4.4	**Sonderparkplätze z. B. Taxi, K+R etc. (Kosten pro Stellplatz)**		
	Herstellung Stellplatz	4.000 €	
	nur Markierungsarbeiten	800 €	
4.5	**Austattungsmerkmale: Information**		
4.5.1	**Digitale Information (DFI)**		
	DFI Light	5.000 €	
	DFI Standard	15.000 €	
	Übersichts-DFI	30.000 €	
4.5.2	**Aushang und Beschilderung**		
	Mobilstationsstele	10.000 €	
	Haltestellenschild	200 €	
	Informationsvitrine	3.000 €	
	Informationssprechstelle	8.000 €	
	kombinierte Notruf-/Infosprechstelle	15.000 €	
	Uhr (in DFI enthalten)	1.000 €	

7 Fördermöglichkeiten

Der Ausbau von Haltestellen zu Mobilstationen wird derzeit durch eine gute Förderkulisse durch den Bund, das Land und den Zweckverband gewährleistet. Als Hilfestellung für die Beantragung von Fördermitteln wurden daher verfügbare Förderprogramme für die Mobilstationen, aber auch einzelne Ausstattungsmerkmale aufgeführt. Insgesamt wurden sechs unterschiedliche Fördermittelgeber sowie neun Förderprogramme ermittelt. Die Fördermittelgeber sind

- das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU),
- das Ministerium für Verkehr NRW (VM NRW),
- der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (ZV NVR),
- das Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie NRW (MWIDE NRW),
- das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und
- das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi).

Die Förderprogramme können im Detail Tabelle 2 entnommen werden. Grundlage bildet der Förderfinder NRW (https://www.foerderfinder.nrw.de/). Zu beachten ist, dass in diesem Gutachten nur dargelegt werden kann, welche Bausteine grundsätzlich förderfähig sind. Für die Überprüfung der Förderfähigkeit einzelner Bausteine an den Standorten ist eine weitergehende Prüfung bzw. eine Einzelabstimmung der Kommunen mit dem Fördermittelgeber notwendig.

Die relevanten Förderprogramme sowie die zugehörigen Fördermittelgeber, Förderschwerpunkte dieser und die Geltungsdauer des Förderprogramms befinden sich in nachstehender Tabelle. In den erarbeiteten Steckbriefen (vgl. Kapitel 9) wird das Förderprogramm bei jedem empfohlenen Baustein mit aufgeführt.

Zwei Förderprogramme (mit *dargestellt) liefen ursprünglich bis zum 31.12.2020. Die Richtlinien wurden während des Projektzeitraumes erneuert. Hierbei wurden auch die Rahmenbedingungen teils angepasst. So hat das BMVI hat die Förderquoten in einzelnen Förderprogrammen des Radverkehrs im Zuge der Corona Pandemie temporär erhöht. „Für innovative investive Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland gelten erweiterte Förderbedingungen: „Für alle ab dem 1.8.2020 bis zum 31.12.2021 geförderten Modellvorhaben gelten höhere Förderquoten von bis zu 80 Prozent der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben beziehungsweise bis zu 100 Prozent für finanzschwache Kommunen“ (siehe Förderdatenbank 2021).

Tabelle 2: Förderprogramm, -geber, -schwerpunkt und Geltungsdauer

Abkürzung	Förderprogramm	Fördermittelgeber	Förderschwerpunkt	Geltungsdauer
BMU$_1$	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld	BMU	Fußverkehr; Informations-technologie & Digitalisierung; Mobilitätskonzepte & Studien; Mobilstationen; Radverkehr	31.12.2022
VM NRW$_1$	Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen	VM NRW	Fußverkehr; Mobilität im ländlichen Raum; Öffentlichkeitsarbeit & Kampagnen; Radverkehr	31.12.2024
VM NRW$_2$	Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement	VM NRW	Informationstechnologie & Digitalisierung; Mobilitäts-konzepte & Studien; Mobilitäts-management; Mobilstationen; Wirtschaftsverkehr & Citylogistik	31.12.2023
VM NRW$_3$	Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus	VM NRW	Fußverkehr; ÖPNV - Öffentlicher Personennahverkehr; Radverkehr; Verkehrssicherheit	31.12.2024
ZV NVR$_1$	ÖPNV-Investitions-Richtlinie ZV NVR	ZV NVR	Mobilstationen; ÖPNV - Öffentlicher Personen-nahverkehr; Radverkehr; Sharingsysteme; SPNV - Schienenpersonennahverkehr	31.12.2032
BMU$_2$	Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klima-schutz durch Radverkehr)	BMU	Mobilstationen, Radverkehr	15.11.2023
MWIDE NRW$_1$	Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.nrw – Programm-bereich Emissionsarme Mobilität	MWIDE NRW	Elektromobilität & Alternative Antriebsformen; Mikromobilität; Mobilitätskonzepte & Studien	31.12.2023
BMWi$_1$	Richtlinie zu einer gemeinsamen Förder-initiative zur Förderung von Forschung und Entwicklung im Bereich der Elektromobilität	BMWi	Elektromobilität & Alternative Antriebsformen	30.06.2024*
BMVI$_1$	Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland	BMVI	Mobilitätskonzepte & Studien; Mobilitätsmanagement; Radverkehr	31.12.2026*

8 Potenzialermittlung

Die Potenziale zur Ausstattung von Mobilstationen hängen von verschiedenen Aspekten wie Lage, ÖPNV-Angebot oder den Verhältnissen vor Ort ab. Um ein einheitliches Vorgehen bei der Bewertung der Mobilstationen zu gewährleisten, wird ein empirischer, also auf relevanten Grundlagendaten basierender Ansatz gewählt. Anhand von verschiedenen Kriterien werden die Stationen kategorisiert und über die Mindestausstattung hinausgehende, der Kategorie entsprechende Empfehlungen ausgesprochen. Die Kategorisierung und die entsprechende Ausstattungshierarchisierung orientiert sich dabei am Handbuch Mobilstationen NRW; die örtlichen Gegebenheiten im Rhein-Sieg-Kreis werden zusätzlich berücksichtigt. Das somit zu Grunde liegende kategoriale System, das die Stationen in drei verschiedene Stationstypen einteilt (**L**arge, **M**edium, **S**mall), schafft eine transparente Übertragbarkeit des methodischen Vorgehens zur Bestimmung der Ausstattungsmerkmale.

Die Bewertung und Einteilung erfolgt anhand mehrerer zentraler Kriterien. Zunächst spielt insbesondere die Lage im Raum bei der Einschätzung von Potenzialen einzelner Ausstattungsmerkmale eine wesentliche Rolle. So sind zentrale, im Stadt-/Gemeindekern liegende, Mobilstationen mit hoher Mischnutzung im Umfeld anders zu bewerten als Mobilstationen in Wohngebieten in Randlagen. Auch spielt die Lage zu anderen Mobilstationen eine zentrale Rolle. Benachbarte Mobilstationen sollen sich bestenfalls ergänzen und kein konkurrierendes Angebot schaffen. Räumlich isolierte Mobilstationen hingegen sollten entsprechend ein breiteres Angebot anbieten.

Abbildung 43: Einflussgrößen auf die Ausstattung von Mobilstationen



Neben der Lage im Raum spielt vorrangig die Angebotsqualität des öffentlichen Personennahverkehrs vor Ort eine Rolle. Die Ein- und Aussteigerzahlen, die vom NVR für die Bahnhöfe und dem RSK

für die Bushaltestellen zur Verfügung gestellt wurden, geben eine Orientierung über die Bedeutung der Haltestelle, auch im Vergleich zu anderen Standorten. Dabei ist zu beachten, dass für manche Standorte veraltete Zahlen aus dem Jahr 2009 vorliegen und an anderen Haltestellen keine Daten verfügbar sind. Dies betrifft insbesondere Stationen von Stadtbahnstrecken.

Die Potenzialermittlung baut somit auf mehreren Schritten auf. Zunächst erfolgt die Kategorisierung der Standorte aufgrund der Lage im Raum sowie der Art der bedienenden Verkehrsmittel. Die ermittelte Kategorie wird im zweiten Schritt mit der Bedienungshäufigkeit verschnitten (siehe Kapitel 8.2). Das Ergebnis ergibt die Stationsgröße (S, M oder L). In Abhängigkeit der Stationsgröße werden im nächsten Schritt die Ausstattungsmerkmale zugeordnet (siehe Kapitel 8.3). Für einzelne Ausstattungsmerkmale erfolgt zudem eine Qualifizierung, um eine entsprechende Anzahl empfehlen zu können (z. B. Parkplätze oder Anlehnbügel für Fahrräder, siehe Kapitel 8.4). Das Ergebnis bildet die Grundlage für die Diskussion und Abstimmung mit den Kommunen und dem Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger. Die Erkenntnisse aus den Gesprächen werden genutzt, um die Empfehlungen für die nach transparentem Verfahren ermittelten Elemente und deren Dimensionierung auf die Gegebenheiten vor Ort anzupassen. Das detaillierte Vorgehen wird im Folgenden beschrieben.

8.1 Grundlagen der Erhebung

Die Kategorisierung und Einordnung der Standorte basiert auf einer Dokumentenanalyse und eigenen Erhebungen. So wurden die bestehenden Planwerke und Konzepte in einem ersten Schritt ausgewertet und Ableitungen für die Standorte getroffen. Eine Vorerhebung auf Basis vorhandener Daten wie z. B. Fahrplan- oder Bevölkerungsdaten aus dem Zensus, aus der Kenn- und Vergleichswerte herausgezogen wurden, bildet die Grundlage für eine erste Kategorisierung und Einschätzung der einzelnen Haltestellen.

Die Basis für die standortbezogenen Empfehlungen bildet dann die Erhebung vor Ort, die ab September 2020 stattfand. Am Standort der geplanten Mobilstation wurde mittels eines teilstandardisierten Verfahrens der Ist-Zustand erhoben. Mit Hilfe eines Erhebungsleitfadens und eines Erhebungsbogens wurden die Haltestellen, alle vorhandenen Ausstattungselemente sowie das Umfeld erhoben sowie fotografiert. Ergänzt wurde die Vor-Ort-Analyse durch die Auswertung von Karten und Luftbildern. Hierüber konnte ein Eindruck des Status quo, der Einbindung der Haltestelle in die Siedlungsstruktur und potenzieller Flächen für den Ausbau gewonnen werden.

Die Daten und Erkenntnisse wurden anschließend mit den entsprechenden Kommunen und dem Rhein-Sieg-Kreis geprüft und ggf. angepasst.

8.2 Kategorisierung der Standorte

Wie bereits erwähnt, wird je nach Potenzial des Standorts von drei Größentypen S, M und L ausgegangen, die jeweils, abhängig von der Lage im Raum, nochmals in zwei Lagetypen unterschieden werden. Je größer der Typ, desto mehr Ausstattungsmerkmale hat die Mobilstation. Die Lage hingegen differenziert die Merkmale hinsichtlich ihrer Bedeutung für das Potenzial im Raum. So wächst beispielsweise das Potenzial von P+R-Anlagen, wenn eine Haltestelle abgelegen oder in Randlange der Siedlung liegt. Gleichzeitig steigt das Potenzial von Verkehrsmitteln der urbanen Mobilität wie bspw. Bike-Sharing Fahrräder in zentraleren Räumen. Die Einschätzung erfolgt somit auf Grundlage von Mobilitätsaspekten.

Die Standorte wurden entsprechend im Sinne eines transparenten Verfahrens mittels zweier Schritte kategorisiert. Im ersten Schritt wurde eine Stationskategorie ermittelt, die sich aus dem dort verkehrenden öffentlichen Verkehrsmittel und einer vereinfachten Raumeinschätzung ergibt:

- Zentral meint dabei Räume in zentralen Lagen, bestenfalls mit hohen Mischnutzungsanteil im Umfeld
- Peripher sind eher Stadt-/Gemeinderandlagen, häufig mit dörflichem Charakter, eher locker bebaut oder von Wohnnutzung geprägt.

Tabelle 3: Bestimmung einer Stationskategorie

Verkehrsmittel	Lage	
	Zentral	Peripher
SPNV	1	2
Stadtbahn / Schnellbus	2	3
Regionalbus	3	4

Zwar ist jeder Standort entweder als zentral oder peripher für die Methodik eingestuft worden, jedoch sind natürlich auch innerhalb der Kategorien durchaus Unterschiede zu erkennen, die im Einzelfall zu Anpassungen bei den Ausstattungsmerkmalen geführt haben.

In einem zweiten Schritt erfolgte der Verschnitt der soeben ermittelten Stationskategorie (1-4) mit der Bedienungshäufigkeit des Standorts durch den ÖPNV. Je höher die Taktung und damit die Anzahl der Abfahrten pro Stunde, desto attraktiver ist der Bus- und Bahnverkehr. Gewertet werden dabei die Abfahrten pro Stunde und Richtung je Linie gemittelt über den Tag[24]. Bedarfsangebote

[24] Beispielhaft fährt die S-Bahnlinie S23 (Bad Münstereifel – Euskirchen – Rheinbach – Meckenheim – Bonn) zur Spitzenstunde im 15-Minuten-Takt, zu anderen Zeiten im 30-Minuten-Takt. Für Mobilstationen entlang dieser Linie wurden gemittelt 3 Abfahrten pro Stunde als maßgebliche Bedienungshäufigkeit gewertet.

oder nur unregelmäßig verkehrende Buslinien (z. B. Schülerfahrten) wurden nicht berücksichtigt. Das Ergebnis dieses Schritts ist die Bestimmung der zu empfehlenden Stationsgröße (**S**,**M**,**L**)

Tabelle 4: Bestimmung der standortbezogenen Mobilstationsgröße

Kategorie	Fahrtenhäufigkeit (Fahrten pro Stunde und Richtung)			
	mehr als 4	**3**	**2**	**1 oder weniger**
1	L	L	M	M
2	L	M	M	S
3	M	M	S	S
4	S	S	S	S

8.3 Festlegung Ausstattungsmerkmale

Aus der Kategorisierung ergeben sich drei verschiedene Stationsgrößen in zwei unterschiedlichen Raumkategorien. Für jede dieser Standortgrößen differenziert nach Raumkategorie wurden die möglichen Ausstattungsmerkmale von Mobilstationen gesichtet und qualitativ eingeschätzt, welche Merkmale an welchen Standortgrößen die größte Wirkung erzeugen. Hieraus ist ein Katalog entstanden, der jeweils nach den entsprechenden Typen der grundlegenden Potenzialermittlung dient.

Vom Fördermittelgeber sind einige Ausstattungselemente für alle Stationstypen als Mindestausstattung vorgeschrieben, was entsprechend berücksichtigt wurde. Die anderen Ausstattungsmerkmale wurden je nach Größe und Lage als empfohlen, optional oder nicht erforderlich kategorisiert.

Tabelle 5: Baukastenprinzip Ausstattungsmerkmale

Mindestausstattung	Empfehlung	Optional	nicht erforderlich

Ausstattungsmerkmal **Allgemein**	**Mobilstation S**		**Mobilstation M**		**Mobilstation L**	
Lage	**zentral**	**peripher**	**zentral**	**peripher**	**zentral**	**peripher**
Aufenthaltsraum						
Barrierefreiheit Erreichbarkeit Haltestelle, Fahrzeug und taktile Leitsysteme						
Beleuchtung						
Entwerter (nur SPNV)						
Fahrkartenautomat (nur SPNV)						
Lademöglichkeit Mobilgeräte						
Gastronomie						
Gepäckschließfächer						
Sauberkeit						
Servicepunkt / Aufsicht						
Sitzgelegenheiten						
Soziale Kontrolle						
Supermarkt / Drogerie / Kiosk						
Umkleide / Dusche						
Videoüberwachung						
WC						
Witterungsschutz						
WLAN bei smarten Angeboten oder Mobilfunk						

Ausstattungsmerkmal **Vernetzung**	**Mobilstation S**		**Mobilstation M**		**Mobilstation L**	
Lage	**zentral**	**peripher**	**zentral**	**peripher**	**zentral**	**peripher**
Fahrradabstellanlage (mindestens überdacht)						
Ladestation E-Rad						
Ladeboxen (Pedelec-Akkus)						
Fahrradboxen und/oder						
Fahrradkäfige						
Fahrradmietstation						
Fahrradanhängerverleih						
Radluftstation						
Radstation (betreut)						
Lastenfahrräder						
Parkplätze						
Parkplätze mit Ladestation						
Carsharing-Parkplätze						
Kurzzeitparkplätze						
Taxistand						
E-Scooter						

Ausstattungsmerkmal **Information**	**Mobilstation S**		**Mobilstation M**		**Mobilstation L**	
Lage	**zentral**	**peripher**	**zentral**	**peripher**	**zentral**	**peripher**
Aushangfahrplan						
Beschilderung/ Wegweisung mobil.nrw/ Informationsstele						
Dynamische Fahrgastinformation						
Netzplan						
Notruf-/ Infosprechstelle (nur SPNV)						
Stadtplan						
Tarifbedingungen						
Uhr						
Umgebungsplan						
Zusätzliche Informationsangebote						

8.4 Festlegung der Größe von verschiedenen Anlagen

Zwar gibt die Methodik der Kategorisierung Ausstattungsmerkmale an, jedoch sind bei einigen Ausstattungsmerkmalen die Größen der einzelnen Anlagen festzulegen. Dies gilt z. B. für Radabstellanlagen, Park-and-Ride-Parkplätze oder die Anzahl von E-Ladesäulen. Im Folgenden soll daher der Umgang mit den einzelnen Ausstattungsmerkmalen, die eine Quantifizierung benötigen, noch einmal näher erläutert werden

8.4.1 Anzahl Fahrradabstellanlagen

Die Potenzialermittlung für den Bedarf an Radverkehrsanlagen orientiert sich an einem ergänzenden Verfahren. Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg bzw. der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH wurde von den Planungsbüros VIA aus Köln, der Dortmunder Planersocietät und dem büro thiemann-linden stadt & verkehr aus Bonn ein Leitfaden Bike+Ride entwickelt.

Teil dieses Leitfadens ist einerseits ein datenbasiertes Verfahren auf Grundlage einer Excel-Tabelle, welches für Bahnhöfe den Bedarf an zusätzlichen Radabstellanlagen ermittelt. Notwendig für das Ergebnis sind die Zahlen der Ein- und Aussteiger an der Haltestelle, der Anteil der umsteigenden Fahrgäste, der Radverkehrsanteil an der Verkehrsmittelwahl vor Ort sowie der Zustand der vorhandenen Radverkehrsanlagen. Das Verfahren ermöglicht die Angabe der nachzurüstenden Elemente. Hierzu wird differenziert nach Überdachung, frei zugänglichen Radabstellanlagen, abschließbaren Radabstellanlagen (in Boxen oder Käfigen) sowie Rädern für Bikesharing. Gleichzeitig liefert der Leitfaden für die Bedarfsermittlung an Haltestellen für Stadt- und Regionalbusse sowie Busbahnhöfen und Stadtbahnhaltestellen Entscheidungsbäume als vereinfachtes Verfahren.

Auf Anregung des NVR werden für elektronisch gesicherte Radabstellanlagen mit digitalem Hintergrundsystem grundsätzlich eine Mindestanzahl von 12 Boxen bzw. 24 Stellplätzen in einem Käfig empfohlen, da darunter liegende Stückzahlen wirtschaftlich nicht darstellbar sind. Wenn durch die vorgestellte Methodik weniger gesicherte Radabstellanlagen ermittelt werden als diese Mindestzahlen, erfolgt eine Erhöhung auf jeweils 12/24 Stellplätze.

Der Leitfaden, das datenbasierte und das vereinfachte Verfahren sind abrufbar unter:
https://www.aktivmobil-bw.de/radverkehr/verknuepfung-rad-und-oev/bike-ride/

8.4.2 Anzahl Park-and-Ride-Parkplätze

Anders als im Radverkehr werden zusätzliche Stellplätze nur an sehr wenigen Haltestellen vorgeschlagen. Park and Ride wird von der Verkehrsforschung grundsätzlich kritisch hinsichtlich der Verlagerungseffekte bewertet. So zeigen ausführliche Studien[25], dass Park-and-Ride-Anlagen MIV-

[25] Mingardo 2013, https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0966692313000185

Verkehr induzieren, statt ihn zu reduzieren. Auch bieten sich viele (besonders innerstädtische) Lagen nicht für Park-and-Ride-Angebote an, da diese MIV-Verkehr in die Gemeinde-/Stadtzentren ziehen würden.

Bei Haltestellen, bei denen ein P+R Angebot aufgrund der Lage im Raum (viele Wohnschwerpunkte mit geringen ÖPNV-Qualitäten im Umkreis, Ortsrandlage, keine sensiblen Bereiche, über überörtliches Straßennetz zu erreichen) und der Anbindungsqualität vor Ort (Schienenanbindung, viele Abfahrten in ein Oberzentrum) als sinnvolle Ergänzung für das Mobilitätsangebot eingeschätzt wurde, wurde das vorhandene Angebot geprüft und darauf aufbauend Empfehlungen für die Größe und Qualität der P+R Anlagen gegeben.

Der Bedarf an Park and Ride orientiert sich dabei an Erfahrungswerten zu Park-and-Ride-Nutzern. Der Bedarf an P+R-Angeboten hängt u. a. mit den Angebotsqualitäten des ÖPNV am Quell- und am Zielort zusammen. Je höher die Differenz ist, desto sinnvoller ist eine Kombination aus Pkw und ÖPNV. So hat der VBB in Brandenburg[26] erhoben, dass dort fast 10 % der Fahrgäste P+R-Nutzende sind. Hier ist am Zielort ein dichtes ÖPNV-Netz vorhanden, der ÖPNV ist innerhalb Berlins häufig schneller als der MIV. An den Quellorten in Brandenburg ist dies jedoch genau andersherum. Im Umland des Rhein-Sieg-Kreises sind mit den Städten Köln und Bonn zwar auch attraktive Zielstädte für P+R-Nutzung vorhanden, jedoch verteilt sich das Pendleraufkommen stärker. Daher wird von einem deutlich geringeren P+R-Anteil ausgegangen. Auf Basis von Erfahrungswerten wird davon ausgegangen, dass rund 2-3 % der Busnutzer und 5-6 % der ÖPNV-Nutzer Park-and-Ride-Nutzer sind. Entsprechend wird anhand folgender Formel der Bedarf festgelegt:

$$P + R\ Anzahl = Anzahl_{Einsteiger} * Anteil_{prNutzer}$$

8.4.3 Anzahl Sonderparkplätze

Bei der Ausweitung von Parkflächen ist auch die Ausweisung von Sonderparkplätzen notwendig. Hier zu nennen sind in erster Linie Parkplätze für Menschen mit Behinderung. Hierfür sind bei der Ausweisung von Parkplätzen mindestens 3 % der Parkplätze (wird grundsätzlich aufgerundet) vorzuhalten.

Weiterhin wird im Zuge des Ausbaus der Mobilstationen an bestehenden Park-and-Ride-Stationen, sofern diese gutachterlich als sinnvoll erachtet werden (siehe Kap. 8.4.2), die Einrichtung von E-Ladestationen empfohlen. Dies orientiert sich an der neuen Gebäudeeffizienzrichtlinie der EU (2018/844), nach der zukünftig beim Neubau und später auch im Bestand bei Gebäuden mit mehr als 20 Parkplätzen mindestens 10 % der Parkplätze mit E-Ladesäulen versehen werden müssen. Eine Umsetzung ist voraussichtlich erst ab 2025 für Bestandsgebäude nötig und auch die Umsetzungserfordernisse an Bahnhöfen sind im Einzelfall zu klären. Jedoch bietet die frühzeitige Umsetzung die Chance, Elektromobilität sichtbar im Raum zu platzieren. Zudem steigt wie oben erwähnt die Zahl der zugelassen Elektrofahrzeuge, sowohl deutschlandweit als auch im Rhein-Sieg-Kreis (siehe dazu Kapitel 5.4.2 Lademöglichkeiten für MIV). Daher wird empfohlen, an Park-and-Ride-Standorten zukünftig 10 % der Parkplätze mit E-Ladesäulen zu versehen.

[26] https://www.vbb.de/media/download/9253

9 Untersuchte Standorte und Empfehlungen

Im folgenden Kapitel werden die einzelnen Mobilstationen sowie ihre empfohlenen Ausstattungsmerkmale vorgestellt. Die Empfehlungen dienen den Kommunen als Grundlage für ihre weiteren Planungen. Die konkrete Entscheidung zur Realisierung einer Mobilstation sowie die Festlegung des tatsächlichen Ausstattungsumfanges liegt allein in den Händen der Kommunen.

Die untersuchten Mobilstationen sind der Übersicht nach Gemeinden sortiert. Eine Übersicht über die Standorte zeigt Abbildung 44.

Abbildung 44: Karte mit allen untersuchten Mobilstationen im Untersuchungsgebiet

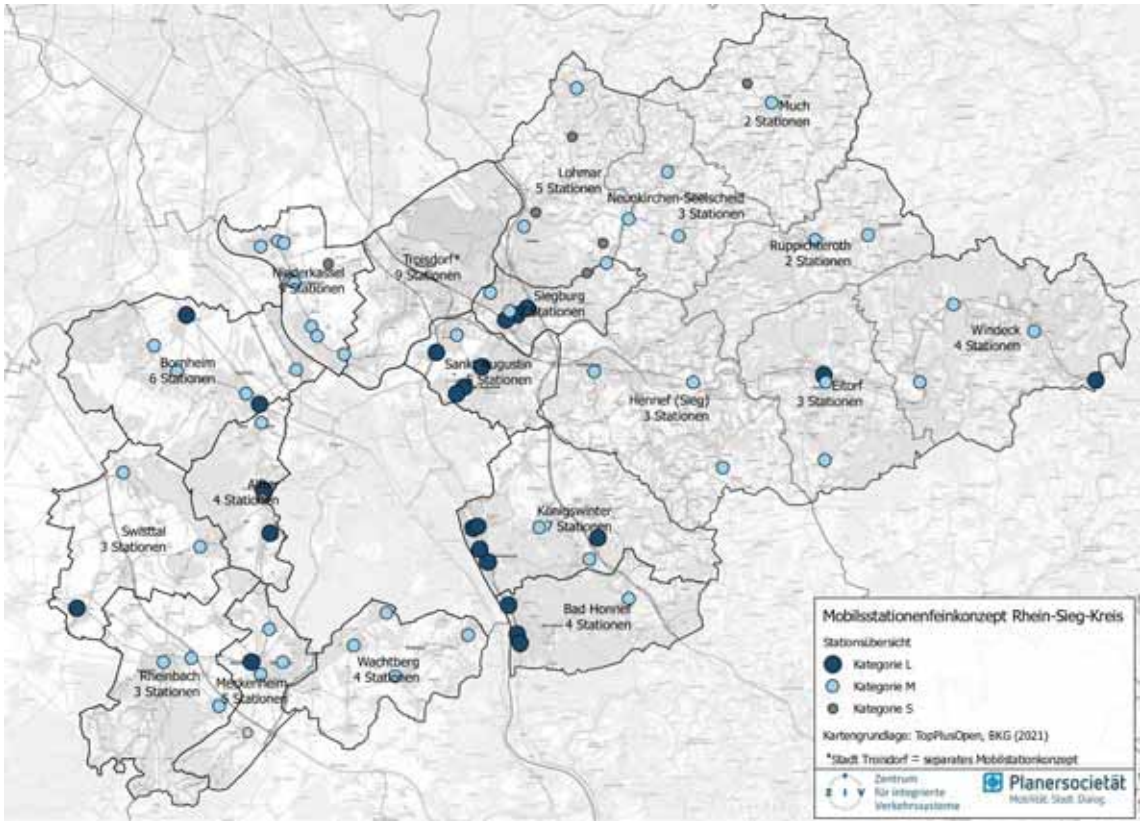


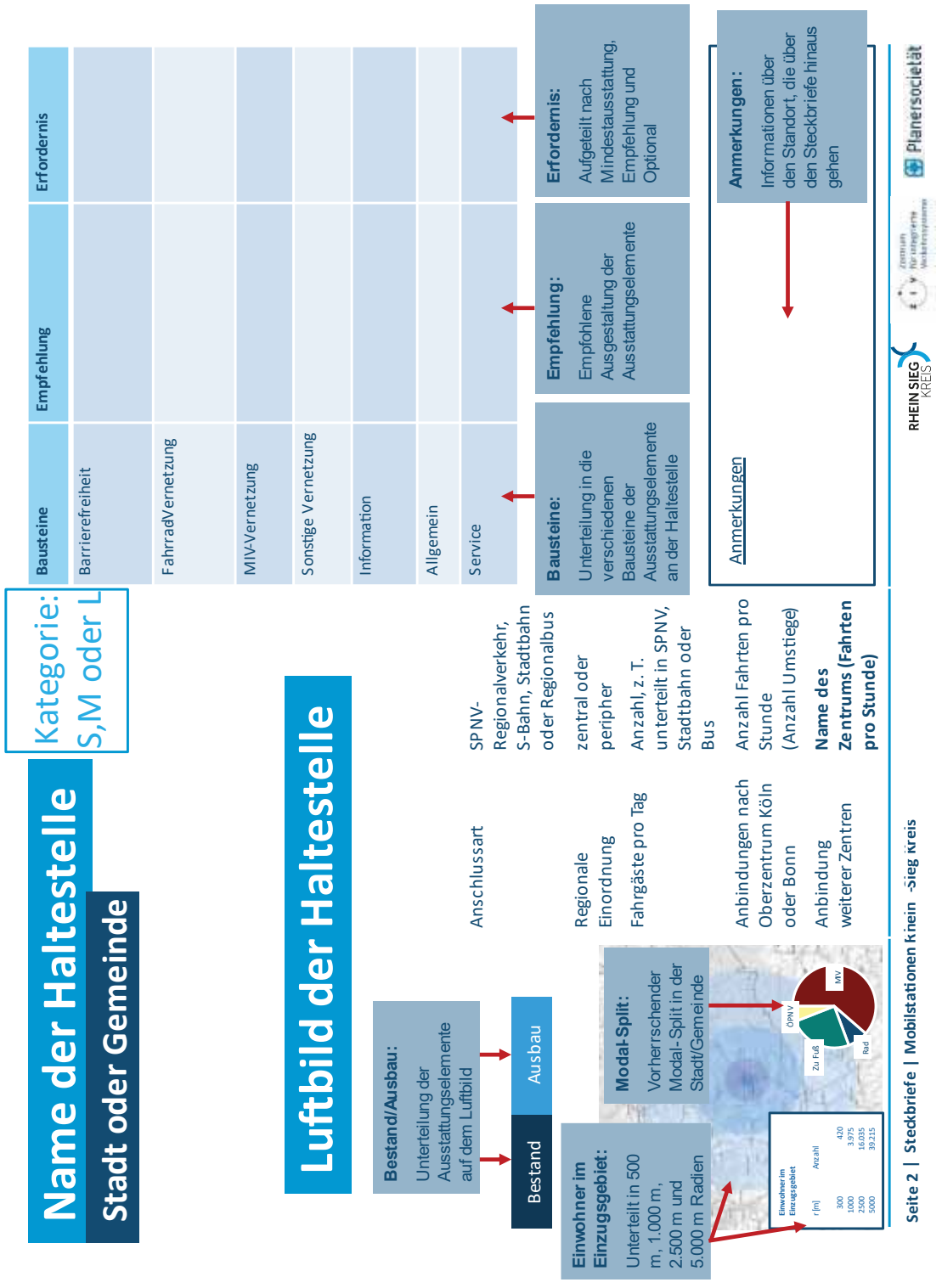
Tabelle 6: Anzahl untersuchter Mobilstationen je Kommune

Kommune	Anzahl untersuchter Mobilstationen	Kommune	Anzahl untersuchter Mobilstationen
Alfter	4	Niederkassel	9
Bad Honnef	4	Neunkirchen-Seelscheid	3
Bornheim	6	Rheinbach	3
Eitorf	3	Ruppichteroth	2
Hennef	3	Sankt Augustin	5
Königswinter	7	Siegburg	7
Lohmar	5	Swisttal	3
Meckenheim	5	Wachtberg	4
Much	2	Windeck	4

9.1 Aufbau der Steckbriefe

Die in den vorangegangenen Kapiteln beschriebene Methodik wurde für jede einzelne untersuchte Station angewandt. Die Ergebnisse sind in einem Steckbrief für jede Station übersichtlich dargestellt. Ein Stations-Steckbrief besteht aus mindestens zwei Seiten. Zu Beginn wird ein genereller Überblick über die Station aufgezeigt. Es werden Informationen zum Einzugsgebiet, der Anschlussart (SPNV, Stadtbahn, Bus), der regionalen Einordnung, dem Fahrgastaufkommen pro Tag, Anschlussmöglichkeiten an umliegende Oberzentren sowie weitere Zentren (relevante Mittelzentren) gegeben. Jeder Steckbrief enthält zudem ein Luftbild der jeweiligen Station. In diesem Luftbild sind die wesentlichen bestehenden Ausstattungselemente der Station (z. B. Fahrradabstellanlagen, Haltepositionen usw.) eingezeichnet. Kleinere Ausstattungsmerkmale, die lediglich eine sehr geringe Fläche einnehmen (wie z. B. Abfallbehälter) sind aus Gründen der Übersichtlichkeit in der Karte nicht eingezeichnet. Der Steckbrief enthält geforderte bzw. empfohlene Bausteine, welche zu jeder Station zunächst tabellarisch aufgelistet werden. Diese Bausteine werden zusätzlich auf einem Luftbild verortet. Es wird unterschieden, welche Bausteine bei einem Ausbau zu einer Mobilstation als Mindestausstattung umgesetzt werden müssen und welche Bausteine zusätzlich aus gutachterlicher Sicht empfohlen werden. Zudem enthält der Steckbrief Anmerkungen, die auf individuelle Besonderheiten der Station hinweisen. Hier kann es sich beispielsweise um bereits vorliegende Planungen der Kommune zu einem bestimmten Baustein handeln.

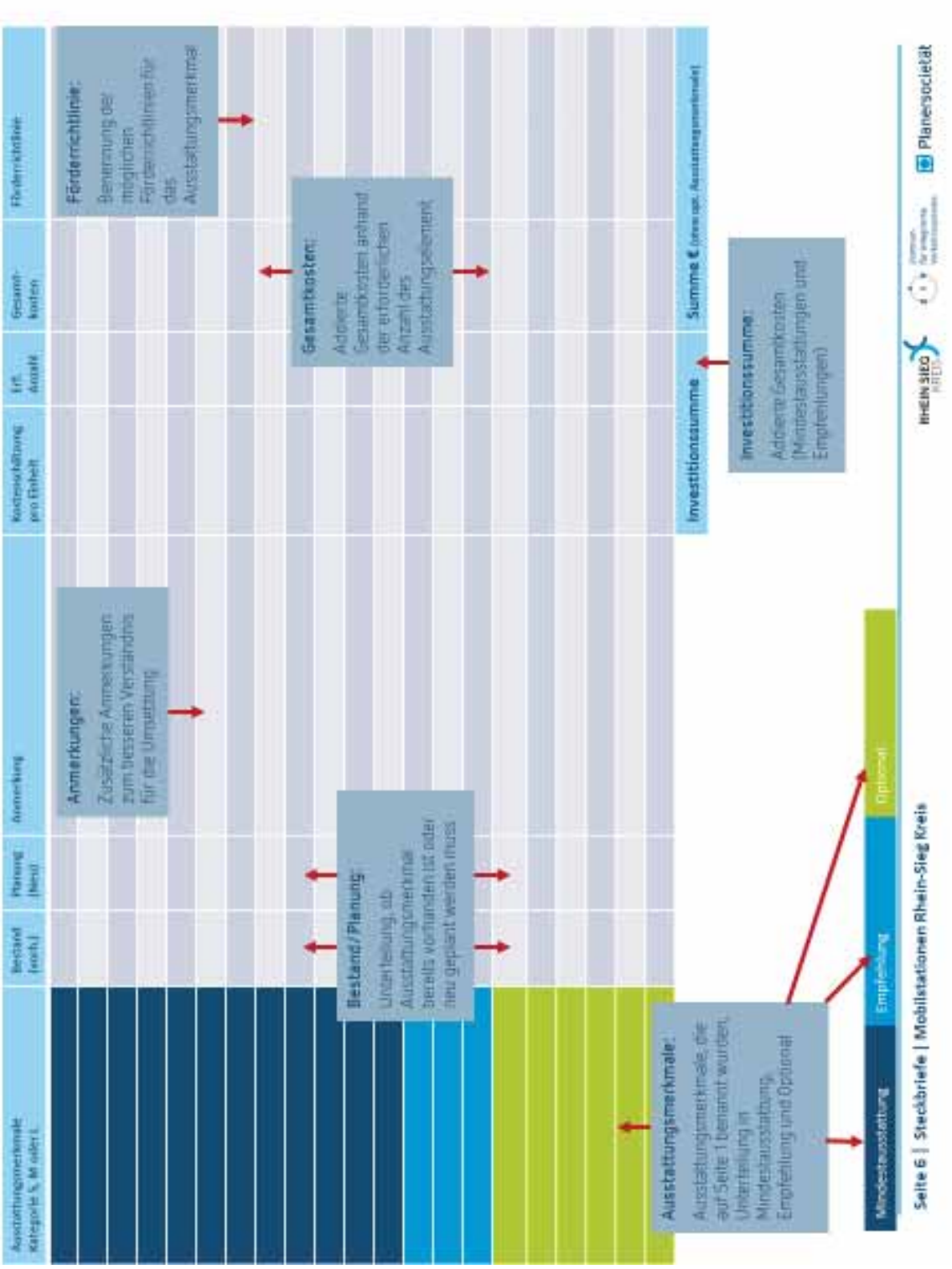
Abbildung 45: Steckbrief Vorderseite



Im weiteren Verlauf des Steckbriefes werden die zu erwartenden Grobkosten der einzelnen Ausstattungselemente (ohne Betriebskosten) aufgezeigt. Dafür sind in einer tabellarischen Übersicht zu jedem Ausstattungsmerkmal die mit dem NVR abgestimmten Kostenschätzungen (siehe Kapitel 6 Ermittlung von Kostensätzen) eingetragen. Etwaige Anmerkungen zu den einzelnen Ausstattungs-

elementen sind ebenso in der Übersicht vermerkt wie Hinweise auf in Frage kommende Förderprogramme. Als Ergebnis kommt eine Investitionssumme für jede einzelne Station heraus. In dieser Summe sind die optional empfohlenen Ausstattungsmerkmale nicht enthalten.

Abbildung 46: Steckbrief Rückseite



9.2 Alfter

Die Gemeinde Alfter liegt im linksrheinischen Teil des Rhein-Sieg-Kreises unmittelbar westlich des Oberzentrums Bonn. Je nach Stadtteil werden die Oberzentren Bonn und Köln über die Stadtbahn ohne Umstieg erreicht. Zwischen Bonn und Euskirchen verkehrt zudem die S23, die eine Direktanbindung des südlichen Gemeindegebiets von Alfter nach Bonn bietet.

In der Gemeinde Alfter wurden vier Standorte im Hinblick auf den Ausbau zu einer Mobilstation analysiert. Hierbei handelt sich um die beiden Bahnhöfe mit SPNV- und Busanschluss in den Ortsteilen Impekoven und Witterschlick sowie zwei Haltestellen im Gemeindezentrum Alfter. An der Haltestelle Alanus Hochschule verkehren eine Stadtbahn sowie Regionalbuslinien. Die Stadtbahn bietet regelmäßige Direktverbindungen nach Bonn und Köln. Der Standort Châteauneufstraße wird ausschließlich von Regionalbussen bedient.

Im Zuge der Bearbeitung wurde deutlich, dass viele der potenziellen Flächen für Ausstattungsmerkmale nicht im öffentlichen Besitz sind. Die mögliche Planung und Errichtung von Mobilstations-Bausteinen verlangt demnach stets eine Absprache mit dem jeweiligen Eigentümer der Fläche. Neben der notwendigen Absprache sind mit der Errichtung von Bausteinen auch zusätzliche und fortlaufende Kosten einzukalkulieren, die jedoch im Rahmen dieses Konzeptes nicht berücksichtigt werden können.

Impekoven Bahnhof (Stationsgröße L)

Für den SPNV-Standort Impekoven Bahnhof gibt es bereits Planungen der Gemeinde, um die Verknüpfungsfunktion und damit die Attraktivität dieser Station zu erhöhen. Dafür hat die Gemeinde bereits einen Antrag zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle gestellt. Des Weiteren plant die Gemeinde die Errichtung einer P+R-Anlage, die eine Entzerrung des ruhenden Verkehrs erreichen soll. Die Planungen in Bezug auf eine Fahrradmietstation (E-Bikes) sind hingegen bereits abgeschlossen. Hier soll es bereits Mitte 2021 zur Umsetzung kommen.

Anzumerken ist, dass nördlich der Station ein Schulzentrum in ca. 1.000 m Entfernung geplant ist. Daher muss die Anbindung des Fuß- und Radverkehrs bei den Planungen besonders berücksichtigt werden. Hierfür ist beispielsweise eine sichere Querungsmöglichkeit der S-Bahntrasse im nördlichen Teil der Station erforderlich. Die Gemeinde Alfter plant diese Maßnahme zu prüfen und im Zuge der Elektrifizierung der Bahnstrecke zu beantragen. Im Rahmen dieser Untersuchung werden hierfür jedoch keine Kosten ermittelt.

Witterschlick Bahnhof (Stationsgröße L)

Auch für den SPNV-Halt Witterschlick gab es im Vorfeld der Untersuchung schon weitreichende Planungen der Gemeinde. Während der laufenden Untersuchung wurden am Standort Witterschlick bereits Fahrradboxen sowie eine neue, frei zugängliche Fahrradabstellanlage errichtet.

Aktuell verkehrt an der Station lediglich ein Taxibus (Bedarfsverkehr), dessen Fahrten an einem DFI generell nicht angezeigt werden. Das Angebot wird sich auch in absehbarer Zukunft nicht ändern. Daher kann aus verkehrlicher Sicht an diesem Bussteig auf die Mindestausstattung Dynamische Fahrgastinformation verzichtet werden.

Alanus Hochschule (Stationsgröße M)

Grundsätzlich ist die Stadtbahnhaltestelle Alanus Hochschule in Bezug auf die Mindestanforderungen bereits gut ausgestattet. Ein vollständiger barrierefreier Ausbau aller Bussteige an der Station ist aufgrund der Eigentumsverhältnisse nur schwer umzusetzen. Zudem ist die aktuelle Lage der Bussteige sehr ungünstig, da Busfahrten in dieselbe Richtung nicht stets von der gleichen Kante abfahren. Generell besteht hier ein erhöhter Planungs-, Abstimmungs-, und Investitionsaufwand. Die Gemeinde ist bereits mit dem Eigentümer im Gespräch, um eine Lösung herbeizuführen.

Entlang der Stadtbahntrasse ist zukünftig eine Radpendlerroute geplant. Daher beschäftigte sich die Gemeinde bereits vor der Untersuchung mit dem Thema Radverkehrsförderung. Als Ergebnis werden am Standort bereits neue, öffentlich zugängliche Fahrradabstellanlagen, 10 Fahrradboxen sowie Schließfächer errichtet.

Châteauneufstraße (Stationsgröße S)

An der Station Châteauneufstraße verkehren ausschließlich Regionalbuslinien. Die Haltestelle liegt in unmittelbarer Nähe zum Rathaus der Gemeinde Alfter. Zudem ist direkt neben dem Rathaus eine Kita in Planung.

Für den Standort existierten bereits zu Beginn der Untersuchung umfangreiche Planungen der Gemeinde für einen Umbau sowie die Erweiterung der Haltestelle zu einer Mobilstation. Diese Planungen beinhalteten neben der Verlegung einer Richtungshaltestelle, eine barrierefreie Ausgestaltung beider Bussteige und der Errichtung der Aufenthaltsbereiche vor allem den Ausbau der Radinfrastruktur.

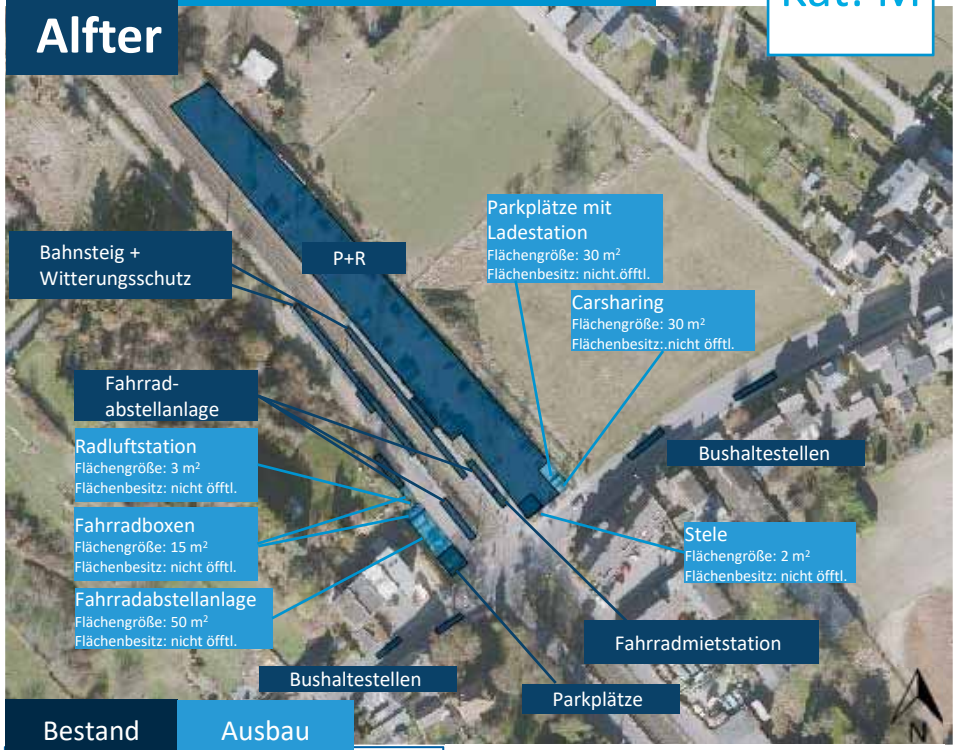
Des Weiteren existieren erste Ideen der Gemeinde zur Errichtung eines Parkplatzes südlich der Mobilstation (Am Wegscheid). Eine Umsetzung dieses Parkplatzes führt zur Förderung der Vernetzung zwischen Pkw und ÖPNV. Das Vorhaben befindet sich jedoch in einer sehr frühen Phase und wird deshalb nicht in den Empfehlungen und der Kostenschätzung berücksichtigt.

Haltestelle	Stadt/Gemeinde	Stationsgröße	Raumkategorie	Anschlussart	Fahrgäste pro Tag
Impekoven Bahnhof	Alfter	L	peripher	SPNV/Regionalbus	500-1.000 (SPNV) 88 (Bus, nur RVK)
Witterschlick Bahnhof	Alfter	L	peripher	SPNV/(Taxibus)	1.000-2.500 (SPNV) 27 (Bus)
Alanus Hochschule	Alfter	M	peripher	Stadtbahn/Regionalbus	-
Châteauneufstraße	Alfter	S	peripher	Regionalbus	200

Alanus Hochschule

Alfter

Kat: M

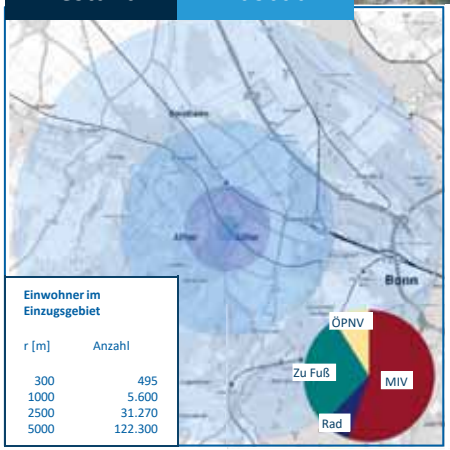


Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Fahrradvernetzung	Radluftstation	Empfehlung
MIV-Vernetzung	E-Ladesäulen	Empfehlung
	Carsharing-Angebot	Optional
Information	Stele mobil.nrw	Mindestausstattung
	DFI Light mit Uhr	Mindestausstattung
	Umgebungsplan	Mindestausstattung

Anmerkungen

- Am Standort werden neue Fahrradabstellanlagen, 10 Fahrradboxen (Umsetzung für Mitte 2021 geplant) und ggf. Helmfächer (Errichtung umgesetzt) errichtet.
- DFI für die Stadtbahn werden zeitnah errichtet, für die Bushaltestellen wurde der Förderantrag gestellt (Zuständigkeit Verkehrsunternehmen).
- Der Ausbau der südlichen Bushaltestelle ist aufgrund der Eigentumsverhältnisse erschwert. Es wird beabsichtigt mit den Eigentümern eine Lösung herbeizuführen. Der barrierefreie Ausbau ist unabhängig davon in gewissem Umfang (z.B. Busboard) möglich.
- An dem nordöstlichen Bussteig (Fahrtrichtung Bornheim) ist die Errichtung eines Witterungsschutzes nicht möglich. Ggf. ist jedoch die Errichtung von Sitzgelegenheiten umsetzbar. An dem nordwestlichen Bussteig besteht grundsätzlich die Möglichkeit der Errichtung eines Witterungsschutzes. Eine weitere Prüfung ist zu empfehlen.
- Eigentumsverhältnisse: Bei allen Neuplanungen/Änderungen können zusätzliche Kosten (Miete/Pacht) auf die Kommune zukommen.
- Der P+R Parkplatz ist eine geförderte Maßnahme. Aus dieser Rahmenbedingung ergibt sich zusätzlicher Abstimmungsbedarf bzw. können sich zusätzliche Bedingungen oder Hindernisse bzgl. Nutzungsänderungen ergeben.
- Die Radpendlerroute verläuft zukünftig entlang der Stadtbahn
- Die barrierefreie Führung (taktiles Leitsystem) ist insbesondere im Bereich des Bahnübergangs erschwert. Es ist geplant, diesen Aspekt im Rahmen der Umsetzung der Radpendlerroute, welche ebenfalls die Querung der Bahn an dieser Stelle vorsieht, anzugehen.

Bestand | Ausbau



Einwohner im Einzugsgebiet

r [m]	Anzahl
300	495
1000	5.600
2500	31.270
5000	122.300

Anschlussart	Stadtbahn, Regionalbus
Regionale Einordnung	peripher
Fahrgäste pro Tag	Keine Daten vorhanden
Anbindung nach Köln/Bonn	3 Fahrten/h (0 Umstiege)
Anbindung weitere Zentren	**Bornheim 3/h**

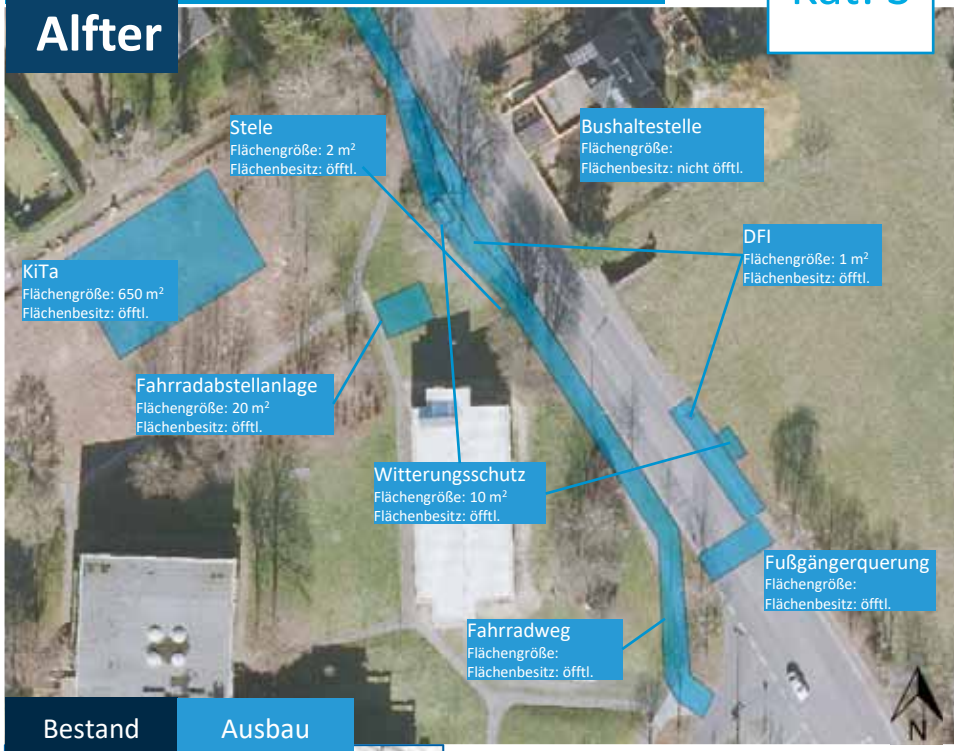
Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	x	x	Der barrierefreie Ausbau der südlichen Bushaltestelle kann mittels Busbord realisiert werden	20.000 €	2	40.000 €	BMU1 VM NRW1,2,3 ZV NVR1
Taktile Leitsysteme	x	x	Errichtung am Bahnübergang	Fällt unter Kosten Barrierefreiheit	-	-	BMU1 VM NRW1,2,3 ZV NVR1
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation	-	x	DFI Light mit integrierter Uhr bereits in Planung	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	x	-	-	-	-	-	-
Netzplan	x	-	-	-	-	-	-
Sitzgelegenheiten	x	-	-	-	-	-	-
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	-	x	Siehe DFI	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan (integriert in Stele)	-	1	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz	x	x	Errichtung Witterungsschutz an dem nordwestlichen Bussteig (Fahrtrichtung Bonn)	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Sauberkeit	x	-	-	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (gesichert)	-	x	Errichtung von 10 Fahrradboxen für Mitte 2021 geplant	-	-	-	-
Radluftstation	-	x	Errichtung Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 $VM\ NRW_{1,2}$
E-Ladesäulen Pkw	-	x	Ausweisung Parkplatz E-Pkw + Ladesäule	7.000 €	1	7.000 €	$BMWi_1$ $MWIDE\ NRW_1$
Carsharing -Angebot	-	x	2 Carsharing Parkplätze (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	BMU_1
				Investitionssumme		**68.000 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

Châteauneufstraße

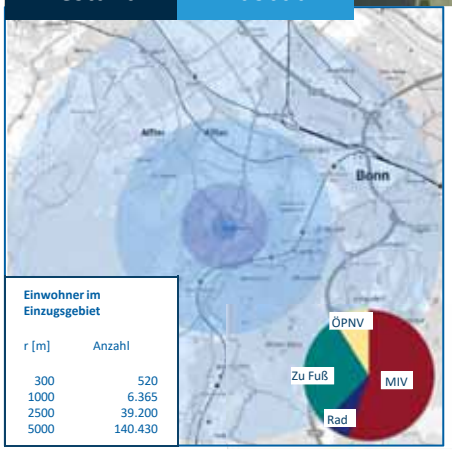
Kat: S

Alfter



Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Barrierefreier Umbau der gesamten Station	Mindestausstattung
Fahrradvernetzung	10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	Mindestausstattung
Information	Stele mobil.nrw DFI Light mit Uhr Umgebungsplan	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung
Allgemein	Witterungsschutz an Bushaltestellen inkl. Sitzgelegenheiten und Beleuchtung	Mindestausstattung

Bestand | Ausbau



Anschlussart	Regionalbus
Regionale Einordnung	peripher
Fahrgäste pro Tag	Keine Daten vorhanden
Anbindung nach Bonn	2 Fahrten/h (1 Umstieg)
Anbindung weitere Zentren	**Bornheim 2/h**

Anmerkungen

- Bei Umbau der L113 und den Neuplanungen der Bushaltestellen muss auf barrierefreie Zugänge und sichere Überwege (insb. über Châteauneufstr.) geachtet werden sowie DFI und Witterungsschutz inkl. Sitzgelegenheiten errichtet werden.
- Westlich der Bushaltestellen ist eine KiTa in Planung.
- Auf der westlichen Seite der Kreisstraße ist ein 3 m breiter Geh- und Radweg in Planung.
- Die Gemeinde prüft die Errichtung eines Parkplatzes südlich der Mobilstation (Am Wegscheid, Ecke Alfterer Str.). Sollte der Bau des Parkplatzes in einer späteren Planungsphase beschlossen werden, werden die Ausweisung eines Carsharing-Angebots und E-Ladesäulen empfohlen.

Ausstattungsmerkmale Kategorie S	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	-	x	Barrierefreier Umbau der gesamten Station bereits in Planung	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme	-	x	In Planung (siehe Barrierefreiheit)	-	-		-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation	-	x	DFI Light mit integrierter Uhr bereits in Planung	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	-	x	10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	10	10.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Netzplan	-	x	-	-	2	-	-
Sitzgelegenheiten	-	x	In Planung (siehe Barrierefreiheit)	-	-	-	-
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	x	Anbringen von Beleuchtung im Witterungsschutz	1.000 €	2	2.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_{2,3}$ $ZV\ NVR_1$
Uhr	-	x	Siehe DFI	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan (integriert in Stele)	-	1	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz	-	x	In Planung (siehe Barrierefreiheit)	-	-	-	-
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Sauberkeit	x	-	-	-	-	-	-
				Investitionssumme		**22.000 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

Impekoven (S)

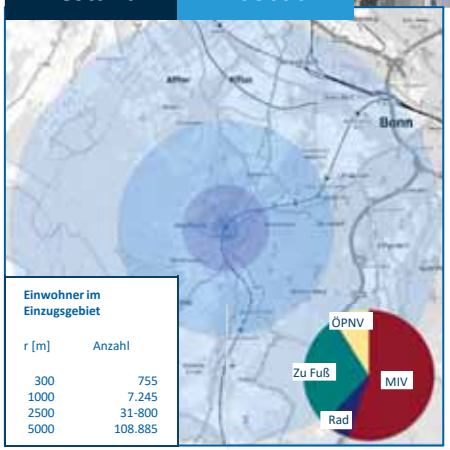
Alfter

Kat: L



Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen inkl. taktilem Leitsystem	Mindestausstattung
Fahrradvernetzung	Erneuerung Radluftstation Fahrradmietstation Umrüstung der bestehenden Fahrradboxen (elektr. abschließbar)	Empfehlung Empfehlung Empfehlung
MIV-Vernetzung	Carsharing-Angebot	Optional
Information	Stele mobil.nrw DFI Light mit Uhr an den Bushaltestellen Umgebungsplan, Netzplan	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung
Allgemein	Witterungsschutz an Bushaltestellen inkl. Sitzgelegenheiten (in Planung) Notruf-/Infosprechstelle (Zuständigkeit DB)	Mindestausstattung Optional

Bestand | Ausbau



Anschlussart	SPNV, Regionalbus
Regionale Einordnung	peripher
Fahrgäste pro Tag	500-1000 (SPNV), 88 (Bus)
Anbindung nach Bonn	2 Fahrten/h (0 Umstiege)
Anbindung weitere Zentren	**Euskirchen 2/h**

Anmerkungen

- Eine Fahrradmietstation ist für Mitte 2021 geplant.
- Zusätzliche wegweisende Beschilderung aufgrund der Entfernung zwischen dem SPNV-Halt und den beiden Bussteigen ist anzubringen.
- Nördlich der Station ist ein Schulzentrum in ca. 1.000 m Entfernung in Planung. Die Führung des Fußgängerverkehrs muss bei den Planungen berücksichtigt werden. Eine sichere Querungsmöglichkeit der S-Bahntrasse im nördlichen Teil der Station ist einzurichten. Eine sichere Querungsmöglichkeit sollte mit Land und DB gemeinsam geprüft werden. Die Gemeinde Alfter plant, die Prüfung dieser Maßnahme im Zuge der Elektrifizierung der Bahnstrecke zu beantragen.
- Aus den Förderbedingungen zum neuen P+R Parkplatz ergibt sich zusätzlicher Abstimmungsbedarf bzw. können sich zusätzliche Bedingungen oder Hindernisse bzgl. Nutzungsänderungen ergeben.

Ausstattungsmerkmale Kategorie L	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	-	x	Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen für 2021 geplant, Antrag bereits gestellt	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme	-	x	Taktile Leitsysteme Bushaltestellen sowie Bahnübergang (intensive Prüfung notwendig)	siehe Barrierefreiheit	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw Wegweisende Beschilderung	10.000 € 1.000 €	1 2	10.000 € 2.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation	-	x	DFI Light mit integrierter Uhr bereits in Planung	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	x	-	-	-	-	-	-
Netzplan	-	x	Netzplan (inkl. Vitrine)	3.000 €	2	6.000 €	BMU_1
Sitzgelegenheiten	-	x	Sitzgelegenheiten errichten	Fällt unter Kosten Witterungsschutz	-	-	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	-	x	Siehe DFI	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan (integriert in Stele)	-	1	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz	-	x	Witterungsschutz an beiden Bussteigen	10.000 €	2	20.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Sauberkeit	x	-	-	-	-	-	-
Radluftstation	-	x	Erneuerung Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 $VM\ NRW_{1,2}$
Fahrradmietstation	-	x	bereits für Mitte 2021 in Planung (Pedelecs)	-	-	-	-
Parkplätze	-	x	bereits in Planung	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (gesichert)	-	x	Umrüstung der vorhandenen Fahrradboxen (elektronisch abschließbar)	1.000 €	10	10.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Carsharing-Angebot	-	x	2 Carsharing Parkplätze (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	BMU_1
Notruf-/Infosprechstelle	-	x	Zuständigkeit liegt bei DB	-	1	-	-
				Investitionssumme		**39.000 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

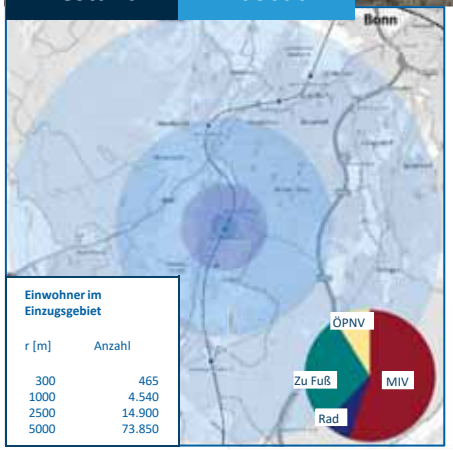
Witterschlick Bf

Kat: L

Alfter



Bestand | Ausbau



Anschlussart	SPNV, (Taxibus)
Regionale Einordnung	peripher
Fahrgäste pro Tag	100-2500 (SPNV), (27 (Bus))
Anbindung nach Bonn	2 Fahrten/h (0 Umstiege)
Anbindung weitere Zentren	**Euskirchen 2/h**

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Fahrradvernetzung	Errichtung Radluftstation Fahrradmietstation	Empfehlung Empfehlung
MIV-Vernetzung	Carsharing-Angebot E-Ladesäule	Optional Empfehlung
Information	Stele mobil.nrw Umgebungsplan	Mindestausstattung Mindestausstattung
Allgemein	Witterungsschutz mit Seitenschutz an östlichem Bahnsteig inkl. Sitzgelegenheiten (Zuständigkeit der DB) Notruf-/Infosprechstelle (Zuständigkeit der DB)	Mindestausstattung Optional

Anmerkungen

- Busangebot: neben vereinzelten Linienfahrten verkehrt einzig ein Taxibus, dessen Fahrten an einem DFI nicht angezeigt werden. Das Angebot wird sich in Zukunft nicht verändern. Daher ist aus verkehrlicher Sicht keine DFI an der Bushaltestelle erforderlich.
- Eigentumsverhältnisse: Es können zusätzliche Kosten durch Miete/Pacht entstehen.
- Der P+R Parkplatz ist eine geförderte Maßnahme. Aus dieser Rahmenbedingung ergibt sich zusätzlicher Abstimmungsbedarf bzw. können sich zusätzliche Bedingungen bzw. Hindernisse bzgl. Nutzungsänderungen ergeben.
- Aus gutachterlicher Sicht zeigt sich ein Optimierungsbedarf des taktilen Leitsystems im Bereich des Bahnüberganges. Die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit ist im Zuge der Weiterentwicklung der Station daher zu prüfen.
- Eine direkte, komfortable Fuß- und Radwegeverbindung nach FGSV-Standards von der Mobilstation Richtung Volmershoven ist anzustreben.
- Gemeinde prüft die Möglichkeiten zur Einrichtung einer Fahrradmietstation

Ausstattungsmerkmale Kategorie L	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	x	-	-	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme	x	-	-	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation	x	-	-	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	x	-	-	-	-	-	-
Netzplan	x	-	-	-	-	-	-
Sitzgelegenheiten	x	-	-	-	-	-	-
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	x	-	-	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan in Stele integriert	-	1	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz	x	x	Seitlicher Witterungsschutz an östlichem Bahnsteig + Sitzgelegenheiten integrieren, Zuständigkeit liegt bei DB	-	1	-	-
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Sauberkeit	x	-	-	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (gesichert)	-	-	-	-	-	-	-
Fahrradmietstation	-	x	Fahrradmietstation mit 6 Fahrrädern (Pedelecs)	1.000 €	6	6.000 €	-
Radluftstation	-	x	Errichtung Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 $VM\ NRW_{1,2}$
E-Ladesäule Pkw	-	x	Ausweisung Parkplatz E-Pkw + Ladesäule	7.000 €	1	7.000 €	$BMWi_1$ $MWIDE\ NRW_1$
Carsharing-Angebot	-	x	2 Carsharing Parkplätze (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	BMU_1
Notruf-/Infosprechstelle	-	x	Zuständigkeit liegt bei DB	-	-	-	-
				Investitionssumme		**24.000 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

9.3 Bad Honnef

Bad Honnef liegt an der Schienenverkehrsachse entlang des Rheines, auf der u. a. die RE8 und die RB27 verkehren. Somit sind die Oberzentren Köln, Bonn (Umstieg in Beuel), aber auch Mönchengladbach und Koblenz gut erreichbar. Auch weitere Kommunen des Kreises, z. B. Königswinter, werden über die Schiene erschlossen. Bad Honnef liegt an der Grenze zu Rheinland-Pfalz, wodurch grenzüberschreitende ÖPNV-Verkehre zu berücksichtigen sind.

In der Stadt Bad Honnef wurden vier Mobilstationenstandorte untersucht. Neben den zwei Bahnstationen entlang der Rheinschiene (Bad Honnef und Rhöndorf) wurde die innerstädtisch gelegene Endhaltestelle Bad Honnef Stadtbahn der Stadtbahnlinie 66 berücksichtigt, welche den Standort umsteigefrei mit Bonn verbindet. Die Standorte des Bahnhofs und der der Stadtbahn liegen in Randlage zur Kernstadt, haben aber eine bedeutende Rolle für den ÖPNV in Bad Honnef. Aus diesem Grund erfolgt die räumliche Eingruppierung in die Kategorie zentral. Durch die unmittelbare Nähe zum Rhein liegen alle drei Haltestellen im festgesetzten Überschwemmungsgebiet und unterliegen somit besonderer Restriktionen. Beispielsweise muss für einige Ausstattungselemente (z. B. E-Ladesäulen) geprüft werden, ob deren Realisierung dort möglich ist. Die Haltestelle Rhöndorf sowie die Endhaltestelle Stadtbahn liegen zudem im Landschaftsschutzgebiet und müssen daher nochmals in Bezug auf Ausgleichsmaßnahmen gesondert betrachtet werden. Zusätzlich wurde der Aegidiusplatz berücksichtigt. Dieser liegt im östlichen Unterzentrum Aegidienberg, der durch das Siebengebirge von der Kernstadt getrennt ist, und wird derzeit mit Regionalbussen angefahren.

Stationsübergreifende Planungen

In Bad Honnef ist die Einrichtung von Schnellbuslinien geplant. Diese werden alle untersuchten Standorte, mit Ausnahme von Rhöndorf, zukünftig anbinden. Dies stellt insbesondere für die Ost-West Verbindung (Aegidiusplatz) eine Angebotsaufwertung dar. Zudem plant die Stadt zusammen mit der RSVG an allen untersuchten Haltestellen die Installation von Fahrradmietstationen mit konventionellen Fahrrädern für den Sommer 2021.

Bad Honnef Bahnhof (Stationsgröße L)

Bad Honnef Bahnhof ist zusammen mit der 500 m entfernten Haltestelle Bad Honnef Stadtbahn gemeinsam zu betrachten. Durch ihre Nähe zueinander können sich die beiden Standorte ergänzen und Synergieeffekte genutzt werden. Es gibt im Zuge der Modernisierung und des barrierefreien Ausbaus des Bahnhofs seit Jahren Überlegungen, die Haltestellen zusammenzulegen. Der Bahnhofsausbau liegt allerdings im Verantwortungs- und Zuständigkeitsbereich der Deutschen Bahn AG. Aktuell gibt es daher noch keine konkreten Planungen, auf denen aufgebaut werden könnte. Aufgrund ihrer eigenständig hohen Bedeutung für den ÖPNV werden daher an beiden Haltestellen zunächst alle Ausstattungsmerkmale der Mobilstationsgröße L empfohlen.

Bad Honnef Stadtbahn (Stationsgröße L)

An der Haltestelle Bad Honnef Stadtbahn sind Ergänzungen geplant, die sich gut in das Mobilstationenkonzept einbinden lassen. Neben der erwähnten Installation einer Fahrradmietstation für das RSVG Bike im Sommer 2021 soll der vorhandene P+R-Parkplatz in der zweiten Jahreshälfte 2021

mit einer E-Ladesäule ausgestattet werden. Ab dem 18.08.2021 wird die RSVG die neue Schnellbuslinie 51 Bad Honnef-Windhagen-Asbach anstatt der heutigen Linie 562 einrichten. Der Schnellbus wird Windhagen von Bad Honnef aus auf direktem Weg anfahren, wodurch sich die Fahrzeit von 50 auf ca. 25 Minuten halbiert.

Rhöndorf (Stationsgröße L)

Die Deutsche Bahn AG plant den barrierefreien Ausbau der Bahnstation mit Neubau der Unterführung. Rhöndorf ist dabei im landesweiten Ausbauprogramm ‚BahnhofskonzeptPlus – Stationen ≤ 1.000 Fahrgäste/Tag' enthalten. Zusätzlich erarbeitet die Stadt Bad Honnef ein städtebauliches Konzept zur Umgestaltung des Busbahnhofes und der angrenzenden Straßenverbindungen. Aktuell laufen Vorplanungen (Leistungsphase II) für den Busbahnhof und die angrenzenden Straßenverbindungen im Rahmen der Umsetzung von Maßnahmen des beschlossenen integrierten Stadtentwicklungskonzept Bad Honnef sowie des beschlossenen integrierte Handlungskonzept Stadterneuerung Innenstadt/ Rheinufer/ Rhöndorf. Diese Planungen sind mit den hier vorgestellten Maßnahmen und Vorschlägen abzustimmen. Ab 18.08.2021 erfolgt in Rhöndorf die Anbindung des optimierten Stadtbusverkehrs sowie weiter in Richtung Rheinbreitbach/Unkel, womit der Standort erheblich an Bedeutung gewinnt.

Aegidiusplatz (Stationsgröße M)

Der barrierefreie Ausbau der Haltestelle Aegidiusplatz ist in Abstimmung mit dem Rhein-Sieg-Kreis nach der Einführung der Schnellbuslinie geplant (kein feststehendes Datum zur Einführung), ggf. besteht dadurch der zusätzliche Bedarf, mehr Raum für die Haltestelle, z. B. in Form einer Wendemöglichkeit, bereitzustellen. Zunächst wird ab Mitte August der verbesserter Regionalbusverkehr eingeführt, der Haltestellenausbau ist dennoch vorrangig. Aufgrund der multifunktionalen Nutzung des angrenzenden Aegidiusplatzes als Veranstaltungsfläche muss die Verortung möglicher Ausstattungselemente im weiteren Verlauf der Qualifizierung als Mobilstation einer genaueren Prüfung unterzogen werden. Die Installierung einer Fahrradmietstation ist, wie im Vorfeld bereits erwähnt, für den Sommer 2021 geplant, eine Angebotserweiterung mit E-Bikes wird aufgrund der topographischen Lage der Haltestelle für die Zukunft seitens der Gutachter empfohlen.

Haltestelle	Stadt/Gemeinde	Stationsgröße	Raumkategorie	Anschlussart	Fahrgäste pro Tag
Stadtbahn	Bad Honnef	L	zentral	Stadtbahn, Regionalbus, zukünftig 2 Schnellbuslinien (ab dem 18.08.2021 neu Schnellbuslinie 51)	344 (Bus, ohne Stadtbahn)
Bad Honnef Bahnhof	Bad Honnef	L	zentral	SPNV, Regionalbus, zukünftig 2 Schnellbuslinien	1.000-2.500 (SPNV), 101 (Bus)
Rhöndorf	Bad Honnef	L	peripher	SPNV, Stadtbahn, Regionalbus	500-1.000 (SPNV), 382 (Bus), ohne Stadtbahn
Aegidiusplatz	Bad Honnef	M	zentral	Regionalbus, zukünftig Schnellbus	197

Stadtbahn

Bad Honnef

Kat: L

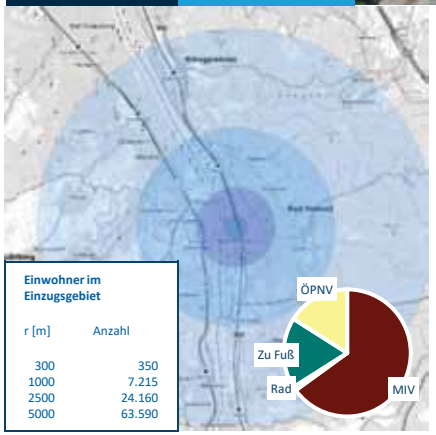


Stadtbahn
Bad Honnef

Kat: L



Bestand | Ausbau



Anschlussart	Stadtbahn, Regional-bus, zukünftig zwei Schnellbuslinien
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	344 (nur Bus)
Anbindungen nach Köln	3 Fahrten/Stunde (0 Umstiege)
weitere Zentren	**Zentrumsstandort**

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit		
Fahrrad-Vernetzung	80-140 neue Stellplätze (mind. überdacht, z.B. als Fahrradparkhaus), davon 20 % als gesicherte Radabstellanlagen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem E-Ladeschränke (Fahrrad) Radluftstation Fahrradmietstation Lastenrad/Anhängerverleih	Empfehlung Empfehlung Empfehlung Empfehlung Optional
MIV-Vernetzung	8 E-Ladesäulen Carsharing-Angebot	Empfehlung Empfehlung
Sonstige Vernetzung	E-Scootersharing-Angebot	Optional
Information *in Stele integrierbar, auch als QR-Code möglich	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw DFI an Bushaltestelle mit Uhrzeitanzeige Umgebungsplan* Stadtplan* Übersichts-DFI	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Empfehlung Optional
Allgemein		
Service	(Gepäck-) Schließfächer WC-Anlage Lademöglichkeiten für Mobilgeräte	Empfehlung Empfehlung Optional

<u>Anmerkungen</u>

- Schnellbuslinien nach Oberpleis über Aegidiusplatz geplant, Schnellbuslinie 51 Bad Honnef-Windhagen-Asbach ab 18.08.21 in Betrieb
- Eine E-Ladesäulen Pkw geplant, Umsetzung voraussichtlich September 2021
- Fahrradmietstation ab Sommer 2021
- Haltestelle liegt im festgesetzten Überschwemmungs- und Landschaftsschutzgebiet
- Für die WC-Anlage ist eine Kooperation mit Gewerbetreibenden anzustreben (z.B. als ‚nette Toilette')
- Langfristig Zusammenlegung mit Bad Honnef Bahnhof geplant

Ausstattungsmerkmale Kategorie L	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie	
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	X		-	-	-	-	-	
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	X		-	-	-	-	-	
Taktile Leitsysteme	X		-	-	-	-	-	
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw	10.000 € 4.000 €	1 1	14.000 €	BMU_1	$VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation		X	DFI mit Uhrzeitanzeige an der Bushaltestelle	15.000 €	1	15.000 €	BMU_1 $ZV\ NVR_1$	$VM\ NRW_2$
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	X		-	-	-	-	-	
Netzplan	X		ggf. weiterer an Bushaltestelle oder in Stele	-	-	-	BMU_1	
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X		-	-	-	-	-	
Uhr		X	In DFI integriert	-	-	-	-	
Umgebungsplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	$VM\ NRW_2$	
Witterungsschutz + Sitzgelegenheit	X		-	-	-	-	-	
Mobilfunk	X		-	-	-	-	-	
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)		X	64 – 112 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	80	80.000 €	$BMU_{1,2}$, $VM\ NRW_1$	$ZV\ NVR_1$, $BMVI_2$
Fahrradabstellanlage (gesichert)		X	16 – 28 Fahrradstellplätze in Boxen oder Käfigen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem	2.250 € pro Platz in abschließbarer Sammelanlage	20	45.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_1$	$ZV\ NVR_1$ $BMVI_2$
Ladeboxen für Pedelec-Akkus		X	E-Ladeschrank Fahrrad (mind. 18 Boxen)	7.200 €	3	21.600 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_1$	$ZV\ NVR_1$ $BMVI_2$
Fahrradmietstation		X	Bereits in Planung	-	-	-	-	
Radluftstation		X	Errichtung einer Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2	$VM\ NRW_{12}$
E-Ladesäulen PKW	x	X	1 E-Ladesäulen für PKW bereits geplant + 6 weitere	7.000 €	6	42.000 €	MWIDE NRW	BMWi
Carsharing-Angebot		X	2 Carsharing-Parkplätze (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	BMU_1	
(Gepäck-)Schließfächer		X	ggf. kombinierbar mit Pedelec-Ladeboxen	5.000 €	1	5.000 €	BMU_2	$VM\ NRW_2$
Öffentliches WC		X	*Empfehlung: Kooperation mit Gewerbetreibenden anstreben, um ein vorhandenes WC zu nutzen	100.000 €	1	*	$VM\ NRW_2$	
Stadtplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	-	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

Investitionssumme **225.200 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**

Ausstattungsmerkmale Kategorie L	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie	
Dynamische Fahrgastinformation		X	Übersichts-DFI	30.000 €	1	30.000 €	BMU_1 $ZV\ NVR_1$	$VM\ NRW_2$
Lastenradverleih		X	Erweiterung der Fahrradmietstation um 2 Lastenräder	1.500 €	2	3.000 €	$ZV\ NVR_1$	BMU_2
E-Scootersharing-Angebot		X	Markierungsarbeiten Abstellfläche	1.000 €	1	1.000 €	-	
Lademöglichkeit für Mobilgeräte		X	in Gepäckschließfächern integrierbar	Mehrkosten	1	2.500 €	BMU_2	$VM\ NRW_2$
Modernes Fahrradparkhaus (Biketower)		X	140 Abstellplätze inkl. E-Lademöglichkeiten, Services, Boxen	670.000 €	1	670.000 €		

Bad Honnef Bahnhof

Bad Honnef

Kat: L

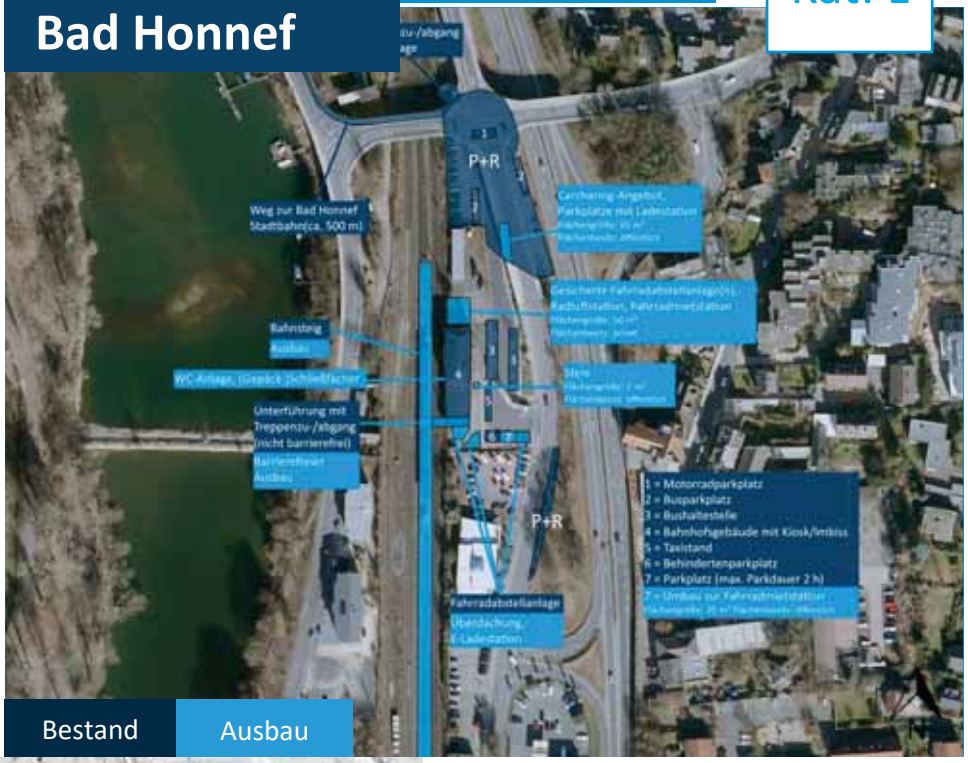


Bestand | Ausbau

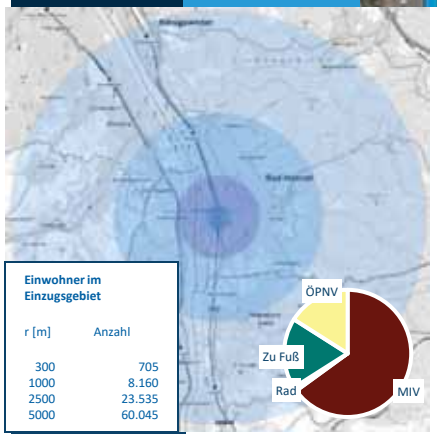
Bad Honnef Bahnhof

Bad Honnef

Kat: L



Bestand | Ausbau



Anschlussart	SPNV-Regionalverkehr, Regionalbus, zukünftig zwei Schnellbuslinien
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	1.000-2.500 (SPNV), 101 (Bus)
Anbindungen nach Bonn/Köln	2 Fahrten/h (0 Umstiege)
weitere Zentren	**Zentrumsstandort**

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Barrierefreier Ausbau des Bahnhofs	Mindestausstattung
Fahrrad-Vernetzung	Überdachung der frei zugänglichen Anlehnbügel mind. 17 gesicherte Radabstellanlagen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem E-Ladeschränke (Fahrrad) Radluftstation Fahrradmietstation Betreute Radstation	Mindestausstattung Empfehlung Empfehlung Empfehlung Empfehlung Optional
MIV-Vernetzung	E-Ladesäulen Carsharing-Angebot	Empfehlung Empfehlung
Sonstige Vernetzung	E-Scootersharing-Angebot	Optional
Information	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw DFI je Bussteig mit Uhrzeitanzeige Stadtplan Übersichts-DFI	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Empfehlung Optional
Allgemein	Notruf-/Infosprechstelle Bahnsteig WLAN	Optional Mindestausstattung bei smarten Angeboten
Service	(Gepäck-) Schließfächer WC-Anlage Lademöglichkeiten für Mobilgeräte	Empfehlung Empfehlung Optional

Anmerkungen

- Haltestelle liegt im festgesetzten Überschwemmungsgebiet
- Schnellbuslinien nach Oberpleis über Aegidiusplatz und nach Windhagen geplant
- Fahrradmietstation ab Sommer 2021
- Langfristig Zusammenlegung mit Bad Honnef Stadtbahn angedacht (Machbarkeitsstudie Verlegung Bahnhof Bad Honnef)

Ausstattungsmerkmale Kategorie L	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie	
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	X		-	-	-	-	-	
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)		X	Barrierefreier Ausbau des Bahnhofs (nicht im Antrag enthalten)					
Taktile Leitsysteme		X	Siehe Barrierefreiheit	-	-	-	-	
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw	10.000 € 4.000 €	1 1	14.000€	BMU_1	$VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation		X	DFI mit Uhrzeitanzeige je Bussteig	15.000 €	2	30.000 €	BMU_1 $ZV\ NVR_1$	$VM\ NRW_2$
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)		X	Überdachung der frei zugänglichen Anlehnbügel	700 €	42	29.400 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_1$	$ZV\ NVR_1$ $BMVI_2$
Netzplan	X		ggf. weiterer an Bushaltestelle oder in Stele	-	-	-	BMU_1	
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X		-	-	-	-	-	
Uhr		X	In DFI integriert	-	-	-	-	
Umgebungsplan	X		ggf. weiterer an Bushaltestelle oder in Stele	-	-	-	$VM\ NRW_2$	
Witterungsschutz + Sitzgelegenheit	X		-	-	-	-	-	
Mobilfunk		X	Einrichtung eines WLAN-Hotspots	1.500 €	1	1.500 €	-	
Fahrradabstellanlage (gesichert)		X	mind. 12 Fahrradstellplätze in Boxen **oder** Käfigen mit digitaler Steuerung und elektro-nischem Zugangs- und Hintergrundsystem	3.000 € pro Fahrradbox 2.250 € pro Platz in Sammelanlage	17 24	51.000 € 54.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_1$	$ZV\ NVR_1$ $BMVI_2$
Ladeboxen für Pedelec-Akkus		X	E-Ladeschrank Fahrrad (mind. 12 Boxen)	7.200 €	2	14.400 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_1$	$ZV\ NVR_1$ $BMVI_2$
Fahrradmietstation		X	Bereits in Planung	-	-	-	-	
Radluftstation		X	Errichtung einer Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2	$VM\ NRW_{1,2}$
E-Ladesäulen PKW		X	Ausweisung 2x Parkplatz E-Pkw + Ladesäule	7.000 €	2	14.000 €	MWIDE NRW	BMWi
Carsharing-Angebot		X	2 Carsharing-Parkplätze (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	BMU_1	
(Gepäck-)Schließfächer		X	ggf. kombinierbar mit Pedelec-Ladeboxen	5.000 €	1	5.000 €	BMU_2	$VM\ NRW_2$
Öffentliches WC		X		100.000 €	1	100.000 €	$VM\ NRW_2$	
Stadtplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	-	
				Investitionssumme		**261.900 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**		

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

Ausstattungsmerkmale Kategorie L	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie	
Dynamische Fahrgastinformation		X	Übersichts-DFI	30.000 €	1	30.000 €	BMU_1 ZV NVR_1	VM NRW_2
Notruf-/Infosprechstelle		X	Einrichtung einer Notruf-/Infosprechstelle am Bahnsteig	15.000 €	1	15.000 €	VM NRW_2	
Betreute Radstation		X						
E-Scootersharing-Angebot		X	Markierungsarbeiten Abstellfläche	1.000 €	1	1.000 €	-	
Lademöglichkeit für Mobilgeräte		X	in Gepäckschließfächern integrierbar	Mehrkosten:	1	2.500 €	BMU_2	VM NRW_2

Rhöndorf

Bad Honnef

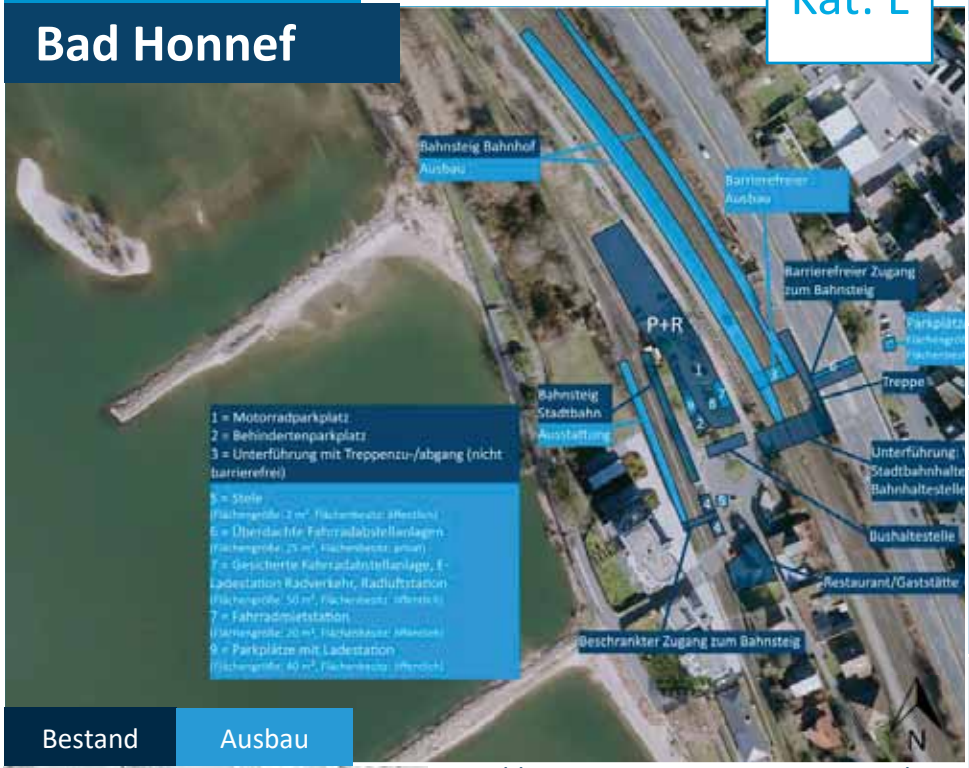
Kat: L



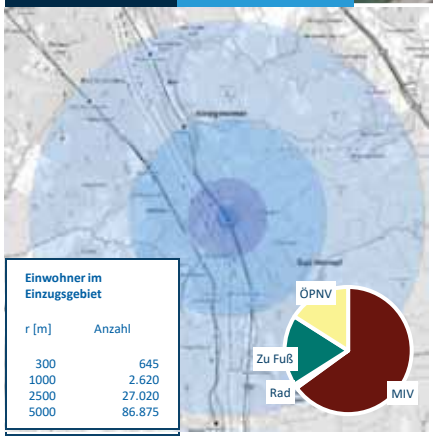
Rhöndorf

Bad Honnef

Kat: L



Bestand | Ausbau



Anschlussart	SPNV-Regional-verkehr, Stadtbahn, Regionalbus
Regionale Einordnung	peripher
Fahrgäste pro Tag	500-1.000 (SPNV), 382 (Bus), ohne Stadtbahn
Anbindungen nach Köln/Bonn	5 Fahrten/h (0 Umstiege)
weitere Zentren	**Bad Honnef (5/h)**

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Barrierefreier Ausbau des Bahnhofs	Mindestausstattung
Fahrrad-Vernetzung	15-20 frei zugängliche Anlehnbügel (Bahnhof) 12 gesicherte Radabstellanlagen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem E-Ladeschrank (Fahrrad) Radluftstation Fahrradmietstation	Empfehlung Empfehlung Empfehlung Empfehlung Optional
MIV-Vernetzung	E-Ladesäulen Carsharing	Empfehlung Optional
Sonstige Vernetzung	Taxistand E-Scootersharing-Angebot	Optional Optional
Information *in Stele integrierbar, auch als QR-Code möglich	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw DFI Bushaltestelle Netzplan* Stadtplan* Übersichts-DFI	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Empfehlung Optional
Allgemein	Witterungsschutz Stadtbahn (Bahnsteig Richtung Bad Honnef) Notruf-/Infosprechstelle Bahnsteig(e)	Mindestausstattung Optional
Service	(Gepäck-) Schließfächer WC-Anlage	Optional Optional

Anmerkungen

- Deutsche Bahn plant den barrierefreien Ausbau der Verkehrsstation mit Neubau der Unterführung, Fahrradmietstation ab Sommer 2021, P+R Ausbau erfolgt nach Umbau des Bahnhofes, Maßnahme ist beim NVR bereits eingeplant.
- Aktuell laufen Vorplanungen (Leistungsphase II) für Busbahnhof und der angrenzenden Straßenverbindungen im Rahmen der Umsetzung von Maßnahmen des beschlossenen ISEK/InHK
- Haltestelle liegt im festgesetzten Überschwemmungs- und Landschaftsschutzgebiet
- Ab 18.08.2021 Anbindung an den optimierten Stadtbusverkehr sowie weiter in Richtung Rheinbreitbach/Unkel, womit der Standort an Bedeutung gewinnt.

Ausstattungsmerkmale Kategorie L	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	X		-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)		X	Barrierefreier Ausbau des Bahnhofs durch DB geplant	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme		X	Siehe Barrierefreiheit	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw	10.000 € 4.000 €	1 1	14.000€	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation		X	DFI mit Uhrzeitanzeige je Bussteig	15.000 €	2	30.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	X		-	-	-	-	-
Netzplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	BMU_1
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X		-	-	-	-	-
Uhr	X		-	-	-	-	-
Umgebungsplan	X		ggf. weiterer in Stele	-	-	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz + Sitzgelegenheit		X	Witterungsschutz am westlichen Bahnsteig der Stadtbahnhaltestelle	15.000 €	1	15.000 €	BMU_2 $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$
Mobilfunk	X		-	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)		X	15 - 20 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	15	15.000 €	$BMU_{1,2}$, $VM\ NRW_1$ $ZV\ NVR_1$, $BMVI_2$
Fahrradabstellanlage (gesichert)		X	mind. 12 Fahrradstellplätze in Boxen **oder** Käfigen mit digitaler Steuerung und elektro-nischem Zugangs- und Hintergrundsystem	3.000 € pro Fahrradbox 2.250 € pro Platz in Sammelanlage	12 24	36.000 € 54.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_1$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_2$
Ladeboxen für Pedelec-Akkus		X	E-Ladeschrank Fahrrad (mind. 6 Boxen)	7.200 €	1	7.200 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_1$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_2$
Radluftstation		X	Errichtung einer Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 $VM\ NRW_{12}$
E-Ladesäulen PKW		X	Ausweisung Parkplatz E-Pkw + Ladesäule	7.000 €	2	14.000 €	MWIDE NRW BMWi
Stadtplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	-
				Investitionssumme		**132.200 €** (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

Ausstattungsmerkmale Kategorie L	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie	
Dynamische Fahrgastinformation		X	Übersichts-DFI	30.000 €	1	30.000 €	BMU_1 ZV NVR_1	VM NRW_2
Notruf-/Infosprechstelle		X	Einrichtung einer Notruf-/Infosprechstelle am Bahnsteig	15.000 €	1	15.000 €	VM NRW_2	
Fahrradmietstation		X	Bereits in Planung	-	-	-	-	
Carsharing-Angebot		X	2 Carsharing-Parplätze (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	BMU_1	
Taxistand		X	Einrichtung eines Taxistands (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	-	
E-Scootersharing-Angebot		X	Markierungsarbeiten Abstellfläche	1.000 €	1	1.000 €	-	
(Gepäck-)Schließfächer		X	ggf. kombinierbar mit Pedelec-Ladeboxen	5.000 €	1	5.000 €	BMU_2	VM NRW_2
Öffentliches WC		X		100.000 €	1	100.000 €	VM NRW_2	

Aegidiusplatz

Bad Honnef

Kat: M



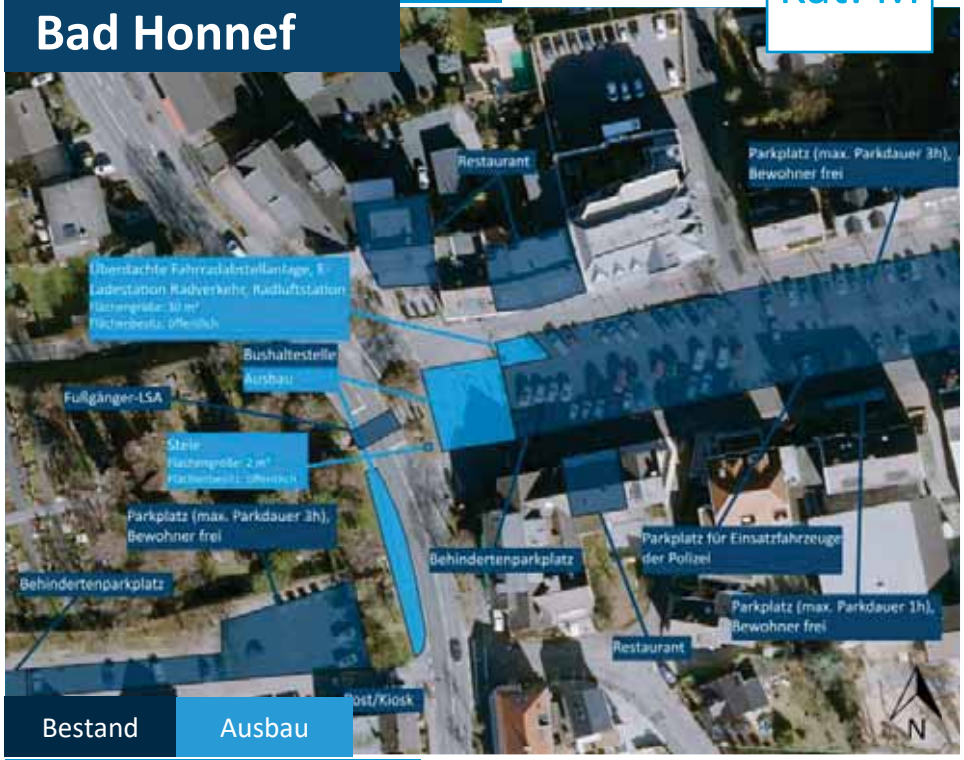
Bestand | Ausbau

RHEIN SIEG KREIS | Zentrum für integrierte Verkehrssysteme | Planersocietät

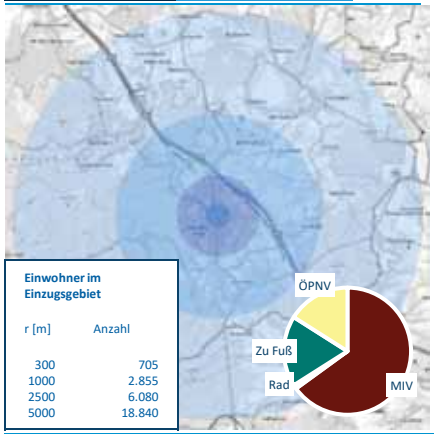
Aegidiusplatz

Bad Honnef

Kat: M



Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle	Mindestausstattung
Fahrrad-Vernetzung	6-10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel E-Ladeschrank (Fahrrad) Radluftstation Fahrradmietstation	Mindestausstattung Empfehlung Empfehlung Optional
MIV-Vernetzung		
Sonstige Vernetzung	Taxistand	Optional
Information	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw DFI light je Bussteig mit Uhrzeitanzeige Netzplan	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung
Allgemein	Sitzgelegenheiten westlicher Bussteig Witterungsschutz östlicher Bussteig Städtebauliche Neukonzeption der Platzanlage als zentrale Ortsmitte	Mindestausstattung Mindestausstattung Empfehlung
Service	(Gepäck-) Schließfächer	Optional



Anschlussart	Regionalbus, zukünftig Schnellbus
Regionale Einordnung	peripher
Fahrgäste pro Tag	197
Anbindungen Köln/Bonn	2 Fahrten/h (1 Umstieg)
weitere Zentren	**Bad Honnef (2/h)**

Anmerkungen

- Barrierefreier Ausbau in 2021 geplant
- Schnellbuslinie (Bad Honnef – Aegidiusplatz – Oberpleis) in Planung
- E-Ladesäule Pkw auf dem Platz wird umgesetzt, wird hier nicht weiter berücksichtigt.
- Multifunktionale Nutzung des Platzes (Aegidiuskirmes) muss berücksichtigt werden, genaue Verortung der Ausstattungselemente kann deswegen variieren
- Fahrradmietstation ab Sommer 2021, Bereitstellung von E-Bikes wird aufgrund der Topographie empfohlen

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie	
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	X		-	-	-	-	-	
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)		X	Bereits in Planung	-	-	-	-	
Taktile Leitsysteme		X	Siehe Barrierefreiheit	-	-	-	-	
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw	10.000 € 4.000 €	1 1	14.000€	BMU_1	$VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation		X	DFI-light mit Uhrzeitanzeige je Bussteig	5.000 €	2	10.000 €	BMU_1 $ZV\ NVR_1$	$VM\ NRW_2$
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)		X	6-10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	8	8.000 €	$BMU_{1,2}$, $VM\ NRW_1$	$ZV\ NVR_1$, $BMVI_2$
Netzplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	BMU_1	
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X		-	-	-	-	-	
Uhr	X		-	-	-	-	-	
Umgebungsplan	X		-	-	-	-	-	
Witterungsschutz + Sitzgelegenheit		X	Witterungsschutz östlicher Bussteig Sitzgelegenheiten westlicher Bussteig	9.000 € 1.000 €	1 1	10.000 €	BMU_2 $ZV\ NVR_1$	$VM\ NRW_2$
Mobilfunk	X		-	-	-	-	-	
Ladeboxen für Pedelec-Akkus		X	E-Ladeschrank Fahrrad (mind. 6 Boxen)	7.200 €	1	7.200 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_1$	$ZV\ NVR_1$ $BMVI_2$
Radluftstation		X	Errichtung einer Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2	$VM\ NRW_{12}$
Fahrradmietstation		X	Bereits in Planung	-	-	-	-	
Taxistand		X	Einrichtung eines Taxistands (Markierungsarbeiten)	800 €	1	800 €	-	
(Gepäck-)Schließfächer		X	ggf. kombinierbar mit Pedelec-Ladeboxen	5.000 €	1	5.000 €	BMU_2	$VM\ NRW_2$
				Investitionssumme		**50.200 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**		

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

9.4 Bornheim

Die Stadt Bornheim liegt im linksrheinischen Teil des Rhein-Sieg-Kreises und grenzt im Süden an das Oberzentrum Bonn. Bornheim ist sowohl über den SPNV als auch über die Stadtbahn an den Schienenverkehr angebunden. Zudem verkehren Regionalbuslinien sowie eine Kleinbuslinie "Bornheimer Berghüpfer" im gesamten Stadtgebiet.

Für die Stadt Bornheim wurden insgesamt sechs Standorte untersucht. Die Bahnhöfe Sechtem und Roisdorf sind über den SPNV mit den Oberzentren Köln und Bonn verbunden. Bei den anderen vier untersuchten Standorten handelt es sich um Stadtbahnhaltestellen (Hersel, Merten, Rathaus und Waldorf). Auch hier besteht eine Direktverbindung nach Köln und Bonn. Von Hersel kann man mit der Linie 16 nach Bonn oder entlang des Rheins nach Köln verkehren. Von den Stadtbahnhaltestellen Merten, Rathaus und Waldorf gelangt man mit der Linie 18 in beide Oberzentren. Zusätzlich verkehren an allen betrachteten Stationen Regionalbuslinien.

Somit ist Bornheim, in Bezug auf den öffentlichen Verkehr, sehr gut vernetzt. Insbesondere die Anbindung mit der Stadtbahn nach Bonn mit den sehr kurzen Fahrzeiten von 15 Minuten (Bornheim Rathaus nach Bonn Hbf) ist hierbei hervorzuheben.

Stationsübergreifende Planungen

Für die sechs untersuchten Standorte liegen bereits vereinzelte Planungen zur Umgestaltung der bestehenden Station vor. Diese sehen zum Beispiel an jeder Station die Einrichtung von DFI Light vor. Aber auch zum Thema Fahrradvernetzung gibt es bereits Planungen bzw. auch teilweise umgesetzte Maßnahmen. So sind beispielsweise an den Stationen Bornheim Rathaus (virtuelle Station) und Roisdorf Bahnhof bereits Fahrradmietstationen eingerichtet. Der Ausbau weiterer Fahrradmietstationen ist in Planung.

Zudem läuft derzeit eine Machbarkeitsstudie zum Thema zweigleisiger Ausbau der Stadtbahntrasse zwischen Alfter und Brühl. Ein möglicher Ausbau dieser Strecke würde sich positiv auf die untersuchten Stationen Merten, Rathaus und Waldorf auswirken.

Hersel (Stationsgröße M)

Bei der Station Hersel handelt es sich um einen Stadtbahnhalt mit Anschluss an das Regionalbusnetz. An der Station finden sich bereits einige Mindestausstattungselemente, wie z.B. Fahrradabstellanlagen, wieder. Die Fahrradabstellmöglichkeiten haben jedoch Verbesserungspotenziale. Zum einen sind überdachte Abstellmöglichkeiten gefordert und zum anderen empfiehlt sich an der Station die Errichtung gesicherter Fahrradabstellmöglichkeiten.

Eine geplante Erschließung der Freifläche nördlich der Station (Bebauungsplan HE 09) würde für zusätzliches Fahrgastpotenzial sorgen. Des Weiteren sieht der Bebauungsplan eine Neuordnung des gesamten Bahnhofbereichs (Fahrradabstellanlage, P+R-Anlage, etc.) vor.

Merten (Stationsgröße M)

Am Standort Merten verkehren ebenfalls die Stadtbahn und Regionalbusse. Es wird empfohlen bei einem möglichen Ausbau zur Mobilstation das Stationsgelände westlich der Gleise zu erneuern, um

einen ansprechenden Zugangsbereich für alle Verkehrsteilnehmer zur Station zu schaffen. Beispielsweise könnte das unebene Kopfsteinpflaster durch Asphalt ersetzt und zudem zusätzliche Beleuchtung eingerichtet werden. Die am Standort zur Verfügung stehenden Flächen sollten des Weiteren genutzt werden, um gesicherte Fahrradabstellmöglichkeiten bereitzustellen.

Nordwestlich der Haltestelle befindet sich ein Baugebiet (Bebauungsplan Me 18). In Planung sind eine Gesamtschule und 380 Wohneinheiten, wodurch zusätzliche Nutzerpotenziale entstehen.

Bornheim Rathaus (Stationsgröße M)

Auch am Standort Bornheim Rathaus verkehren sowohl die Stadtbahn als auch Regionalbusse. Allerdings ist der Stadtbahnhalt und die Bushaltestelle räumlich voneinander getrennt. Daher ist bei einem möglichen Ausbau zur Mobilstation auf eine ausreichende Wegweisung zu achten. Zudem wird empfohlen sowohl im direkten Umfeld des Stadtbahnhalts als auch der Bushaltestelle jeweils eine Stele aufzustellen.

Langfristig ist eine Ausweitung des Taktes der Stadtbahnlinie 18 geplant. Aufgrund der erhöhten Fahrtenanzahl und der zentralen Lage des Standortes würde sich in diesem Fall eine Höherstufung der Mobilstationskategorie an dieser Station ergeben.

Roisdorf Bahnhof (Stationsgröße L)

Der Standort Roisdorf Bahnhof verfügt über einen SPNV-Anschluss nach Bonn und Köln. Über die Regionalbuslinien ist der Bahnhof zudem an das Zentrum der Stadt Bornheim angebunden.

Der Zugang zum Bahnsteig ist derzeit nicht barrierefrei ausgebaut. Gemäß derzeitigen Planungen der Deutschen Bahn AG ist davon auszugehen, dass bis 2025 ein barrierefreier Zugang zum Bahnhof eingerichtet ist. Die Zuständigkeit für den barrierefreien Ausbau liegen bei der Deutschen Bahn AG und dem NVR in enger Kooperation mit der Stadt Bornheim.

Auf Seiten der Stadt existieren bereits umfangreiche Planungen zur Neugestaltung des gesamten Bahnhofsbereiches. Auf eine Verortung der geforderten und empfohlenen Ausstattungselemente einer Mobilstation der Kategorie L wird daher an diesem Standort verzichtet. Die erforderlichen und empfohlenen Elemente werden im Steckbrief jedoch aufgelistet.

Sechtem Bahnhof (Stationsgröße L)

Auch der Standort Sechtem Bahnhof verfügt über SPNV-Direktverbindungen zu den Oberzentren Bonn und Köln. Über die Regionalbuslinien ist der Bahnhof ebenfalls an das Zentrum der Stadt Bornheim angebunden. Die Station ist bereits heute gut ausgestattet. In Bezug auf die Mindestausstattungselemente ist der noch erforderliche barrierefreie Ausbau des Bussteigs parallel zum Bahnhofsvorplatz zu nennen. Ansonsten sind lediglich kleinere Maßnahmen (z.B. Anbringen eines Umgebungsplans) notwendig, um die Mindestausstattungen einer Mobilstation bereitzustellen.

Die vorhandenen Flächen bieten jedoch ausreichend Möglichkeiten zusätzliche Elemente für eine Mobilstation einzurichten, die einen Mehrwert für die Fahrgäste schaffen, wie z.B. eine Fahrradmietstation (bereits in Planung für 2021), E-Ladesäulen für Pkw oder gesicherte Fahrradabstellanlagen.

Waldorf (Stationsgröße M)

Bei der Station Waldorf handelt es sich um einen Stadtbahnhalt mit Anschluss an den Regionalbus. Mit der Stadtbahn ist sowohl Bonn als auch Köln sehr gut ohne Umstieg zu erreichen.

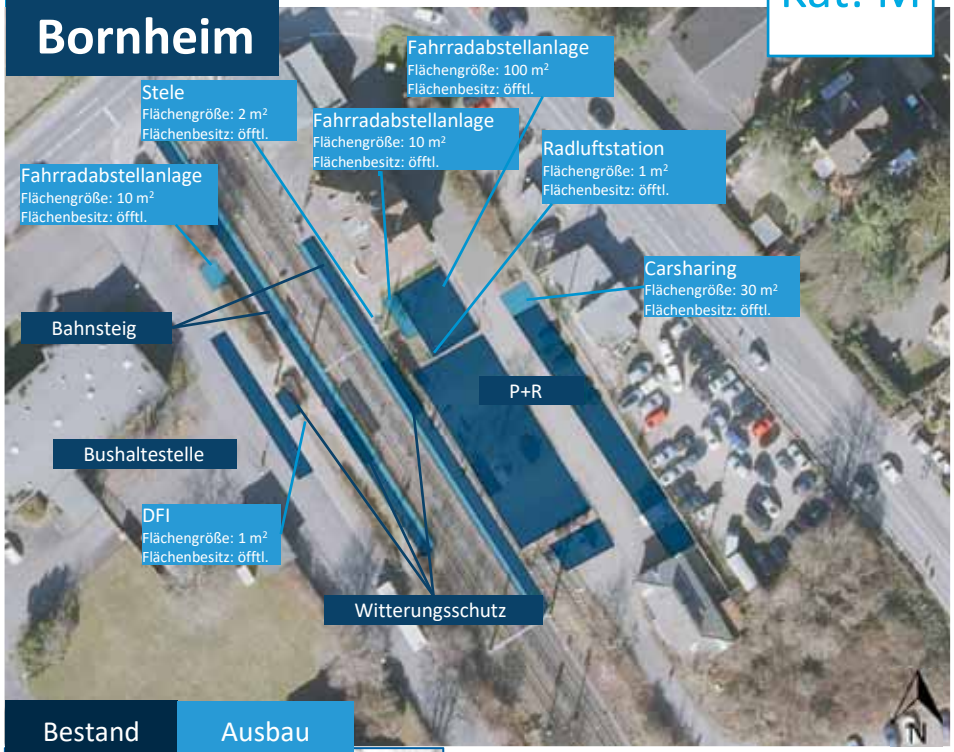
Es wird empfohlen den derzeit provisorisch eingerichteten Bussteig in Fahrtrichtung Süden direkt gegenüber zu dem bereits barrierefrei ausgebauten Bussteig zu verlegen. Aufgrund des derzeitigen hohen Parkdrucks wird empfohlen zusätzliche Parkplätze einzurichten. Die Stadt prüft aktuell, ob hierfür Flächen westlich der derzeitigen Parkplätze genutzt werden können.

Im Bereich Guter-Hirt-Pfad ist zukünftig Wohnbebauung geplant. Zudem bestehen Erweiterungsabsichten des in der Nähe liegenden "Biohof Bursch". Da es sich aktuell um keine finalen Beschlüsse handelt, bleibt das potenziell höhere Fahrgastaufkommen in den Empfehlungen unberücksichtigt. Bei Realisierung der Vorhaben muss eine evtl. Erweiterung der Ausstattungselemente untersucht werden.

Haltestelle	Stadt/Gemeinde	Stationsgröße	Raumkategorie	Anschlussart	Fahrgäste pro Tag
Hersel (Stadtbahn)	Bornheim	M	peripher	Stadtbahn/Regionalbus	-
Merten (Stadtbahn)	Bornheim	M	peripher	Stadtbahn/Regionalbus	276 (Bus)
Bornheim Rathaus	Bornheim	M	zentral	Stadtbahn/Regionalbus	-
Roisdorf Bahnhof	Bornheim	L	peripher	SPNV/Regionalbus	1.000-2.500 (SPNV)
Sechtem Bahnhof	Bornheim	L	zentral	SPNV/Regionalbus	2.500-5.000 SPNV)
Waldorf (Stadtbahn)	Bornheim	M	peripher	Stadtbahn/Regionalbus	130 (Bus)

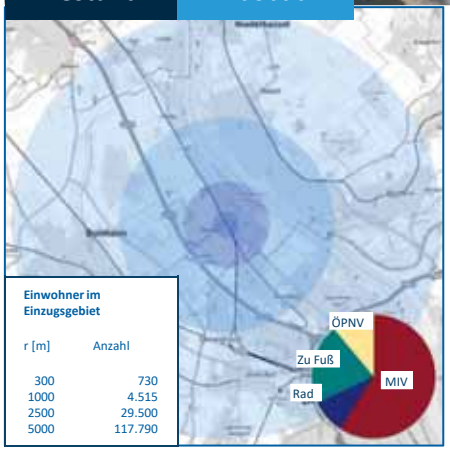
Hersel
Bornheim

Kat: M



Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Ausbau taktiles Leitsystem am Bahnsteig	Mindestausstattung
Fahrradvernetzung	Überdachung, Erneuerung der vorhandenen Fahrradabstellanlage	Mindestausstattung
	10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	Mindestausstattung
	24 gesicherte Fahrradabstellanlagen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem	Empfehlung
	Radluftstation	Empfehlung
MIV-Vernetzung	Carsharing-Angebot	Optional
Information	Stele mobil.nrw	Mindestausstattung
	DFI Light mit Uhr	Mindestausstattung
	Informationsvitrine mit Netz- und Umgebungsplan (ggf. in Stele integriert)	Mindestausstattung

Bestand | Ausbau



Anschlussart	Stadtbahn, Regionalbus
Regionale Einordnung	peripher
Fahrgäste pro Tag	Keine Daten
Anbindung nach Köln/Bonn	3 Fahrten/h (0 Umstiege)
Anbindung weitere Zentren	-

Anmerkungen

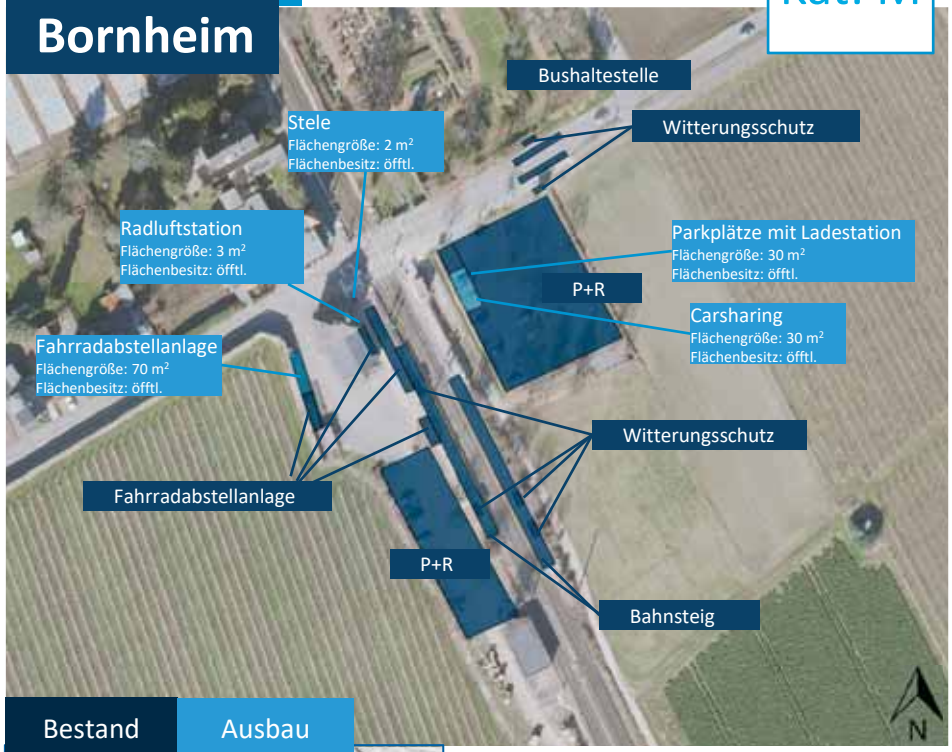
- Bereits virtuelle Fahrradmietstation eingerichtet.
- Eine geplante Erschließung der Freifläche nördlich der Station (Bebauungsplan HE 09) würde für zusätzliches Fahrgastpotenzial sorgen. Des Weiteren sieht der Bebauungsplan eine Neuordnung des gesamten Bahnhofbereichs (Fahrradabstellanlage, P+R-Anlage, etc.) vor. Die vorgeschlagene Verortung der Elemente ist aus diesem Grund nur beispielhaft.
- Der barrierefreie Ausbau der Haltestelle ist bereits in Planung und liegt in der Verantwortung des Baulastträgers HGK.

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	-	x	Barrierefreier Ausbau bereits in Planung	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme	-	x	Taktile Leitsysteme (Stadtbahn) in Planung	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation	-	x	DFI mit integrierter Uhr für Bushaltestelle bereits in Planung	-	1	-	BMU_1 $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	-	x	Überdachung/Erneuerung der vorhandenen Fahrradabstellanlage 10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 € 1.000 €	25 10	25.000 € 10.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Netzplan	-	x	Netzplan (inkl. Vitrine)	3.000 €	1	3.000 €	BMU_1
Sitzgelegenheiten	x	-	-	-	-	-	-
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	-	x	Siehe DFI	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan (integriert in Stele)	-	1	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz	x	-	-	-	-	-	-
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Sauberkeit	x	-	-	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (gesichert)	-	x	24 Fahrradstellplätze in Käfigen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem	2.250 € pro Platz in Sammelanlage	24	54.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Radluftstation	-	x	Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 $VM\ NRW_{1,2}$
Carsharing-Angebot	-	x	2 Carsharing-Parkplätze (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	BMU_1
				Investitionssumme		**103.000 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

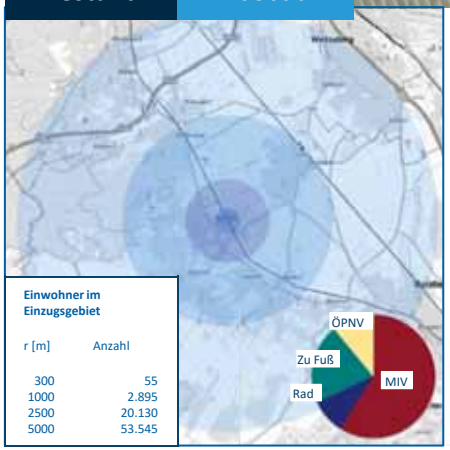
Merten
Bornheim

Kat: M



Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Fahrradvernetzung	36 gesicherte Fahrradabstellanlagen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem	Empfehlung
	Radluftstation	Empfehlung
MIV-Vernetzung	E-Ladesäulen	Empfehlung
	Carsharing-Angebot	Optional
Information	Stele mobil.nrw	Mindestausstattung
	DFI Light mit Uhr	Mindestausstattung
	Umgebungsplan (ggf. in Stele integriert)	Mindestausstattung
	Informationsvitrine mit Netzplan an Bushaltestellen	Mindestausstattung
Allgemein	Seitenschutz an nördlichem Bussteig	Mindestausstattung
	Sitzgelegenheiten an Bushaltestellen	Mindestausstattung

Bestand | Ausbau



Anschlussart	Stadtbahn, Regionalbus
Regionale Einordnung	peripher
Fahrgäste pro Tag	Keine Daten (Stadtbahn), 276 (Bus)
Anbindung nach Köln/Bonn	3 Fahrten/h (0 Umstiege)
Anbindung weitere Zentren	**Brühl (3/h)**

Anmerkungen

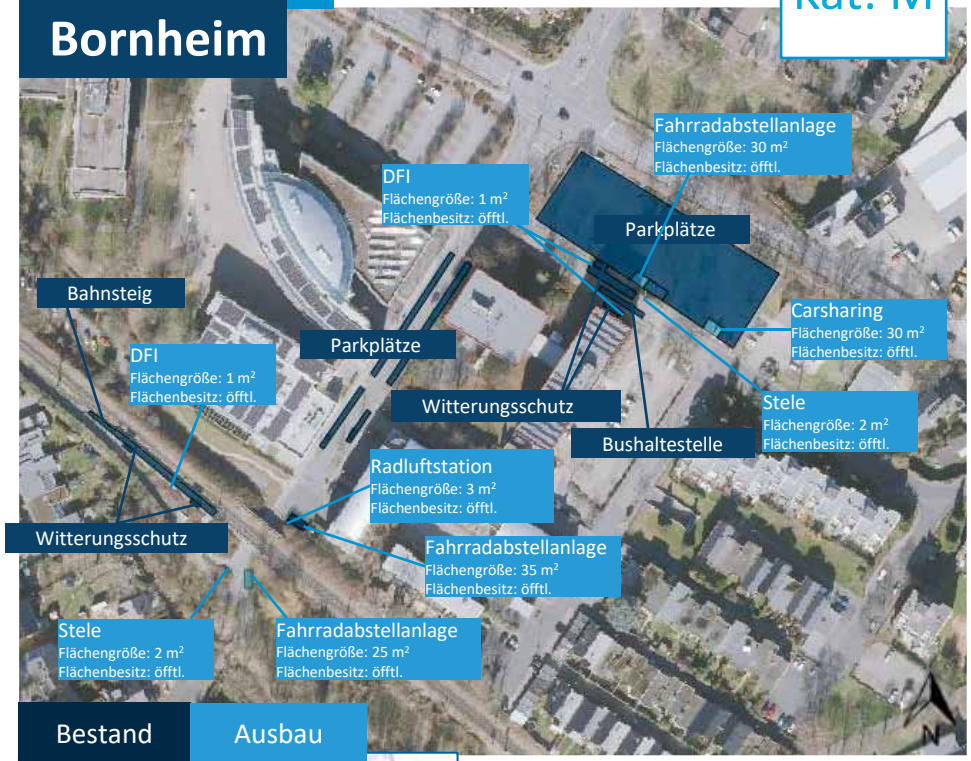
- Es wird empfohlen bei einem möglichen Ausbau zur Mobilstation das Stationsgelände westlich der Gleise zu erneuern, um einen ansprechenden Zugangsbereich für alle Verkehrsteilnehmer zur Station zu schaffen (z.B. Asphaltierung, zusätzliche Beleuchtung)
- Langfristig ist eine Ausweitung des Taktes der Stadtbahnlinie 18 mit vollständigem zweigleisigem Ausbau der Stadtbahntrasse geplant. (Machbarkeitsstudie in Bearbeitung)
- Virtuelle Fahrradmietstation (Pedelecs) in Planung (2021)
- Nordwestlich der Haltestelle befindet sich ein Baugebiet (Bebauungsplan Me 18). In Planung sind eine Gesamtschule und 380 Wohneinheiten, wodurch zusätzliche Nutzerpotenziale entstehen. In diesem Zuge plant Bornheim die Einrichtung einer neuen Bushaltestelle für den Schülerverkehr an der Bonn-Brühler-Straße.

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	x	-	-	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme	x	-	-	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation	-	x	DFI mit integrierter Uhr bereits in Planung	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	x	-	-	-	-	-	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Netzplan	-	x	Netzplan (inkl. Vitrine)	3.000 €	2	6.000 €	BMU_1
Sitzgelegenheiten	-	x	Sitzgelegenheiten an Bushaltestelle errichten	Fällt unter Kosten Witterungsschutz	-	-	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	-	x	Siehe DFI	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan	-	1	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz	-	x	Sitzgelegenheiten an beiden Bussteigen Nördlichen Witterungsschutz um Seitenschutz ergänzen	1.000 € 3.000 €	2 1	2.000 € 3.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Sauberkeit	x	-	-	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (gesichert)	-	x	36 Fahrradstellplätze in Käfigen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem	2.250 € pro Platz in Sammelanlage	36	81.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Radluftstation	-	x	Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 $VM\ NRW_{1,2}$
E-Ladesäulen Pkw	-	x	Ausweisung Parkplatz E-Pkw + Ladesäule	7.000 €	1	7.000 €	$BMWi_1$ $MWIDE\ NRW_1$
Carsharing-Angebot	-	x	2 Carsharing-Parkplätze (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	BMU_1
				Investitionssumme		**110.000 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

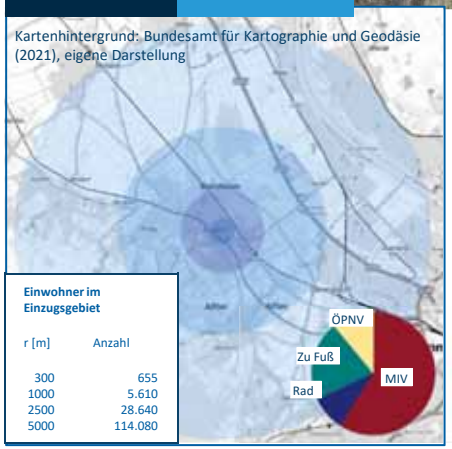
Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

Rathaus Bornheim

Kat: M



Bestand | Ausbau



Anschlussart	Stadtbahn, Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	Keine Daten
Anbindung nach Köln/Bonn	3 Fahrten/h (0 Umstiege)
Anbindung weitere Zentren	-

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Fahrradvernetzung	Überdachung der vorhandenen Fahrradabstellanlage	Mindestausstattung
	20 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	Mindestausstattung
	36 gesicherte Fahrradabstellanlagen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem	Empfehlung
	Radluftstation	Empfehlung
MIV-Vernetzung	Carsharing-Angebot	Optional
Information	Stele mobil.nrw	Mindestausstattung
	DFI mit Uhr an Stadtbahnhalt	Mindestausstattung
	DFI Light mit Uhr an Bushaltestellen	Mindestausstattung
	Informationsvitrine mit Netz- und Umgebungsplan (ggf. in Stele integriert)	Mindestausstattung

Anmerkungen

- Stadtbahn- und Bushaltestelle liegen räumlich voneinander getrennt. Daher ist bei einem möglichen Ausbau zur Mobilstation auf eine ausreichende Wegweisung zu achten. Zudem wird empfohlen sowohl im direkten Umfeld des Stadtbahnhalts als auch der Bushaltestelle jeweils eine Stele aufzustellen.
- Bereits virtuelle Fahrradmietstation eingerichtet.
- Langfristig ist eine Ausweitung des Taktes der Stadtbahnlinie 18 mit vollständigem zweigleisigem Ausbau der Stadtbahntrasse geplant. Aufgrund der erhöhten Fahrtenanzahl würde sich in diesem Fall eine Höherstufung der Mobilstationskategorie an dieser Station ergeben.

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	x	-	-	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme	x	-	-	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw an Stadtbahnhalt und Bushaltestelle	10.000 €	2	20.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation	-	x	DFI mit integrierter Uhr an Stadtbahnhalt DFI an Bushaltestelle bereits in Planung	15.000 € -	1 -	15.000 € -	BMU_1 $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	-	x	Überdachung der vorhandenen Fahrradabstellanlage 20 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	700 € 1.000 €	9 20	6.300 € 20.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Netzplan	-	x	Netzplan (inkl. Vitrine)	3.000 €	2	6.000 €	BMU_1
Sitzgelegenheiten	x	-	-	-	-	-	-
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	-	x	Siehe DFI	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan (integriert in Stele)	-	2	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz	x	-	-	-	-	-	-
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Sauberkeit	x	-	-	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (gesichert)	-	x	36 Fahrradstellplätze in Käfigen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem	2.250 € pro Platz in Sammelanlage	36	81.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Radluftstation	-	x	Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 $VM\ NRW_{1,2}$
Carsharing-Angebot	-	x	2 Carsharing-Parkplätze (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	BMU_1
				Investitionssumme		**149.300 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

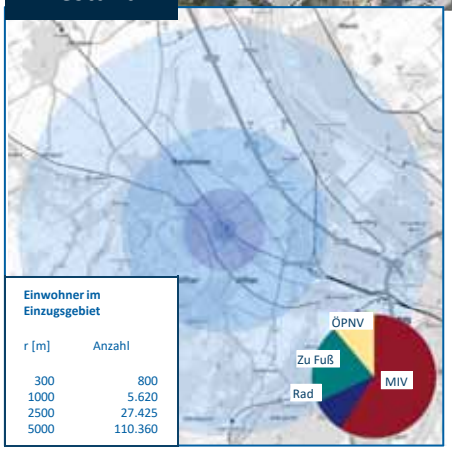
Roisdorf Bahnhof

Bornheim

Kat: L



Bestand



Anschlussart	SPNV, Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	1.000-2.500 (SPNV)
Anbindung nach Köln/Bonn	2 Fahrten/h (0 Umstiege)
Anbindung weitere Zentren	-

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Barrierefreier Ausbau des Standortes inkl. taktilem Leitsystem	Mindestausstattung
	Absenkung des Bordsteins	Mindestausstattung
Fahrradvernetzung	Überdachung der vorhandenen Fahrradabstellanlage	Mindestausstattung
	50 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	Mindestausstattung
	36 gesicherte Fahrradabstellanlagen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem	Empfehlung
	Radluftstation	Empfehlung
MIV-Vernetzung	Carsharing-Angebot	Empfehlung
Information	Stele mobil.nrw	Mindestausstattung
	Umgebungsplan (ggf. in Stele integriert)	Mindestausstattung
	Informationsvitrine mit Netzplan an Bushaltestellen	Mindestausstattung
Allgemein	Witterungsschutz inkl. Sitzgelegenheiten an allen Bussteigen	Mindestausstattung

Anmerkungen

- Der Zugang zum Bahnsteig ist derzeit nicht barrierefrei ausgebaut. Bis 2025 soll ein barrierefreier Zugang zum Bahnhof eingerichtet sein. Die Zuständigkeit für den Ausbau liegen bei der Deutschen Bahn AG und dem NVR mit enger Kooperation mit der Stadt Bornheim.
- Auf Seiten der Stadt existieren bereits umfangreiche Planungen zur Neugestaltung des gesamten Bahnhofsbereiches. Auf eine Verortung der geforderten und empfohlenen Ausstattungselemente wird daher an diesem Standort verzichtet. Sinnvoll ist die Sicherung der vorhandenen Fahrradwerkstatt

Ausstattungsmerkmale Kategorie L	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	-	x	Barrierefreier Ausbau bei Neugestaltung des gesamten Bahnhofsbereichs bereits in Planung	-	-	-	BMU_1; VM $NRW_{1,2,3}$; ZV NVR_1
Taktile Leitsysteme	-	x	Taktile Leitsysteme	Fällt unter Kosten Barrierefreiheit	-	-	BMU_1; VM $NRW_{1,2,3}$; ZV NVR_1
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw sowohl südlich als auch nördlich der Gleise	10.000 €	2	20.000 €	BMU_1 VM NRW_2
Dynamische Fahrgastinformation	-	x	DFI Light mit integrierter Uhr bereits in Planung	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	-	x	Überdachung der vorhandenen Fahrradabstellanlage 50 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	700 € 1.000 €	68 50	47.600 € 50.000 €	$BMU_{1,2}$; VM NRW_2; ZV NVR_1 $BMVI_1$
Netzplan	-	x	Netzplan (inkl. Vitrine)	3.000 €	2	6.000 €	BMU_1
Sitzgelegenheiten	-	x	Sitzgelegenheiten errichten	Fällt unter Kosten Witterungsschutz	-	-	BMU_1 VM NRW_2
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	-	x	Wird bei Neugestaltung mitberücksichtigt	-	-	-	-
Uhr	-	x	Siehe DFI	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan (integriert in Stele)	-	2	-	VM NRW_2
Witterungsschutz	-	x	Witterungsschutz an allen Bussteigen errichten	10.000 €	5	50.000 €	BMU_1 VM NRW_2
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Sauberkeit	x	-	-	-	-	-	-
Carsharing-Angebot	-	x	2 Carsharing-Parkplätze (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	BMU_1
Fahrradabstellanlage (gesichert)	-	x	36 Fahrradstellplätze in Käfigen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem	2.250 € pro Platz in Sammelanlage	36	81.000 €	$BMU_{1,2}$ VM NRW_2 ZV NVR_1 $BMVI_1$
Radluftstation	-	x	Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2; VM $NRW_{1,2}$
Stadtplan	-	x	Integration in Stele	-	1	-	-
Videoüberwachung	-	x	Videokamera zur Verbesserung der Sicherheit	7.000 €	1	7.000 €	-
				Investitionssumme		**257.200 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

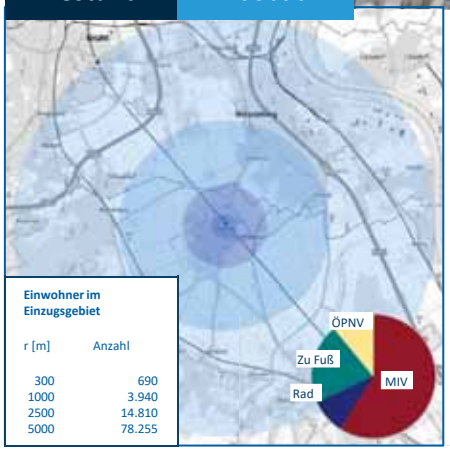
Sechtem Bahnhof

Bornheim

Kat: L



Bestand | Ausbau



Anschlussart	SPNV, Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	5.000-10.000 (SPNV)
Anbindung nach Köln/Bonn	2 Fahrten/h (0 Umstiege)
Anbindung weitere Zentren	-

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Ausbau Barrierefreiheit eines Bussteigs	Mindestausstattung
Fahrradvernetzung	36 gesicherte Fahrradabstellanlagen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem	Empfehlung
	Radluftstation	Empfehlung
	Fahrradmietstation	Optional
MIV-Vernetzung	Carsharing-Angebot	Optional
Information	Stele mobil.nrw	Mindestausstattung
	DFI Light mit Uhr	Mindestausstattung
	Übersichts-DFI	Optional
	Umgebungsplan (ggf. in Stele integriert)	Mindestausstattung
	Informationsvitrine mit Tarifbedingungen und Netzplan an Bushaltestellen	Mindestausstattung
Allgemein	Witterungsschutz inkl. Sitzgelegenheiten am Bussteig in der Bahnhofsstraße	Mindestausstattung
	Witterungsschutz inkl. Sitzgelegenheiten am Bussteig nördlich der Gleise	Empfehlung

Anmerkungen

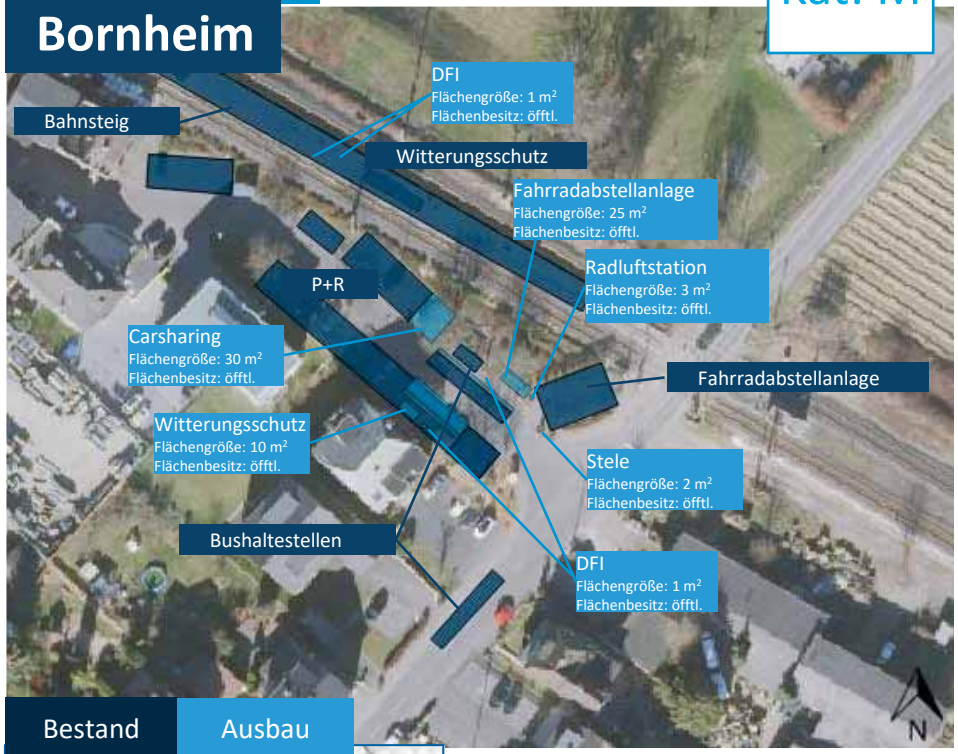
- Fahrradmietstation (Pedelecs) bereits in Planung (2021).
- Am Bussteig nördlich der Gleise verkehrt ausschließlich ein Taxibus (AST-Verkehr). Daher wird der Witterungsschutz lediglich empfohlen und nicht als Mindestausstattung gefordert.
- Ggf. kann durch eine Kooperation mit dem am Standort befindlichen Café eine für alle zugängliche Toilette zur Verfügung gestellt werden.

Ausstattungsmerkmale Kategorie L	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	x	Siehe Netzplan	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	x	-	Barrierefreier Ausbau des Bussteigs parallel zum Bahnhofsvorplatz	50.000 €	1	50.000 €	BMU_1; VM $NRW_{1,2,3}$ ZV NVR_1
Taktile Leitsysteme	-	x	Taktile Leitsysteme an Bushaltestelle	Fällt unter Kosten Barrierefreiheit	-	-	BMU_1; VM $NRW_{1,2,3}$ ZV NVR_1
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 VM NRW_2
Dynamische Fahrgastinformation	-	x	DFI-Light mit integrierter Uhr an den Bussteigen (1 DFI bereits geplant)	5.000 €	1	5.000 €	BMU_1; VM NRW_2 ZV NVR_1
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	x	-	-	-	-	-	-
Netzplan	-	x	Netzplan (inkl. Vitrine mit Tarifbedingungen)	3.000 €	2	6.000 €	BMU_1
Sitzgelegenheiten	x	-	-	-	-	-	-
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	-	x	Siehe DFI (Bushaltestelle)	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan (integriert in Stele)	-	1	-	VM NRW_2
Witterungsschutz	-	x	Witterungsschutz an Bussteig in der Bahnhofsstraße errichten	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 VM NRW_2
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Sauberkeit	x	-	-	-	-	-	-
Carsharing-Angebot	-	x	2 Carsharing-Parkplätze (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	BMU_1
Fahrradabstellanlage (gesichert)	-	x	36 Fahrradstellplätze in Käfigen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem (24 südlich + 12 nördlich der Gleise)	2.250 € pro Platz in Sammelanlage	36	81.000 €	$BMU_{1,2}$; VM NRW_2 ZV NVR_1 $BMVI_1$
Radluftstation	-	x	Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 VM $NRW_{1,2}$
Witterungsschutz	-	x	Witterungsschutz am Bussteig nördlich der Gleise errichten	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 VM NRW_2
Videoüberwachung	-	x	Videokamera zur Verbesserung der Sicherheit	7.000 €	1	7.000 €	-
				Investitionssumme		**174.600 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

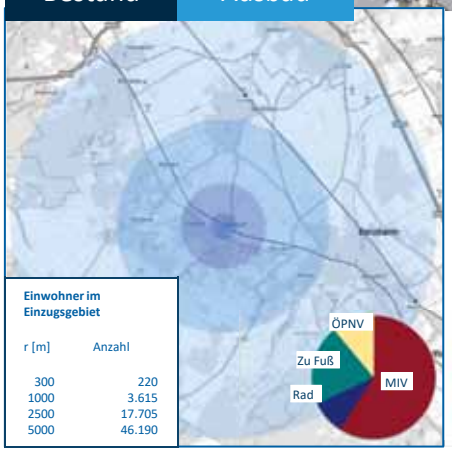
Waldorf
Bornheim

Kat: M



Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle inkl. taktilem Leitsystem	Mindestausstattung
Fahrradvernetzung	24 gesicherte Fahrradabstellanlagen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem	Empfehlung
	Radluftstation	Empfehlung
MIV-Vernetzung	Carsharing-Angebot	Optional
Information	Stele mobil.nrw	Mindestausstattung
	DFI Light an Bushaltestellen	Mindestausstattung
	DFI an Stadtbahn	Mindestausstattung
	Umgebungsplan (ggf. in Stele integriert)	Mindestausstattung
	Netzplan an Bushaltestellen	Mindestausstattung
Allgemein	Witterungsschutz inkl. Sitzgelegenheiten (südl. Bussteig)	Mindestausstattung

Bestand | Ausbau



Anschlussart	Stadtbahn, Regionalbus
Regionale Einordnung	peripher
Fahrgäste pro Tag	130 (Bus)
Anbindung nach Köln/Bonn	3 Fahrten/h (0 Umstiege)
Anbindung weitere Zentren	-

Anmerkungen

- Es wird empfohlen den derzeit provisorisch eingerichteten Bussteig in Fahrtrichtung Süden direkt gegenüber zu dem bereits barrierefrei ausgebauten Bussteig zu verlegen.
- Langfristig ist eine Ausweitung des Taktes der Stadtbahnlinie 18 mit vollständigem zweigleisigem Ausbau der Stadtbahntrasse geplant.
- Im Bereich Guter-Hirt-Pfad ist zukünftig Wohnbebauung geplant. Zudem bestehen Erweiterungsabsichten des in der Nähe liegenden "Biohof Bursch". Da es sich aktuell um keine finalen Beschlüsse handelt, bleibt das potenziell höhere Fahrgastaufkommen in den Empfehlungen unberücksichtigt. Bei Realisierung der Vorhaben muss eine evtl. Erweiterung der Ausstattungselemente untersucht werden.

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	-	x	Verlegung südl. Bussteig inkl. barrierefreier Ausbau	50.000 €	1	50.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_{1,2,3}$ $ZV\ NVR_1$
Taktile Leitsysteme	-	x	Taktile Leitsysteme	Fällt unter Kosten Barrierefreiheit	-	-	BMU_1 $VM\ NRW_{1,2,3}$ $ZV\ NVR_1$
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation	-	x	DFI mit integrierter Uhr für die Stadtbahn DFI-Light für Bushaltestellen bereits in Planung	15.000 € -	2 -	30.000 € -	BMU_1 $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	x	-	-	-	-	-	-
Netzplan	-	x	Netzplan (integriert in Stele)	-	1	-	BMU_1
Sitzgelegenheiten	x	-	-	-	-	-	-
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	-	x	Siehe DFI	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan (integriert in Stele)	-	1	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz	x	x	Witterungsschutz an verlegtem Bussteig inkl. Sitzgelegenheiten	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Sauberkeit	x	-	-	-	-	-	-
Radluftstation	-	x	Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 $VM\ NRW_{1,2}$
Fahrradabstellanlage (gesichert)	-	x	24 Fahrradstellplätze in Käfigen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem	2.250 € pro Platz in Sammelanlage	24	54.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Carsharing-Angebot	-	x	2 Carsharing-Parkplätze (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	BMU_1
				Investitionssumme		**155.000 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

9.5 Eitorf

Die Gemeinde Eitorf liegt im südöstlichen Teil des Rhein-Sieg-Kreis. Die Haupterschließung im ÖPNV erfolgt über die SPNV-Achse entlang der Sieg. Über den RE9 sowie die S-Bahnlinien S12 und S19 besteht eine attraktive Verbindung in das Oberzentrum Köln bis nach Aachen sowie in die weiteren Städte und Gemeinden entlang der Sieg (bis nach Siegen). Insgesamt werden für Eitorf drei Mobilstationen empfohlen, zum einen der Bahnhof Eitorf als zentrale regionale Bahnstation sowie die beiden Regionalbushaltestellen Markt, zentral in Eitorf gelegen, und Mühleip, die sich im größten Ortsteil Eitorfs (nach Eitorf selbst) befindet. Während für die Haltestelle Mühleip (Stationsgröße M) kaum konkrete Planungen vorliegen, sind bei den anderen beiden Standorten bereits Planungen und Besonderheiten zu berücksichtigen, die im Folgenden dargestellt werden.

Eitorf Bahnhof (Stationsgröße L)

Für den Bahnhof Eitorf bestehen für die kommenden Jahre bereits mehrere Planungen zur Optimierung der Haltestelle. Einer der wichtigsten Aspekte ist hierbei die Barrierefreiheit. Größtenteils ist der Bahnhof barrierefrei gestaltet. Jedoch kann nur der Regionalverkehr des RE 9 durch die Bahnsteighöhe von 76 cm barrierefrei genutzt werden[27]. Für die auf 96 cm zugeschnittenen Triebwagen der S-Bahnlinien 12 und 19 ist eine Reststufe zu überwinden. Aus diesem Grund planen NVR/VRS zur Herstellung der Barrierefreiheit testweise erhöhte Bereiche an den jeweiligen Bahnsteigenden. Des Weiteren ist eine Erweiterung der B+R-Anlage in Planung. Zusätzlich plant die Gemeinde zusammen mit der RSVG die Installation einer Fahrradmietstation mit E-Bikes und E-Lastenrad ab Sommer 2021. Das bestehende Parkhaus ist stark sanierungsbedürftig und am Ende seiner Nutzungszeit angekommen.

Für die kommenden Jahre plant die Gemeinde Eitorf eine Neuausrichtung des gesamten Areals an der Schulgasse, an der sich das Parkhaus befindet. In diesem Zusammenhang soll eine, wenn auch reduzierte, neue Parkfläche für die Nutzenden der Mobilstation geschaffen werden. Zum Areal der Schulgasse gehört auch der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB), welcher ebenso umgebaut werden soll. Im Zuge des Umbaus soll die Durchführung des Bus-Rendezvous beibehalten und parallel ein alternativer Standort für die Kurzzeitparkplätze gefunden werden, wenn deren Fläche beim Umbau des ZOB benötigt wird.

Eitorf Markt (Stationsgröße M)

Die Haltestelle Eitorf Markt liegt nur rund 400 m vom Eitorfer Bahnhof entfernt. Vor dem Hintergrund der geplanten Neugestaltung der angrenzenden Marktfläche sollten beide möglichen Stationsstandorte als Einheit gesehen und hierzu vorläufig auf einige Ausstattungselemente an der Haltestelle Markt verzichtet werden. In diesem Zusammenhang sind am Markt Hinweise auf die Mobilitätsangebote am Bahnhof Eitorf von Bedeutung. Des Weiteren ist an der Haltestelle eine virtuelle Fahrradmietstation für E-Bikes ab Sommer 2021 seitens der Gemeinde Eitorf und der RSVG geplant.

[27] Auf der Linie RE 9 werden zu jeweils gleichen Anteilen Talent-2-Triebzüge und lokbespannte Doppelstockwagen eingesetzt. Ein vollständig barrierefreier Zugang ist nur bei den Talent-2-Triebzügen gegeben.

Mühleip (Stationsgröße M)

Die Gemeinde Eitorf und die RSVG planen an der Haltestelle Mühleip eine Fahrradmietstation mit E-Bikes ab dem Sommer 2021. Dies ist die einzige feststehende Planung an dieser Haltestelle. Aufgrund der Weitläufigkeit der Haltestelle wird hier empfohlen die Kreuzung und die anliegenden Straßenquerschnitte zu überplanen: die Verbreiterung der Seitenräume und die Anlage weiterer barrierefreier Querungshilfen würden die Erreichbarkeit der Richtungshaltestellen verbessern und die Verkehrssicherheit erhöhen. Die ideale Position der Haltekanten sollte im Zuge des barrierefreien Ausbaus abgestimmt werden, hier besteht Optimierungsbedarf.

Haltestelle	Stadt/Gemeinde	Stationsgröße	Raumkategorie	Anschlussart	Fahrgäste pro Tag
Eitorf Bahnhof	Eitorf	L	zentral	SPNV, Regionalbus	2.500-5.000 (SPNV), 1.387 (Bus)
Markt	Eitorf	M	zentral	Regionalbus	226
Mühleip	Eitorf	M	peripher	Regionalbus	147

Eitorf Bahnhof

Eitorf

Kat: L



Eitorf Bahnhof

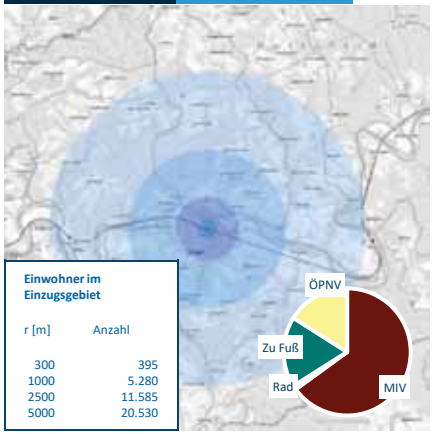
Eitorf

Kat: L



Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Barrierefreier Ausbau des ZOB (erhöhte Steigkanten/taktile Leitelemente), Herstellung Zugänglichkeit zur S-Bahn*	Mindestausstattung Mindestausstattung
Fahrradvernetzung	48 gesicherte Fahrradabstellanlagen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem Erweiterung Überdachung der frei zugänglichen Abstellmöglichkeiten E-Ladeschränke (Fahrrad) Fahrradmietstation Radluftstation	Empfehlung Empfehlung Empfehlung Empfehlung Empfehlung
MIV-Vernetzung	Carsharing-Parkplätze	Empfehlung
Sonstige Vernetzung	Taxistand	Empfehlung
Information **in Stele integrierbar Pläne auch als QR-Code integrierbar	2x Stelen mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw DFI mit Uhrzeitanzeige je Bussteig Übersichts-DFI** an Zugängen Netzplan**	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Optional Mindestausstattung
Service	(Gepäck-) Schließfächer Lademöglichkeiten f. Mobilgeräte	Empfehlung Optional

Bestand | Ausbau



Anschlussart	SPNV-Regional-verkehr, S-Bahn, Regionalbus
Regionale Einordnung	Zentral
Fahrgäste pro Tag	2.500-5.000 (SPNV), 1.387 (Bus)
Anbindungen nach Köln	3 Fahrten/h (0 Umstiege)
weitere Zentren	**Zentrumsstandort**

Anmerkungen

- *NVR / VRS sieht zur Herstellung der Barrierefreiheit testweise erhöhte Bereiche an den jeweiligen Bahnsteigenden vor.
- Der barrierefreie Ausbau des ZOBs wurde beim NVR beantragt
- Die Erweiterung der B+R-Anlage ist in Planung. Die bisherige Anlage inkl. der bestehenden Boxen liegen noch in der Fördermittelbindung.
- Ein Ersatz des abgängigen Parkhauses wird angestrebt.
- Fahrradmietstation mit E-Bikes und E-Lastenrad ab Sommer 2021
- Bei Ausbau des ZOB soll das Bus-Rendezvous beibehalten und ein alternativer Standort für die Kurzzeitparkplätze gefunden werden, wenn deren Fläche benötigt werden.

Ausstattungsmerkmale Kategorie L	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie	
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	X		-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)		X	Barrierefreier Ausbau des ZOB bereits in Planung	-	-	-	-	
Taktile Leitsysteme	X	X	siehe Barrierefreiheit	-	-	-	-	
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	Errichtung von 2 Stelen mobil.nrw Wegweisung	10.000 € 4.000 €	2	24.000 €	BMU_1	$VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation		X	DFI mit Uhrzeitanzeige je Bussteig bereits in Planung	-	-	-	-	
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	X		-	-	-	-	-	
Netzplan		X	In den Stelen integriert	-	-	-	BMU_1	
Sitzgelegenheiten	X		-	-	-	-	-	
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X		-	-	-	-	-	
Uhr		X	In den Stelen integriert	-	-	-	-	
Umgebungsplan	X	X	In den Stelen integriert				$VM\ NRW_2$	
Witterungsschutz	X		-	-	-	-	-	
Mobilfunk	X		-	-	-	-	-	
Erweiterung Überdachung Fahrradabstell-anlage (frei zugänglich)		X	Überdachung der vorhandenen Radabstellanlagen	700 €	60	42.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_1$	$ZV\ NVR_1$ $BMVI_2$
Fahrradabstellanlage (gesichert)		X	mind. 48 Fahrradstellplätze in Boxen **oder** Käfigen mit digitaler Steuerung und elektro-nischem Zugangs- und Hintergrundsystem	2.250 € pro Platz in Sammelanlage 3.000 € pro Fahrradbox	48 48	108.000 € 144.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_1$	$ZV\ NVR_1$ $BMVI_2$
E-Ladestation Radverkehr		X	E-Ladeschrank Fahrrad (mind. 18 Boxen)	7.200 €	3	21.600 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_1$	$ZV\ NVR_1$ $BMVI_2$
Fahrradmietstation		X	Bereits in Planung	-	-	-	-	
Radluftstation		X	Errichtung einer Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2	$VM\ NRW_{12}$
Carsharing-Parkplätze		X	6 Carsharing-Parkplätze (Markierungsarbeiten)	800 €	6	3.600 €	BMU_1	
Taxistand		X	Markierung von 6 Taxiständen	800 €	6	4.800 €	-	
(Gepäck-) Schließfächer		X	ggf. kombinierbar mit Ladestation Rad	5.000 €	1	5.000 €	BMU_2	$VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation		X	Übersichts-DFI an den Zugängen	30.000 €	2	60.000 €	BMU_1 $ZV\ NVR_1$	$VM\ NRW_2$
Lademöglichkeiten für Mobilgeräte		X	in Gepäckschließfächern integrierbar	Mehrkosten		2.200 €		

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

Investitionssumme **210.000 €** (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)

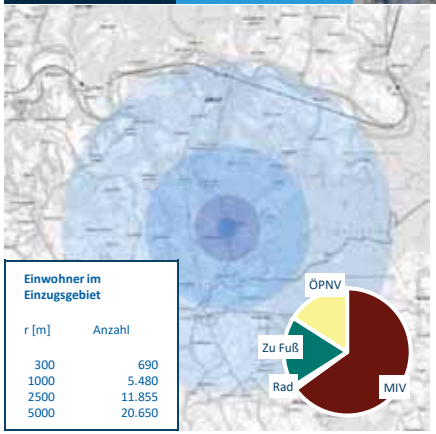
Markt

Eitorf

Kat: M



Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Ausbau Bushaltestelle mit angehobener Steigkante und taktilen Leitsystemen	Mindestausstattung
Fahrradvernetzung	6-10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel Erneuerung E-Ladesäule Radluftstation virtuelle Fahrradmietstation	Mindestausstattung Empfehlung Empfehlung Optional
MIV-Vernetzung		
Information *in Stele integrierbar Pläne auch als QR-Code integrierbar	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw DFI light mit Uhrzeitanzeige je Bussteig Netzplan, Umgebungsplan* Stadtplan	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Empfehlung
Allgemein	Witterungsschutz an beiden Richtungshaltestellen mit Sitzmöglichkeiten	Mindestausstattung
Service	-	-



Anschlussart	Bus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	226
Anbindungen nach Köln	1 Fahrt/h (1 Umstieg)
weitere Zentren	**Zentrumsstandort**

Anmerkungen

- Virtuelle Fahrradmietstation für E-Bikes ab Sommer 2021
- Bei der Beschilderung der Mobilstation soll ebenfalls auf die Elemente der am Bahnhof Eitorf hingewiesen werden. Aufgrund der Nähe wird auf einige Elemente verzichtet.
- Die Elemente sind soweit möglich mobil auszuführen, da mittel- bis langfristig der Markt neu gestaltet werden soll.

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	X	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	-	X	Ausbau Bushaltestelle mit angehobener Steigkante und taktilen Leitsystemen	25.000 €	2	50.000 €	BMU_1, ZV $NVR_{1,}$, VM $NRW_{1,2,3}$
Taktile Leitsysteme	-	X	Siehe Barrierefreiheit	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	X	Errichtung einer Stele mobil.nrw Wegweisung	10.000 € 1.000 €	1	11.000 €	BMU_1, VM NRW_2
Dynamische Fahrgastinformation	-	X	2x DFI Light (1x je Bussteig) mit Vorlesefunktion	5.000 €	2	10.000 €	BMU_1, ZV NVR_1, VM NRW_2
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	-	X	6 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	6	6.000 €	$BMU_{1,2}$, VM NRW_2, ZV NVR_1 $BMVI_1$
Netzplan	-	X	In Stele integriert	-	-	-	BMU_1
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X	-	-	-	-	-	-
Uhr	-	X	In Stele integriert	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	X	In Stele integriert	-	-	-	VM NRW_2
Witterungsschutz + Sitzgelegenheit	-	X	Witterungsschutz an beiden Richtungshaltestellen mit Sitzgelegenheiten	10.000 €	2	20.000 €	BMU_1, VM NRW_2
Mobilfunk	X	-	-	-	-	-	-
E-Ladesäulen Radverkehr	X	-	Erneuerung E-Ladesäule empfohlen	4.800 €	1	4.800 €	$BMU_{1,2}$
Radluftstation	-	X	Errichtung empfohlen	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 VM $NRW_{1,2}$
Stadtplan	-	X	In Stele integriert	-	-	-	VM NRW_2
Virtuelle Fahrradmietstation		X	Bereits in Planung	-	-	-	-
				Investitionssumme		**104.800 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

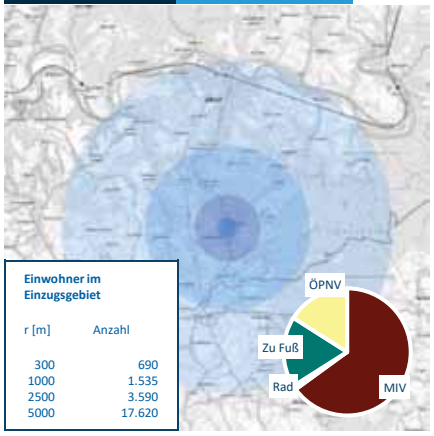
Mühleip

Eitorf

Kat: M



Bestand | Ausbau



Anschlussart	Bus
Regionale Einordnung	peripher
Fahrgäste pro Tag	147
Anbindungen Oberzentren	1 Fahrt/h (1 Umstieg)
Anbindung weitere Zentren	**Eitorf (1/h)**

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Ausbau aller Richtungshaltestellen mit angehobenen Steigkanten und taktilen Leitsystem, Sicherstellung der Erreichbarkeit	Mindestausstattung
Fahrradvernetzung	6-10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel E-Ladestation Radverkehr virtuelle Fahrradmietstation	Mindestausstattung Optional Optional
MIV-Vernetzung		
Information *in Stele integrierbar Pläne auch als QR-Code integrierbar	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw 3x DFI Light mit Uhrzeitanzeige an den Abfahrtshaltestellen der Linien 364 und 373 Netzplan, Umgebungsplan* Stadtplan	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Empfehlung
Allgemein	Ausbau der Kreuzung mit weiteren Querungsmöglichkeiten und Reduzierung der Querschnitte 3x Witterungsschutz an den Abfahrtshaltestellen	Empfehlung Mindestausstattung

Anmerkungen

- Fahrradmietstation mit E-Bikes ab Sommer 2021
- Für den Standort empfiehlt sich eine Überplanung der Kreuzung und anliegenden Straßenquerschnitte durch Verbreiterung der Seitenräume und Anlage von Querungshilfen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- Die ideale Position der Haltekanten im Zuge des barrierefreien Ausbaus muss noch abgestimmt werden.

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	X	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	-	X	Ausbau aller Richtungshaltestellen mit angehobenen Steigkanten und taktilen Leitsystem	25.000 €	4	100.000 €	BMU_1, ZV NVR_1 VM $NRW_{1,2,3}$
Taktile Leitsysteme	-	X	Siehe Barrierefreiheit	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	X	Errichtung von einer Stele mobil.nrw Wegweisung	10.000 € 500 €	1	10.500 €	BMU_1 VM NRW_2
Dynamische Fahrgastinformation	-	X	Errichtung von 3 DFI Light an den Abfahrtshaltestellen der Linien 364 und 373	5.000 €	3	15.000 €	BMU_1 ZV NVR_1 VM NRW_2
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	-	X	6 überdachte Anlehnbügel an Bushaltepunkt	1.000 €	6	6.000 €	$BMU_{1,2}$ VM NRW_1 ZV NVR_1 $BMVI_2$
Netzplan	-	X	In Stele integriert				BMU_1
Sitzgelegenheiten	X	-	-	-	-	-	-
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X	-	-	-	-	-	-
Uhr	-	X	In Stele integriert	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	X	In Stele integriert	-	-	-	VM NRW_2
Witterungsschutz	-	X	Witterungsschutz an allen Richtungshaltestellen mit Sitzgelegenheiten	10.000 €	3	30.000 €	BMU_1 VM NRW_2
Mobilfunk	X	-	-	-	-	-	-
Stadtplan	-	X	in Stele integrierbar	-	-	-	-
E-Ladestation Radverkehr	-	X	Errichtung eines Ladesäule mit 4 Anschlüssen	4.800 €	1	4.800 €	$BMU_{1,2}$ VM NRW_1 ZV NVR_1 $BMVI_2$
Fahrradmietstation		X	Bereits in Planung	-	-	-	-
				Investitionssumme		**161.500 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

9.6 Hennef

Die Stadt Hennef liegt zwischen Siegburg und Eitorf an der Sieg. Die als ‚Stadt der 100 Dörfer' bekannte Stadt erstreckt sich über ein weites Gebiet und grenzt im Süden an Rheinland-Pfalz. Die ÖPNV-Haupterschließung Hennefs erfolgt durch die SPNV-Achse entlang der Sieg, wodurch beispielsweise das Oberzentrum Köln umsteigefrei erreicht werden kann. Im Zuge dieses Gutachtens wurden drei Mobilstationenstandorte näher untersucht. Während Hennef Bf. aufgrund des fortgeschrittenen Planungsstandes als Mobilstation nicht Teil dieser Untersuchung ist, wurde entlang der SPNV-Achse der Standort Blankenberg Bahnhof näher betrachtet. Zudem wurden die beiden Regionalbushaltestellen Alter Zoll und Sieg-Rheinischer Hof berücksichtigt.

Blankenberg Bahnhof (Stationsgröße M)

Die Haltestelle Blankenberg Bahnhof ist Teil des integrierten Handlungskonzepts Blankenberg der Stadt Hennef, welches im Rahmen des Strukturförderprogramm „REGIONALE2025"[28] (A-Status) gefördert wird. Das integrierte Handlungskonzept setzt sich u. a. als Ziel, Besucherverkehre zur Burg Blankenberg verträglich abzuwickeln. Der Haltestelle kommt dabei zukünftig eine hohe Bedeutung zu. So wird beispielsweise in Zukunft eine Regionalbuslinie hier halten, die nicht nur touristischen Zwecken dienen soll, sondern auch das angrenzende Umfeld an den Bahnhof anschließen wird. Die Haltestelle ist auf der L333 (Siegtalstr.) vorgesehen, hier ist aber noch eine Abstimmung mit den beteiligten Akteuren (Straßen.NRW, Stadt Hennef, Rhein-Sieg-Kreis, RSVG) notwendig.

Alter Zoll (Stationsgröße M)

Die Haltestelle Alter Zoll wird im Rahmen des geplanten Schnellbuskonzepts für den Rhein-Sieg-Kreis neu geplant. Die bisherige gleichnamige Haltestelle liegt ca. 270 m nordwestlich. Durch die Neuplanung des Standortes ist eine Verortung im Bestand aktuell nicht sinnvoll und wird somit nicht mittels Luftbild dargestellt. Am neuen Standort sind mehrere Halteposition für einen Rendezvous-Verkehr und eine Buswendemöglichkeit erforderlich.

Sieg-Rheinischer-Hof (Stationsgröße M)

Die Stadt Hennef plant die Installation einer Fahrradmietstation an dieser Haltestelle, bislang gibt es keine feststehende Verortung und noch keinen feststehenden Zeitraum der Umsetzung. Die räumlichen Gegebenheiten (private Grundstückszufahrten) schränken den barrierefreien Ausbau der östlichen Richtungshaltestelle ein. Hier sind Lösungen zu finden, wie beispielsweise ein partieller Ausbau (barrierefreie Ein- und Ausstieg nur an der ersten oder der mittleren Tür).

[28] Das Land NRW unterstützt mit dem Strukturförderprogramm REGIONALE2025 die strukturelle Entwicklung im Bergischen RheinLand. Das Gebiet der REGIONALE2025 umfasst den gesamten Oberbergischen und Rheinisch-Bergischen Kreis sowie den östlichen Teil des Rhein-Sieg-Kreises. Ziel ist es, den Projektraum mit konkreten Vorhaben und Konzepten qualitativ zu verbessern und innerhalb der Region Köln/Bonn zu profilieren. Bei Projekten mit A-Status sind alle Fragen für die Umsetzung geklärt, es besteht Kosten- und Finanzierungssicherheit und die nötigen Beschlüsse sind gefasst. Eine Umsetzung der Projekte steht somit kurz bevor oder wurde bereits begonnen.

Haltestelle	Stadt/Gemeinde	Stationsgröße	Raumkategorie	Anschlussart	Fahrgäste pro Tag
Alter Zoll (Neubau)	Hennef	M	peripher	Regionalbus, Schnellbus	581
Blankenberg Bahnhof	Hennef	M	peripher	SPNV, zukünftig Regionalbus	< 500
Sieg-Rheinischer Hof	Hennef	M	zentral	Regionalbus	1.046

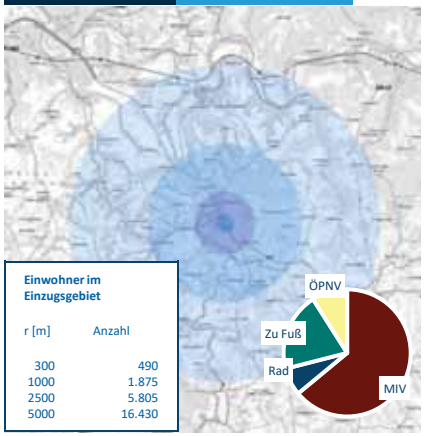
Alter Zoll (Neubau)

Hennef

Kat: M



Bestand | Ausbau



Anschlussart	Regionalbus, Schnellbus
Regionale Einordnung	peripher
Fahrgäste pro Tag	581
Anbindungen nach Köln	2 Fahrten/h (1 Umstieg)
weitere Zentren	**Hennef (2/h)**

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Errichtung von vier barrierefreien Bussteigen mit taktilen Leitelementen Barrierefreie Querungsmöglichkeit auf Höhe der Bussteige	Mindestausstattung Empfehlung
Fahrradvernetzung	10-20 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel mind. 12 gesicherte Fahrradabstellanlagen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem Errichtung Radluftstation E-Ladeschrank (Fahrrad) Fahrradmietstation (virtuell)	Mindestausstattung Empfehlung Empfehlung Empfehlung Optional
MIV-Vernetzung	P+R-Parkplatz mit E-Ladesäule	Empfehlung Empfehlung
Information *integrierbar in Stele, Pläne auch als QR-Code integrierbar	Stele mobil.NRW Beschilderung mobil.NRW DFI light je Bussteig mit Uhrzeitanzeige Aushangfahrplan, Tarifbedingungen Netzplan, Umgebungsplan* Stadtplan*	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Empfehlung
Allgemein	Beleuchtung Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz	Mindestausstattung Mindestausstattung
Service	(Gepäck-) Schließfächer	Optional

Anmerkungen

- Die Haltestelle Alter Zoll wird im Rahmen des geplanten Schnellbuskonzepts für den Rhein-Sieg-Kreis neu geplant. Die bisherige gleichnamige Haltestelle liegt ca. 270 m nordwestlich. Die genaue Verortung der Ausstattungsmerkmale steht noch nicht fest und wird somit nicht auf dem Luftbild dargestellt.
- Am Standort sind mehrere Haltepositionen für einen Rendezvous-Verkehr und eine Buswendemöglichkeit erforderlich.
- Südlich ist ein Neubaugebiet ‚Kantelberg' in Planung.

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen		X	Je Bussteig	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)		X	Bau von vier Steigkanten	60.000 €	4	240.000 €	BMU_1, ZV NVR_1, VM $NRW_{1,2,3}$
Taktile Leitsysteme		X	siehe Barrierefreiheit	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	Errichtung einer Stele Wegweisung	10.000 € 1.000 €	1	11.000 €	BMU_1 VM NRW_2
Dynamische Fahrgastinformation		X	DFI Lights mit Vorlesefunktion je Bussteig mit Abfahrten	5.000 €	ca. 4	20.000	BMU_1 ZV NVR_1 VM NRW_2
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)		X	Neubau einer Fahrradabstellanlage mit Überdachung und 10-20 Anlehnbügeln	500 €	20	10.000 €	$BMU_{1,2}$, VM NRW_1, ZV NVR_1, $BMVI_2$
Netzplan		X	-	-	-	-	BMU_1
Soziale Kontrolle & Beleuchtung		X	Keine Angabe möglich	1.200	-	-	BMU_1 VM NRW_2 VM NRW_3
Uhr		X	In DFI-Lights integriert	-	-	-	-
Umgebungsplan		X	In Stele integriert	-	-	-	VM NRW_2
Witterungsschutz + Sitzgelegenheiten		X	Errichtung von Wartehäuschen mit Sitzgelegenheiten je Bussteig mit Abfahrten	15.000 €	4	60.000 €	VM NRW_2
WLAN (Mobilfunk vorhanden)		X	WLAN Punkt	1.500 €	1	1.500 €	-
Fahrradabstellanlage (gesichert)		X	mind. 12 Fahrradstellplätze in Boxen **oder** Käfigen mit digitaler Steuerung und elektro-nischem Zugangs- und Hintergrundsystem	3.000 € pro Fahrradbox 2.250 € pro Platz in Sammelanlage	12 24	36.000 € 54.000 €	$BMU_{1,2}$ VM NRW_1 ZV NVR_1 $BMVI_2$
Radluftstation		X	Errichtung einer Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2, VM NRW_{12}
E-Ladestation Radverkehr		X	E-Ladeschrank Fahrrad (mind. 6 Boxen)	7.200 €	1	7.200 €	siehe Fahrradboxen
Parkplätze		X	Errichtung empfohlen, Ausweisen P+R	5.000 €	9	45.000 €	ZV NVR_1, $BMWI_2$, MWIDE NRW
E-Ladesäulen PKW		X	Ausweisung Parkplatz E-Pkw + Ladesäule	7.000 €	1	7.000 €	MWIDE NRW_1 $BMWI_2$
Stadtplan		X	in Stele integrierbar	-	-	-	-
Virtuelle Fahrradmietstation		X	Einrichtung einer virtuellen Fahrradmietstation (Markierungsarbeiten)	1.000 €	1	1.000 €	BMU_1 VM NRW_2
(Gepäck-) Schließfächer		X	ggf. kombinierbar mit Ladestation Rad	5.000 €	1	5.000 €	BMU_2, VM NRW_2
					Investitionssumme	**438.700 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

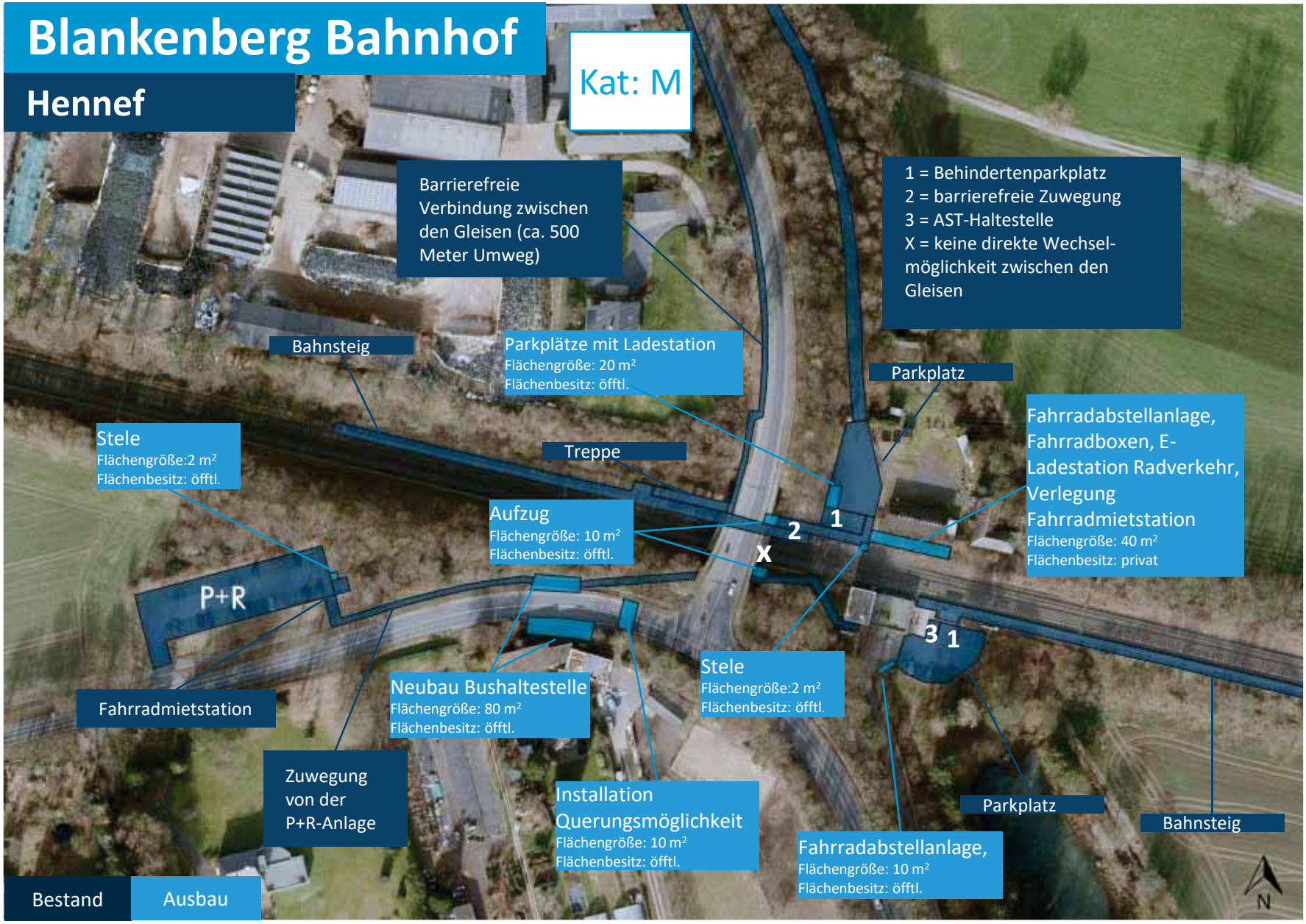
Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

RHEIN SIEG KREIS · Zentrum für integrierte Verkehrssysteme · Planersocietät

Blankenberg Bahnhof

Hennef

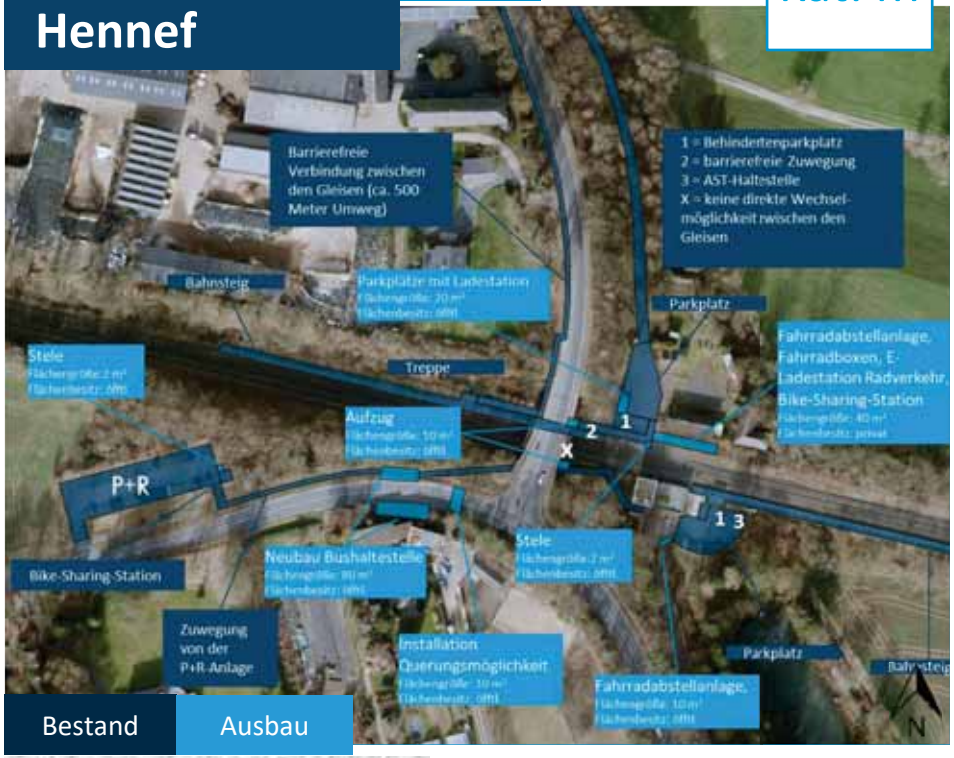
Kat: M



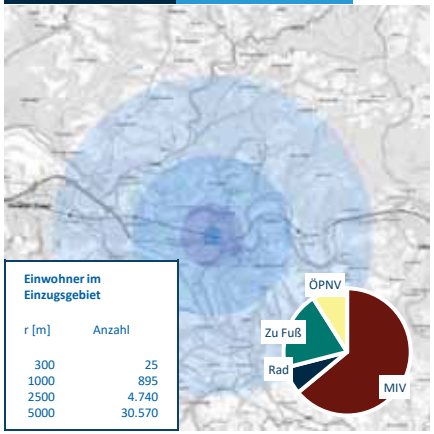
Blankenberg Bf

Hennef

Kat: M



Bestand | Ausbau



Anschlussart	S-Bahn, zukünftig Regionalbus
Regionale Einordnung	peripher
Fahrgäste pro Tag	< 500
Anbindungen nach Köln	2 Fahrten/h (0 Umstiege)
weitere Zentren	**Hennef (2/h)**

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Bessere Zugänglichkeit der Bahnsteige durch Aufzüge	Empfehlung
Fahrradvernetzung	30 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel mind. 12 gesicherte Fahrradabstellanlagen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem E-Ladeschrank (Fahrrad) Radluftstation Ausbau Fahrradmietstation	Mindestausstattung Empfehlung Empfehlung Empfehlung Optional
MIV-Vernetzung	E-Ladesäule 4 Kurzzeitparkplätze	Empfehlung Optional
Information *in Stele integrierbar Pläne auch als QR-Code integrierbar	mind. 2x Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw 2x DFI Light für geplante Bushaltestellen Übersichts-DFI* Netzplan, Umgebungsplan* Stadtplan	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Optional Mindestausstattung Empfehlung
Allgemein	Beleuchtung Zuwegung, WLAN-Punkt Umfeld durch die Anlage von Querungsmöglichkeiten, umwegefreien, barrierefreien Wegeverbindungen für zu Fuß gehende und Radfahrende aufwerten Neue geplante Bushaltestelle entsprechend der Standards planen	Mindestausstattung Mindestausstattung Empfehlung Mindestausstattung
Service	(Gepäck-) Schließfächer	Optional

Anmerkungen

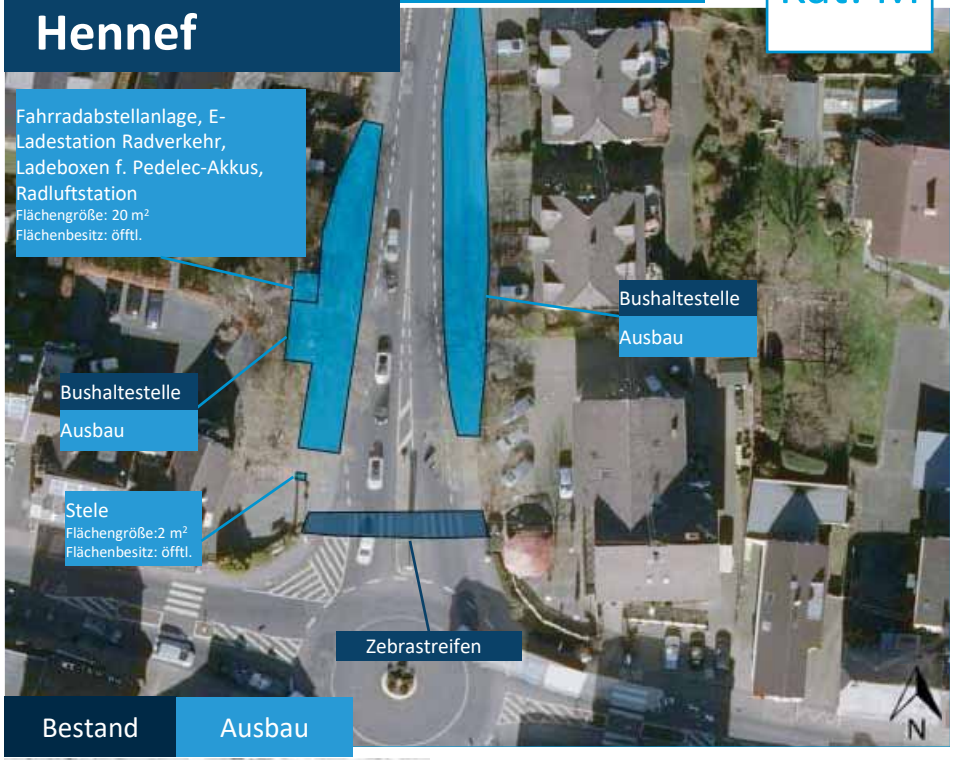
- Ausbau des Umfeldes und Einrichtung einer Kleinbuslinie sind geplant. Die Buslinie sollte nicht nur touristischen Zwecken dienen, sondern auch das angrenzende Umfeld an den Bahnhof anschließen. Die Haltestelle ist auf der L333 (Siegtalstr.) vorgesehen, Abstimmung notwendig
- Aufgrund der Weitläufigkeit des Areals ist eine gute Wegweisung essentiell.
- Lage der AST-Abfahrtstelle nach Optimierung der Barrierefreiheit prüfen, ggf. mit neuer Haltestelle Kleinbus zusammenführen
- Über die hier gemachten Vorschläge empfiehlt das InHK Blankenberg (A-Status):
  - Erweiterung der P+R-Anlage auf 70 Parkplätze in Verbindung mit der Einrichtung einer Buslinie nach Blankenberg zur Entlastung der historischen Altstadt vom Autoverkehr
  - 3 Parkplätze mit E-Ladesäulen auf der P+R-Anlage

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	X		-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)		X	Bau einer neuen Haltestelle für die geplante Kleinbuslinie	25.000 €	2	50.000 €	BMU_1, ZV NVR_1 VM $NRW_{1,2,3}$
Taktile Leitsysteme	X	X	siehe Barrierefreiheit	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	Errichtung von zwei Stelen mobil.nrw Wegweisung	10.000 € 4.000 €	2	24.000 €	BMU_1 VM NRW_2
Dynamische Fahrgastinformation		X	DFI light mit Uhrzeitanzeige an der Kleinbushaltestelle	5.000 €	2	10.000 €	BMU_1, VM NRW_2, ZV NVR_1
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)		X	30 überdachte Anlehnbügel	1.000 €	30	30.000 €	$BMU_{1,2}$ VM NRW_1 ZV NVR_1, $BMVI_2$
Netzplan		X	In Stele integriert	-	-	-	BMU_1
Witterungsschutz + Sitzgelegenheiten		X	Errichtung Witterungsschutz an den beiden Kleinbushaltestellen	10.000 €	2	20.000 €	BMU_1, VM NRW_2
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X	X	Beleuchtung Zuwegung P+R – Bahnsteig, ca. 8 Laternen	4.500 €	8	36.000 €	BMU_1 VM NRW_2 VM NRW_3
Uhr	X	X	In Stele integriert	-	-	-	-
Umgebungsplan		X	In Stele integriert	-	-	-	VM NRW_2
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)			Aufzüge	450.000 €	2	900.000 €	BMU_1, ZV NVR_1 VM $NRW_{1,2,3}$
Fahrradabstellanlage (gesichert)		X	mind. 12 Fahrradstellplätze in Boxen **oder** Käfigen mit digitaler Steuerung und elektro-nischem Zugangs- und Hintergrundsystem	3.000 € pro Fahrradbox 2.250 € pro Platz in Sammelanlage	12 24	36.000 € 54.000 €	$BMU_{1,2}$ VM NRW_1 ZV NVR_1 $BMVI_2$
E-Ladestation Radverkehr		X	E-Ladeschrank Fahrrad (mind. 6 Boxen)	4.800 €	1	4.800 €	siehe Fahrradabstellanlage
Radluftstation		X	Errichtung einer Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 VM NRW_{12}
E-Ladesäulen PKW		X	Ausweisung Parkplatz E-Pkw + Ladesäule	7.000 €	2	14.000 €	MWIDE NRW BMWi
Stadtplan		X	in Stele integrierbar	-	-	-	-
W-LAN (Mobilfunk vorhanden)		X	W-LAN Punkt	1.500 €	1	1.500 €	-
Dynamische Fahrgastinformation		X	Übersichts-DFI	30.000 €	1	30.000 €	BMU_1 ZV NVR_1 VM NRW_2
Kurzzeitparkplätze		X	Markierungsarbeiten	800 €	4	3.200 €	-
Fahrradmietstation		X	Erweiterung der Fahrradmietstation mit 8 Pedelecs und Verlagerung im Bereich Gleis 2	10.000 €/ 10 Bike	8	8.000 €	-
(Gepäck-) Schließfächer		X	ggf. kombinierbar mit Ladestation Rad	5.000 €	1	5.000 €	BMU_2
Mindestausstattung	Empfehlung		Optional	**Investitionssumme**		**1.127.300 €** (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)	

Sieg-Rheinischer Hof

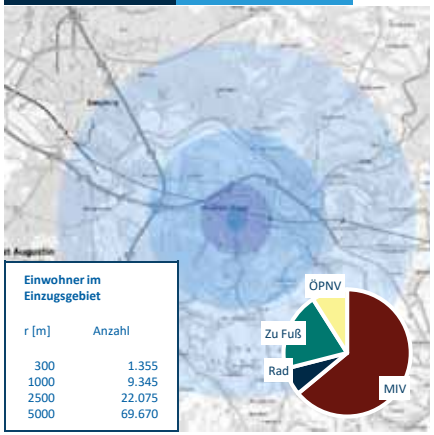
Hennef

Kat: M



Bestand | Ausbau

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Ausbau beider Richtungshaltestellen mit erhöhter Steigkante und taktilen Leitsystemen	Mindestausstattung
Fahrradvernetzung	6-10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel E-Ladeschrank (Fahrrad) Radluftstation Fahrradmietstation	Mindestausstattung Empfehlung Optional Optional
Information *in Stele integrierbar Pläne auch als QR-Code integrierbar	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw DFI light je Bussteig Netzplan, Umgebungsplan* Stadtplan*	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Empfehlung
Allgemein	Ausstattung d. östlichen Richtungshaltestelle mit Witterungsschutz und Sitzmöglichkeiten	Mindestausstattung
Service	-	-



Anschlussart	Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	1.046
Anbindungen nach Köln	7 Fahrten/h (1 Umstieg)
weitere Zentren	**Hennef (14/h)**

Anmerkungen

- Aufgrund der räumlichen Nähe zur Mobilstation am Bahnhof Hennef wird auf einige Ausstattungsmerkmale verzichtet.
- Westliche Haltestelle: Ausbau als Kap-Haltestelle; deutlich größere Aufstellfläche
- Die Stadt Hennef plant die Installation einer Fahrradmietstation an dieser Haltestelle, bislang gibt es keine feststehende Verortung und noch keinen feststehenden Zeitraum die Umsetzung.

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	X		-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)		X	Ausbau beider Richtungshaltestellen mit erhöhter Steigkante und taktilen Leitsystemen	25.000 €	2	50.000 €	BMU_1, ZV NVR_1 VM $NRW_{1,2,3}$
Taktile Leitsysteme		X	siehe Barrierefreiheit	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	Errichtung einer Stele Wegweisung	10.000 € 500 €	1	10.500 €	BMU_1 VM NRW_2
Dynamische Fahrgastinformation		X	DFI light (beide Richtungshaltestellen)	5.000 €	2	10.000 €	BMU_1 ZV NVR_1 VM NRW_2
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)		X	6 überdachte Anlehnbügel	1.000 €	6	6.000 €	$BMU_{1,2}$ ZV NVR_1 VM NRW_1 $BMVI_2$
Netzplan		X	In Stele integriert	-	-	-	BMU_1
Witterungsschutz + Sitzgelegenheiten	X	X	Östliche Haltepunkt: Witterungsschutz +Sitzgelegenheiten	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 VM NRW_2
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X		-	-	-	-	-
Uhr		X	In Stele integriert	-	-	-	-
Umgebungsplan		X	In Stele integriert	-	-	-	VM NRW_2
Mobilfunk	X		-	-	-	-	-
E-Ladestation Radverkehr		X	Errichtung einer Ladesäule mit 4 Anschlüssen	4.800 €	1	4.800 €	siehe Fahrradabstellanlage
Stadtplan		X	in Stele integrierbar	-	-	-	-
Radluftstation		X	Errichtung einer Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 VM NRW_{12}
Fahrradmietstation		X	Fahrradmietstation mit 6 Pedelecs	10.000 €/ 10 Bike	6	6.000 €	-
				Investitionssumme		**91.300 €** (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

9.7 Königswinter

Die Stadt Königswinter liegt südöstlich von Bonn auf der rechten Rheinseite gegenüber von Bonn-Bad Godesberg. Daher ist das ÖPNV-Netz von Königswinter stark mit dem des Oberzentrums Bonn vernetzt. Aufgrund der Lage an der Rheinachse besteht neben der Stadtbahnlinie 66 mit umsteigefreier Verbindung nach Bonn, zudem gute SPNV-Anbindungen in Richtung der Oberzentren Köln, Bonn (Umstieg in Bonn-Beuel), aber auch nach Koblenz. Die Siedlungsentwicklung ist geprägt durch den Rhein und das Siebengebirge. So existieren neben dem Hauptort am Rhein mehrere Siedlungsschwerpunkte in den höhergelegenen östlichen Teil des Königswinterer Stadtgebietes, die es anzuschließen gilt.

In der Stadt Königswinter gehören sieben Haltestellen als Mobilstationenstandorte zu dieser Untersuchung. Hierbei handelt es sich um zwei Bahnstationen (Königswinter Bahnhof und Niederdollendorf), zwei Stadtbahnhaltestellen (Oberdollendorf Stadtbahn und Longenburg), die sich entlang der Rheinschiene vorrangig im Hauptort verteilen, sowie drei Regionalbushaltestellen, die vor allen Dingen die Bergbereich erschließen (Ittenbach, Heisterbacherott, Oberpleis). Zu einigen der Standorte gibt es bereits weitergehende Planungen, die es zu beachten gilt.

Ferner ist in Königswinter eine Mobilstation am Mitfahrerparkplatz Ruttscheid geplant. Die Planungen sind bereits in einem Bebauungsplan seitens der Stadt festgesetzt, sodass dieser Standort innerhalb des Feinkonzepts erhoben, aber aufgrund der feststehenden Planungen nicht weitergehend untersucht wurde. Die Planungen beinhalten einen barrierefreien Umbau der Bushaltestelle inklusive Querungsmöglichkeiten zwischen den beiden Haltestellen, den Bau des Mitfahrerparkplatzes mit Stellflächen für Carsharing-Angebote sowie Taxen. Des Weiteren sind acht Stellplätze für Elektrofahrzeuge sowie E-Ladesäulen vorgesehen. Zusätzlich wird die Haltestelle mit einer überdachten Fahrradabstellanlage, sechs Fahrradboxen mit integrierter Ladestation für E-Bikes, einer Schließfachanlage mit und ohne Elektroeinheit sowie einer Paketstation ausgestattet.

Königswinter Bahnhof (Stationsgröße L)

Zur Qualifizierung als Mobilstation muss der Bahnhof barrierefrei ausgebaut werden. Die Zuständigkeit liegt daher bei der Deutschen Bahn AG und dem NVR/VRS. Die Bahnstation ist im Landesprogramm ‚Modernisierungsoffensive 3' zum Ausbau enthalten. Das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude sowie der Bahnhofsvorplatz des Bahnhofs Königswinter wurden vor wenigen Jahren saniert, erneuert und mit neuen Elementen ausgestattet. Die Stadt sowie der die RSVG planen die Installation einer Fahrradmietstation mit konventionellen Fahrrädern sowie eine virtuelle Fahrradmietstation für E-Bikes für den Sommer 2021. Des Weiteren gibt es seitens der Stadt Pläne zum Umbau der nordöstlich gelegenen Ladestraße und Am Kissel, die in der ‚Vorbereitenden Sanierungsuntersuchung Königswinter-Altstadt' benannt werden. Der Bebauungsplan für diese Gebiet befindet sich aktuell in der Aufstellung, ein konkretes Umbaudatum gibt es bislang noch nicht. Aufgrund der Nähe zur touristisch relevanten Drachenfelsbahn wird seitens der Gutachter eine weitere Optimierung der Nahmobilität zur Verknüpfung mit der Drachenfelsbahn empfohlen (Direkte, beschilderte und komfortable Fußwegeverbindung zwischen Bahnhof und Drachenfelsbahn – mind. 3 Meter Seitenräume, Sitzgelegenheiten etc.).

Niederdollendorf Bahnhof und Oberdollendorf Stadtbahn (beide Stationsgröße L)

Der SPNV-Halt Niederdollendorf Bahnhof muss für die Qualifizierung zur Mobilstation barrierefrei ausgebaut werden. Die Zuständigkeit liegt hier ebenfalls bei der Deutschen Bahn AG und dem NVR/VRS. Auch der Ausbau von Niederdollendorf wird über die ‚Modernisierungsoffensive 3' des Landes finanziert. Eine Herausforderung am Standort sind die geringen Flächenverfügbarkeiten für die Ausstattungselemente der Mobilstation. In einer Konzeptstudie für das Bahnhofsumfeld plant die Stadt, Parkplätze parallel zu den Gleisen (nordöstlich) zu errichten, eine Unterführung zu bauen und das Gebiet mit einer neuen Straßenführung zu erschließen. Dafür müssten die Flächen von der Deutschen Bahn erworben werden, jedoch hat die Deutsche Bahn AG ihre Verkaufsabsichten derzeit zurückgestellt. Trotzdem planen die Stadt sowie die RSVG die Installation einer Fahrradmietstation mit konventionellen Fahrrädern sowie E-Bikes für den Sommer 2021. Eine Vereinbarung hinsichtlich der genauen Platzierung der Fahrradmietstation muss mit der Deutschen Bahn AG noch geschlossen werden

Aufgrund der räumlichen Nähe zur Haltestelle Oberdollendorf Stadtbahn (ca. 300 m Entfernung) bietet es sich an, auf dortige Ausstattungselemente zu verweisen und umgekehrt. Beide Standorte sind, so die gutachterliche Empfehlung, aufeinander abzustimmen. Des Weiteren plant die Stadt Königswinter ein Pilotprojekt mit einem Carsharing-Angebot auf dem östlich der Haltestelle Niederdollendorf Bahnhof gelegenen Parkplatz, auf dem die Stadt die Nutzungsrechte innehat. Der barrierefreie Umbau der Bushaltestellen befand sich zum Zeitpunkt der Erhebung in Umsetzung.

Ittenbach Busbahnhof (Stationsgröße M)

An der Haltestelle Ittenbach Busbahnhof ist eine Fahrradmietstation mit konventionellen Fahrrädern seitens Stadt und RSVG ab Sommer 2021 geplant.

Haus Schlesien (Stationsgröße M)

Für die Haltestelle Haus Schlesien liegen Planungsvarianten zur Umgestaltung der angrenzenden Parkfläche und zum Haltestellenumfeld vor, eine Entscheidung für eine Variante wurde seitens der Stadt bislang nicht gefällt. Der barrierefreie Umbau der Haltestelle soll auch ohne Entscheidung für eine Planungsvariante demnächst durchgeführt werden. Zusätzlich wird in Zusammenarbeit mit der Stadt und der RSVG an der Haltestelle eine virtuelle Fahrradmietstation für E-Bikes ab Sommer 2021 verortet.

Oberpleis Busbahnhof (Stationsgröße L)

Der Busbahnhof Oberpleis hat, trotz nicht vorhandenen SPNV-Anschlusses, sehr hohe Ein- und Aussteigerzahlen als zentraler Umsteigeknoten zwischen Regionalbuslinien und soll im Rahmen der Konzeption des Kreises mittelfristig an das Schnellbusnetz angeschlossen werden. Die Haltestelle Oberpleis Busbahnhof ist somit eine sehr bedeutsame Haltestelle für die Stadt Königswinter und über die Grenzen der Stadt hinaus. Im Rahmen des integrierten Handlungskonzeptes für die Ortsmitte von Oberpleis gibt es Planungen für die komplette Neugestaltung des Umsteigeknotens, um der Bedeutung der Haltestelle gerecht zu werden. Die Stadt prüft derzeit, inwieweit die Flächen des

Busbahnhofes für die an diesem Standort gewünschte Rendezvous-Funktion[29] optimiert und zukunftsfähig umgestaltet werden können. Vor diesem Hintergrund hat die Stadt bereits ein derzeit noch bebautes Grundstück unmittelbar angrenzend an den Busbahnhof als mögliche Erweiterungsfläche erworben. Grundsätzlich ist im Zuge der Umgestaltung des zentralen Busbahnhofes auch der barrierefreie Ausbau geplant. Aus diesem Grund werden die Ausstattungselemente für den vorgeschlagenen Mobilstationsstandort Oberpleis Busbahnhof im Steckbrief zwar benannt, aber nicht verortet. Eine Ausnahme bildet eine Fahrradmietstation der RSVG mit konventionellen Fahrrädern sowie E-Bikes, die ab Sommer 2021 umgesetzt werden soll.

Longenburg (Stationsgröße L)

Für die Haltestelle Longenburg gibt es aktuell keine Planungen. Aufgrund der geringen Anzahl von (Bus-)Fahrgästen pro Tag steht die Haltestelle hinsichtlich des barrierefreien Umbaus auf der Priorisierungsliste im hinteren Bereich, sodass der Umbau erst für den Zeitraum 2026-2028 geplant ist. Für eine Qualifizierung als Mobilstation müsste der Umbau eher realisiert werden.

Haltestelle	Stadt/Gemeinde	Stationsgröße	Raumkategorie	Anschlussart	Fahrgäste pro Tag
Bahnhof	Königswinter	L	zentral	SPNV, Regionalbus	1.000-2.500 (SPNV), 114 (Bus)
Niederdollendorf Bf	Königswinter	L	zentral	SPNV, Regionalbus	500-1.000 (SPNV), 297 (Bus)
Oberdollendorf Stadtbahn	Königswinter	L	zentral	Stadtbahn, Regionalbus	507 (Bus, ohne Stadtbahn)
Ittenbach	Königswinter	M	peripher	Regionalbus	446
Mitfahrerparkplatz Ruttscheid *	Königswinter	-	peripher	Regionalbus	k.a.
Haus Schlesien	Königswinter	M	peripher	Regionalbus	593
Oberpleis Busbahnhof	Königswinter	L	zentral	Regionalbus, zukünftig Schnellbus	4.049
Longenburg	Königswinter	L	peripher	Stadtbahn, Regionalbus	253 (Bus, ohne Stadtbahn)

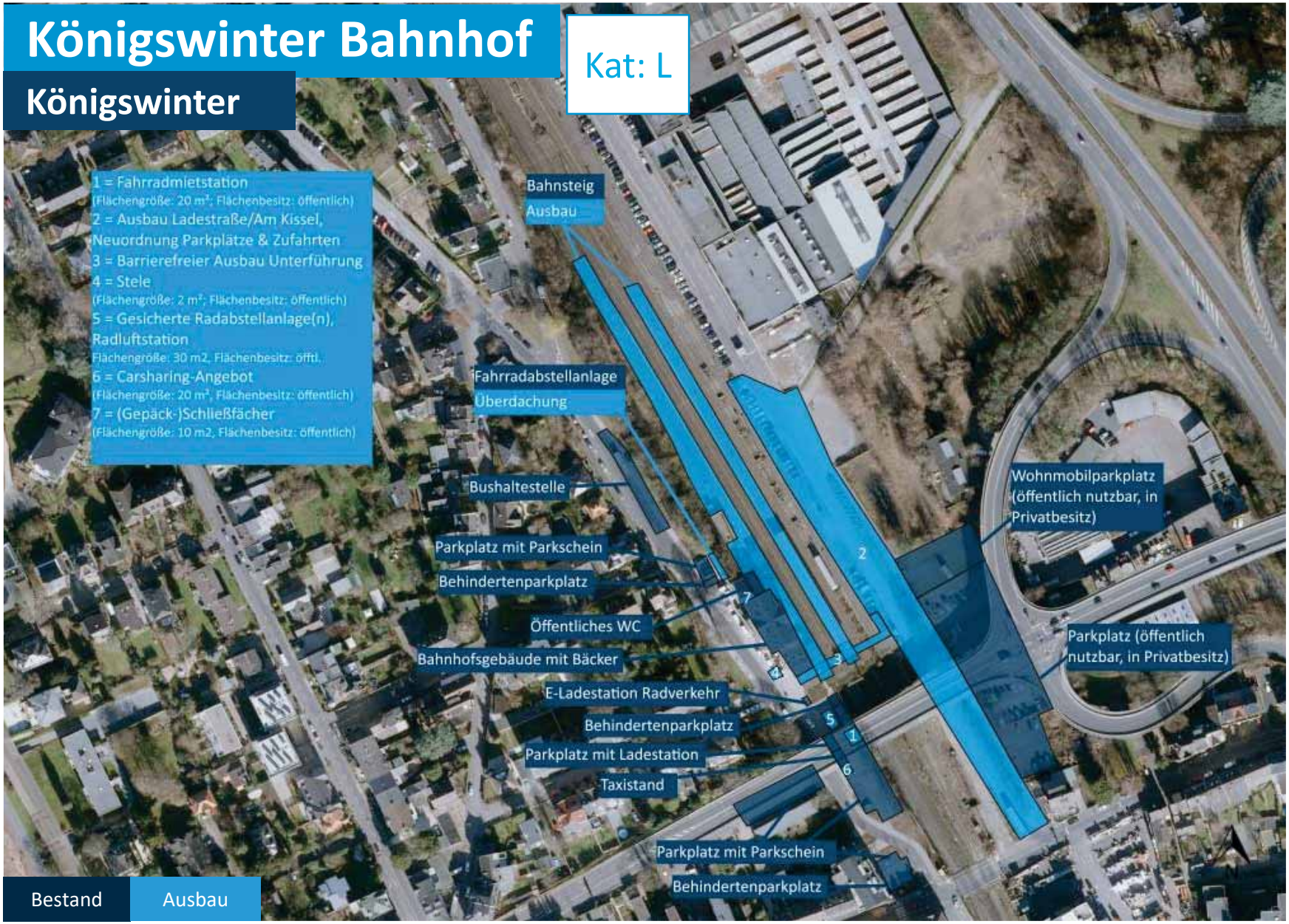
* untersucht aber kein Steckbrief entstanden

[29] Rendezvous-Konzepte bieten direkte Anschlüsse nach dem Taktknoten-Prinzip, auch Rundum-Anschluss, Sammel-Anschluss, Zentral-Anschluss oder im Nachtverkehr Nachtstern beziehungsweise Nachtknoten genannt. Alle Fahrzeuge fahren dabei einen zentralen Umsteigeknoten gleichzeitig an.

Königswinter Bahnhof

Königswinter

Kat: L



Bestand | Ausbau

RHEIN SIEG KREIS | Zentrum für integrierte Verkehrssysteme | Planersocietät

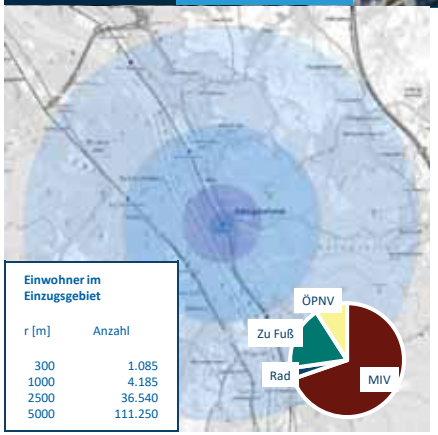
Königswinter Bahnhof

Königswinter

Kat: L



Bestand | Ausbau



Anschlussart	SPNV-Regionalverkehr, Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	1.000-2.500 (SPNV), 114 (Bus)
Anbindungen nach Köln/Bonn	2 Fahrten/h (0 Umstiege)
weitere Zentren	Zentrumsstandort

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Barrierefreier Ausbau des Bahnhofs	Mindestausstattung
Fahrrad-Vernetzung	Überdachung Anlehnbügel mind. 12 gesicherte Fahrradabstellanlagen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem Fahrradmietstation Radluftstation E-Ladeschrank (Fahrrad) Betreute Radstation Lastenradmietstation	Mindestausstattung Empfehlung Empfehlung Optional Optional Optional
MIV-Vernetzung	Carsharing-Angebot	Empfehlung
Sonstige Vernetzung	E-Scootersharing-Angebot	Optional
Information	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw DFI an Bushaltestelle mit Uhrzeitanzeige Stadtplan Übersichts-DFI Bahnhofsvorplatz	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Empfehlung Optional
Allgemein	Notruf-/Infosprechstelle WLAN-Punkt	Optional Mindestausstattung bei smarten Angeboten
Service	(Gepäck-) Schließfächer Lademöglichkeit f. Mobilgeräte	Empfehlung Optional

Anmerkungen

- Fahrradmietstation sowie virtuelle Fahrradmietstation für E-Bikes ab Sommer 2021
- Bahnhofsallee und Vorplatz ausgebaut, Ausbau Ladestr./Am Kissel (nordöstlich) in Planung
- Empfehlung: Optimierung Verknüpfung Drachenfelsbahn für die Nahmobilität

Ausstattungsmerkmale Kategorie L	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	X		-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)		X	Barrierefreier SPNV-Halt, nicht Teil der Maßnahme	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme		X	Siehe Barrierefreiheit	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw	10.000 € 4.000 €	1 1	14.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation		X	DFI mit Uhrzeitanzeige an der Bushaltestelle	15.000 €	1	15.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)		X	Überdachung der vorhandenen 12 Anlehnbügel	700 €	12	8.400 €	$BMU_{1,2}$ $ZV\ NVR_1$ $VM\ NRW_1$ $BMVI_2$
Netzplan	X		ggf. weiterer an Bushaltestelle oder in Stele	-	-	-	BMU_1
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X		-	-	-	-	-
Uhr	X		siehe Dynamische Fahrgastinformation	-	-	-	-
Umgebungsplan	X		ggf. weiterer an Bushaltestelle oder in Stele	-	-	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz + Sitzgelegenheit	X		-	-	-	-	-
Mobilfunk		X	WLAN-Punkt (nur bei smarten Angeboten)	1.500 €	1	1.500 €	-
Fahrradabstellanlage (gesichert)		X	mind. 12 Fahrradstellplätze in Boxen **oder** Käfigen mit digitaler Steuerung und elektro-nischem Zugangs- und Hintergrundsystem	3.000 € pro Fahrradbox 2.250 € pro Platz in Sammelanlage	12 24	36.000 € 54.000 €	$BMU_{1,2}$ $ZV\ NVR_1$ $VM\ NRW_1$ $BMVI_2$
Fahrradmietstation		X	Bereits in Planung	-	-	-	-
Radluftstation		X	Errichtung einer Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 $VM\ NRW_{12}$
Carsharing-Angebot		X	2 Carsharing-Parkplätze (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	BMU_1
(Gepäck-)Schließfächer		X	ggf. kombinierbar mit Pedelec-Ladeboxen	5.000 €	1	5.000 €	BMU_2 $VM\ NRW_2$
Stadtplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	-
				Investitionssumme		**82.500 €** (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

Ausstattungsmerkmale Kategorie L	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie	
Dynamische Fahrgastinformation		X	Übersichts-DFI am Bahnhofsvorplatz	30.000 €	1	30.000 €	BMU_1 $ZV\ NVR_1$	$VM\ NRW_2$
Notruf-/Infosprechstelle		X	Einrichtung einer Notruf-/Infosprechstelle am Bahnsteig	15.000 €	1	15.000 €	$VM\ NRW_2$	
Ladeboxen für Pedelec-Akkus		X	E-Ladeschrank Fahrrad (mind. 6 Boxen)	7.200 €	1	7.200 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_1$	$ZV\ NVR_1$ $BMVI_2$
Betreute Radstation		X	Einzelfallabwägung					
Lastenradmietstation		X	Erweiterung der bestehenden Fahrradmietstation um 2 Lastenräder	1.500 €	2	3.000 €	$ZV\ NVR_1$	BMU_2
E-Scootersharing-Angebot		X	Markierungsarbeiten Abstellfläche	1.000 €	1	1.000 €	-	
Lademöglichkeit für Mobilgeräte		X	in Gepäckschließfächern integrierbar	Mehrkosten	1	2.500 €	BMU_2	$VM\ NRW_2$
				Investitionssumme		**82.500 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**		

Niederdollendorf Bf.

Königswinter

Kat: L

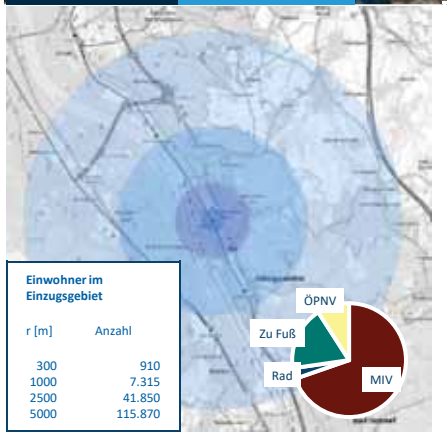


Niederdollendorf Bf.

Königswinter

Kat: L





Anschlussart	SPNV-Regional-verkehr, Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	500-1.000 (SPNV), 297 (Bus)
Anbindungen nach Köln/Bonn	2 Fahrten/h (0 Umstiege)
weitere Zentren	Königswinter (2/h) Oberpleis (6/h)

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Barrierefreier Ausbau des Bahnhofs	Mindestausstattung
Fahrrad-Vernetzung	10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel E-Ladeschrank (Fahrrad) mind. 12 gesicherte Fahrradabstellanlagen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem Fahrradmietstation Radluftstation Lastenradmietstation	Mindestausstattung Empfehlung Empfehlung Empfehlung Empfehlung Optional
MIV-Vernetzung	Carsharing-Angebot	Empfehlung
Sonstige Vernetzung	E-Scootersharing-Angebot	Optional
Information	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw DFI Bushaltestelle mit Uhrzeitanzeige Stadtplan Übersichts-DFI	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Empfehlung Optional
Allgemein	Notruf-/Infosprechstelle	Optional
Service	(Gepäck-) Schließfächer WC-Anlage (ggf. beides in BF-Gebäude integrierbar) Lademöglichkeit Mobilgeräte Gastronomie	Empfehlung Empfehlung Optional Optional

Anmerkungen

- Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes mit neuen Parkplätzen parallel zur den Gleisen (nordöstlich) und neuer Unterführung in Planung. Verkaufsabsichten der DB derzeit zurückgestellt.
- Fahrradmietstation mit konventionellen Fahrrädern sowie E-Bikes ab Sommer 2021, Vereinbarung hinsichtlich der Verortung muss mit der DB noch geschlossen werden.
- Aufgrund der räumlichen Nähe zur Mobilstation Oberdollendorf soll auf dortige Elemente verwiesen werden. Beide Stationen sind bestenfalls gemeinsam zu entwickeln (Synergien nutzen).
- Pilotprojekt mit einem Car-Sharing-Angebot auf dem östlich der Haltestelle gelegenen Parkplatz geplant.
- Für die WC-Anlage ist eine Integration in das Bahnhofsgebäude und/oder eine Kooperation mit Gewerbetreibenden anzustreben (z.B. als ‚nette Toilette').

Ausstattungsmerkmale Kategorie L	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie	
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	X	-	-	-	-	-	-	
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)		X	Barrierefreier SPNV-Halt	Nicht im Antrag	-	-	-	
Taktile Leitsysteme	X	-	-	-	-	-	-	
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw	10.000 € 2.000 €	1 1	12.000 €	BMU_1	$VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation		X	DFI mit Uhrzeitanzeige an der Bushaltestelle	15.000 €	1	15.000 €	BMU_1 $ZV\ NVR_1$	$VM\ NRW_2$
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)		X	10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	10	10.000 €	$BMU_{1,2}$, $VM\ NRW_1$	$ZV\ NVR_1$, $BMVI_2$
Netzplan	X		ggf. weiterer an Bushaltestelle oder in Stele	-	-	-	BMU_1	
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X		-	-	-	-	-	
Uhr		X	In DFI integriert	-	-	-	-	
Umgebungsplan	X		ggf. weiterer an Bushaltestelle oder in Stele	-	-	-	$VM\ NRW_2$	
Witterungsschutz + Sitzgelegenheit	X		-	-	-	-	-	
Mobilfunk	X		-	-	-	-	-	
Ladeboxen für Pedelec-Akkus		X	E-Ladeschrank Fahrrad (mind. 6 Boxen)	7.200 €	1	7.200 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_1$	$ZV\ NVR_1$ $BMVI_2$
Fahrradabstellanlage (gesichert)		X	mind. 12 Fahrradstellplätze in Boxen **oder** Käfigen mit digitaler Steuerung und elektro-nischem Zugangs- und Hintergrundsystem	3.000 € pro Fahrradbox 2.250 € pro Platz in Sammelanlage	12 24	36.000 € 54.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_1$	$ZV\ NVR_1$ $BMVI_2$
Fahrradmietstation		X	Bereits in Planung	-	-	-	-	
Radluftstation		X	Errichtung einer Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2	$VM\ NRW_{12}$
Carsharing-Angebot		X	2 Carsharing-Parkplätze (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	BMU_1	
(Gepäck-)Schließfächer		X	ggf. kombinierbar mit Pedelec-Ladeboxen	5.000 €	1	5.000 €	BMU_2	$VM\ NRW_2$
Öffentliches WC		X	ggf. in Bahnhofsgebäude integrierbar oder Kooperation mit Gewerbetreibenden*	Einzeln:100.000 €	1	*-	$VM\ NRW_2$	
Stadtplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	-	
				Investitionssumme		**87.800 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**		

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

Ausstattungsmerkmale Kategorie L	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Dynamische Fahrgastinformation		X	Übersichts-DFI	30.000 €	1	30.000 €	BMU_1 ZV NVR_1 VM NRW_2
Notruf-/Infosprechstelle		X	Einrichtung einer Notruf-/Infosprechstelle am Bahnsteig	15.000 €	1	15.000 €	VM NRW_2
Lastenradmietstation		X	Erweiterung der Fahrradmietstation um 2 Lastenräder	1.500 €	2	3.000 €	ZV NVR_1 BMU_2
E-Scootersharing-Angebot		X	Markierungsarbeiten Abstellfläche	1.000 €	1	1.000 €	-
Lademöglichkeit für Mobilgeräte		X	in Gepäckschließfächern integrierbar	Mehrkosten	1	2.500 €	BMU_2
Gastronomie		X	-	-	-	-	-
				Investitionssumme		**€ (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

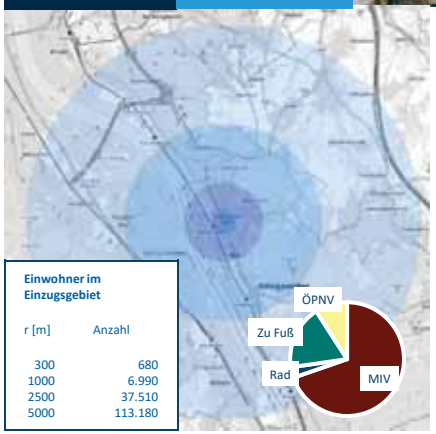
Oberdollendorf Stadtbahn

Königswinter

Kat: L



Bestand | Ausbau



Anschlussart	Stadtbahn, Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	507 (nur Bus)
Anbindungen nach Köln/Bonn	6 Fahrten/h (0 Umstiege)
weitere Zentren	Königswinter (6/h) Oberpleis (6/h)

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle	Mindestausstattung
Fahrrad-Vernetzung	E-Ladeschrank (Fahrrad) Fahrradmietstation	Empfehlung Empfehlung
MIV-Vernetzung		
Sonstige Vernetzung	E-Scootersharing-Angebot	Optional
Information *in Stele integrierbar, auch als QR-Code möglich	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw DFI light je Bussteig mit Uhrzeitanzeige Umgebungsplan* Stadtplan* Übersichts-DFI	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Empfehlung Optional
Allgemein	Erneuerung der Ausstattung Bushaltestelle (Witterungsschutz + Sitzgelegenheiten)	Empfehlung
Service		

Anmerkungen

- Barrierefreier Umbau der Bushaltestellen ist aktuell in Umsetzung.
- Aufgrund der räumlichen Nähe zur Mobilstation Niederdollendorf Bahnhof soll auf dortige Elemente verwiesen werden (z.B. P+R, Fahrradmietstation). Beide Stationen sind bestenfalls gemeinsam zu entwickeln (Synergien nutzen).

Ausstattungsmerkmale Kategorie L	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	X		-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)		X	Barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle(Steigkante und taktiles Leitsystem, Führung bis zur Stadtbahn), aktuell in Umsetzung	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme		X	Siehe Barrierefreiheit	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw	10.000 € 4.000 €	1 1	14.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation		X	DFI light mit Uhrzeitanzeige an der Bushaltestelle	5.000	2	10.000 €	$BMU_{1,2}$ $ZV\ NVR_1$ $VM\ NRW_1$ $BMVI_2$
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	X		-	-	-	-	-
Netzplan	X		ggf. weiterer in Stele	-	-	-	BMU_1
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X		-	-	-	-	-
Uhr	X		siehe Dynamische Fahrgastinformation	-	-	-	-
Umgebungsplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz + Sitzgelegenheit	X		Erneuerung empfohlen (siehe Empfehlung)	-	-	-	-
Mobilfunk	X		-	-	-	-	-
Ladeboxen für Pedelec-Akkus		X	E-Ladeschrank Fahrrad (mind. 6 Boxen)	7.200 €	1	7.200 €	$BMU_{1,2}$ $ZV\ NVR_1$ $VM\ NRW_1$ $BMVI_2$
Fahrradmietstation		X	Fahrradmietstation mit 6 Pedelecs	1.000 €	6	6.000 €	$ZV\ NVR_1$ BMU_2
Witterungsschutz + Sitzgelegenheiten	X	X	Erneuerung der Ausstattung	15.000 €	2	30.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Stadtplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	-
Dynamische Fahrgastinformation		X	Übersichts-DFI	30.000 €	1	30.000 €	$BMU_{1,2}$ $ZV\ NVR_1$ $VM\ NRW_1$ $BMVI_2$
E-Scootersharing-Angebot		X	Markierungsarbeiten Abstellfläche	1.000 €	1	1.000 €	
				Investitionssumme		**67.200 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

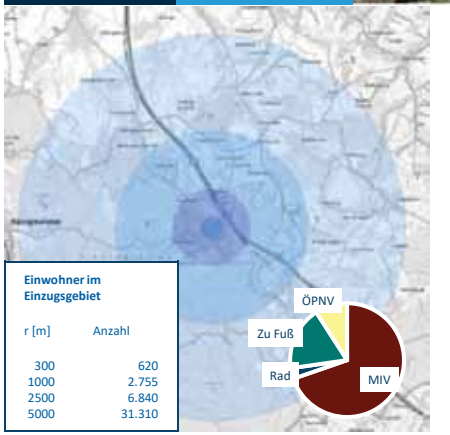
Ittenbach

Königswinter

Kat: M



Bestand | Ausbau



Anschlussart	Regionalbus
Regionale Einordnung	peripher
Fahrgäste pro Tag	446
Anbindungen nach Köln/Bonn	2 Fahrten/h (1 Umstieg)
weitere Zentren	Königswinter (2/h) Oberpleis (2/h)

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle	Mindestausstattung
Fahrrad-Vernetzung	20-50 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel E-Ladeschrank (Fahrrad) Radluftstation Fahrradmietstation	Mindestausstattung Empfehlung Empfehlung Optional
MIV-Vernetzung	2 E-Ladesäulen PKW	Optional
Sonstige Vernetzung		
Information *in Stele integrierbar, auch als QR-Code möglich	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw DFI light je Bussteig mit Uhrzeitanzeige Netz-/Umgebungsplan* Übersichts-DFI	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Optional
Allgemein	Städtebauliche Aufwertung (Erhöhung Aufenthaltsqualität und soziale Kontrolle) Neuausstattung mit Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten	Empfehlung Empfehlung
Service	(Gepäck-) Schließfächer	Optional

Anmerkungen

- Fahrradmietstation ab Sommer 2021

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie	
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	X		-	-	-	-	-	
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)		X	Barrierefreier Ausbau des Busbahnhofs	30.000 €	2	60.000 €	BMU_1, ZV NVR_1	VM $NRW_{1,2,3}$
Taktile Leitsysteme		X	Siehe Barrierefreiheit	-	-	-	-	
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw	10.000 € 2.000 €	1 1	12.000 €	BMU_1	VM NRW_2
Dynamische Fahrgastinformation		X	DFI-Light mit Uhrzeitanzeige je Bussteig	5.000 €	2	10.000 €	BMU_1 ZV NVR_1	VM NRW_2
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)		X	20 – 50 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	35	35.000 €	$BMU_{1,2}$, VM NRW_1	ZV NVR_1, $BMVI_2$
Netzplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	BMU_1	
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X		-	-	-	-	-	
Uhr		X	In DFI integriert	-	-	-	-	
Umgebungsplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	VM NRW_2	
Witterungsschutz + Sitzgelegenheit	X		-	-	-	-	-	
Mobilfunk	X		-	-	-	-	-	
Ladeboxen für Pedelec-Akkus		X	E-Ladeschrank Fahrrad (mind. 6 Boxen)	7.200 €	1	7.200 €	$BMU_{1,2}$ VM NRW_1	ZV NVR_1 $BMVI_2$
Radluftstation		X	Errichtung einer Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2	VM NRW_{12}
Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten	X	X	Neuausstattung mit Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten	10.000 €	2	20.000 €	BMU_2 ZV NVR_1	VM NRW_2
Städtebauliche Aufwertung		X	Erhöhung Aufenthaltsqualität und soziale Kontrolle	-	-	-	-	
E-Ladesäulen PKW		X	Ausweisung Parkplatz E-Pkw + Ladesäule	7.000 €	2	14.000 €	MWIDE NRW	BMWi
Dynamische Fahrgastinformation		X	Übersichts-DFI	30.000 €	1	30.000 €	BMU_1 ZV NVR_1	VM NRW_2
Fahrradmietstation		X	bereits in Planung	-	-	-	-	
(Gepäck-)Schließfächer		X	ggf. kombinierbar mit Pedelec-Ladeboxen	5.000 €	1	5.000 €	BMU_2	VM NRW_2
				Investitionssumme		**145.200 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**		

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

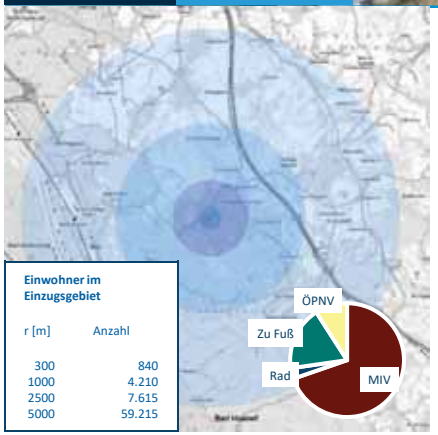
Haus Schlesien

Königswinter

Kat: M



Bestand | Ausbau



Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Fahrrad-Vernetzung	6-10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel E-Ladeschrank (Fahrrad) Radluftstation Fahrradmietstation	Mindestausstattung Empfehlung Empfehlung Optional
MIV-Vernetzung		
Sonstige Vernetzung		
Information *in Stele integrierbar, auch als QR-Code möglich	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw DFI light je Bussteig mit Uhrzeitanzeige Netz-/Umgebungsplan*	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung
Allgemein	Neuausstattung mit Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten der südlichen Richtungshaltestelle	Empfehlung
Service	(Gepäck-) Schließfächer	Optional

Anschlussart	Regionalbus
Regionale Einordnung	peripher
Fahrgäste pro Tag	593
Anbindungen nach Köln/Bonn	6 Fahrten/h (1 Umstieg)
Anbindung weitere Zentren	Oberpleis (6/h)

Anmerkungen

- Barrierefreier Umbau der Bushaltestellen Frühjahr 2021 abgeschlossen
- Virtuelle Fahrradmietstation für E-Bikes ab Sommer 2021
- Um Raum für eine bessere Ausstattung der Haltestellen zu gewinnen, den Fahrkomfort zu verbessern und den Fußverkehr zu stärken wird der Rückbau der Busbuchten empfohlen.
- Für den Parkplatz und die südliche Richtungshaltestelle liegen Planungen vor.

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie	
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	X		-	-	-	-	-	
Taktile Leitsysteme	X		Siehe Barrierefreiheit	-	-	-	-	
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw	10.000 € 2.000 €	1 1	12.000 €	BMU_1	$VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation		X	DFI Light mit Uhrzeitanzeige je Bussteig	5.000 €	2	10.000 €	BMU_1 $ZV\ NVR_1$	$VM\ NRW_2$
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)		X	6 – 10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	10	10.000 €	$BMU_{1,2}$, $VM\ NRW_1$	$ZV\ NVR_1$, $BMVI_2$
Netzplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	BMU_1	
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X		-	-	-	-	-	
Uhr		X	In DFI integriert	-	-	-	-	
Umgebungsplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	$VM\ NRW_2$	
Witterungsschutz + Sitzgelegenheit	X		-	-	-	-	-	
Mobilfunk	X		-	-	-	-	-	
Ladeboxen für Pedelec-Akkus		X	E-Ladeschrank Fahrrad (mind. 6 Boxen)	7.200 €	1	7.200 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_1$	$ZV\ NVR_1$ $BMVI_2$
Radluftstation		X	Errichtung einer Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2	$VM\ NRW_{12}$
Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten	X	X	Neuausstattung mit Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten der südlichen Richtungshaltestelle	10.000 €	1	10.000 €	BMU_2 $ZV\ NVR_1$	$VM\ NRW_2$
Virtuelle Fahrradmietstation		X	bereits in Planung	-	-	-	-	
(Gepäck-)Schließfächer		X	ggf. kombinierbar mit Pedelec-Ladeboxen	5.000 €	1	5.000 €	BMU_2	$VM\ NRW_2$
				Investitionssumme		**50.200 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**		

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

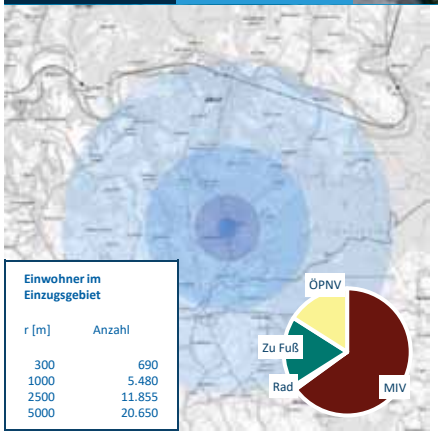
Oberpleis Busbahnhof

Königswinter

Kat: L



Bestand | Ausbau



Anschlussart	Regionalbus, zukünftig Schnellbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	4.049
Anbindungen nach Köln/Bonn	2/6 Fahrten/h (0/1 Umstieg(e))
weitere Zentren	**Königswinter (2/h)**

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle	Mindestausstattung
Fahrrad-Vernetzung	20-50 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel mind. 12 gesicherte Fahrradabstellanlagen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem E-Ladeschrank (Fahrrad) Radluftstation Fahrradmietstation	Empfehlung Empfehlung Empfehlung Empfehlung Empfehlung
MIV-Vernetzung	Carsharing-Angebot Kurzzeitparkplätze	Empfehlung Empfehlung
Sonstige Vernetzung	Taxistand E-Scootersharing-Angebot	Empfehlung Optional
Information *in Stele integrierbar, auch als QR-Code möglich	Stele mobil.nrw mit Netz- und Umgebungsplan Beschilderung mobil.nrw Netz-/Umgebungsplan* DFI je Bussteig mit Uhrzeitanzeige Übersichts-DFI	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Empfehlung
Allgemein		
Service	(Gepäck-) Schließfächer WC-Anlage	Empfehlung Empfehlung

Anmerkungen

- Es gibt ein integriertes Handlungskonzept für die Ortsmitte von Oberpleis mit Planungen für die komplette Neugestaltung der Haltestelle. Aus diesem Grund wurden die Ausstattungselemente nicht im Steckbrief verortet
- Im Zuge der Umgestaltung ist auch der barrierefreie Ausbau geplant (Für die Planung und Umsetzung wurden im Haushalt 2021 ff Haushaltsmittel eingeplant)
- Fahrradmietstation mit konventionellen Fahrrädern sowie E-Bikes ab Sommer 2021
- Eine WC-Anlage ist bereits im vorhandenen Bistro vorhanden. Es ist eine Kooperation mit Gewerbetreibenden anzustreben (z.B. als ‚nette Toilette')

Ausstattungsmerkmale Kategorie L	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	X		-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)		X	Barrierefreier Ausbau des Busbahnhofs läuft über einen gesonderten Förderantrag der Stadt	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme		X	Siehe Barrierefreiheit	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	Stele mobil.nrw mit Netz- und Umgebungsplan Beschilderung mobil.nrw	10.000 € 2.000 €	1 1	12.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation		X	DFI mit Uhrzeitanzeige je Bussteig	15.000 €	5	75.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	X	X	Ausbau empfohlen, siehe Empfehlungen	-	-	-	-
Netzplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	BMU_1
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X		-	-	-	-	-
Uhr		X	In DFI integriert	-	-	-	-
Umgebungsplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz + Sitzgelegenheit	X		-	-	-	-	-
Mobilfunk	X		-	-	-	-	-
Dynamische Fahrgastinformation		X	Übersichts-DFI	30.000 €	1	30.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)		X	20 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	20	20.000 €	$BMU_{1,2}$, $ZV\ NVR_1$, $VM\ NRW_1$ $BMVI_2$
Fahrradabstellanlage (gesichert)		X	mind. 12 Fahrradstellplätze in Boxen **oder** Käfigen mit digitaler Steuerung und elektro-nischem Zugangs- und Hintergrundsystem	3.000 € pro Fahrradbox 2.250 € pro Platz in Sammelanlage	12 24	36.000 € 54.000 €	$BMU_{1,2}$ $ZV\ NVR_1$ $VM\ NRW_1$ $BMVI_2$
Ladeboxen für Pedelec-Akkus		X	E-Ladeschrank Fahrrad (mind. 6 Boxen)	7.200 €	1	7.200 €	$BMU_{1,2}$ $ZV\ NVR_1$ $VM\ NRW_1$ $BMVI_2$
Radluftstation		X	Errichtung einer Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 $VM\ NRW_{12}$
Fahrradmietstation		X	bereits in Planung	-	-	-	-
Carsharing-Angebot		X	2 Carsharing-Parplätze (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	BMU_1
Kurzzeitparkplätze		X	Markierungsarbeiten	800 €	4	3.200 €	-
Taxistand		X	Markierungsarbeiten	800 €	2	1.600 €	-
(Gepäck-)Schließfächer		X	ggf. kombinierbar mit Pedelec-Ladeboxen	5.000 €	1	5.000 €	BMU_2 $VM\ NRW_2$
Öffentliches WC		X	*Empfehlung: Kooperation mit Gewerbetreibenden anstreben, um ein vorhandenes WC zu nutzen	Einzeln:100.000 €	1	*-	$VM\ NRW_2$
Mindestausstattung	Empfehlung	Optional		**Investitionssumme**		**198.600 €** (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)	

Ausstattungsmerkmale Kategorie L	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Lastenradmietstation		X	Erweiterung der Fahrradmietstation um 2 Lastenräder	1.500 €	2	3.000 €	ZV NVR_1 BMU_2
E-Scootersharing-Angebot		X	Markierungsarbeiten Abstellfläche	1.000 €	1	1.000 €	-
Lademöglichkeit für Mobilgeräte		X	in Gepäckschließfächern integrierbar	Mehrkosten	1	2.500 €	BMU_2
				Investitionssumme		**€ (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

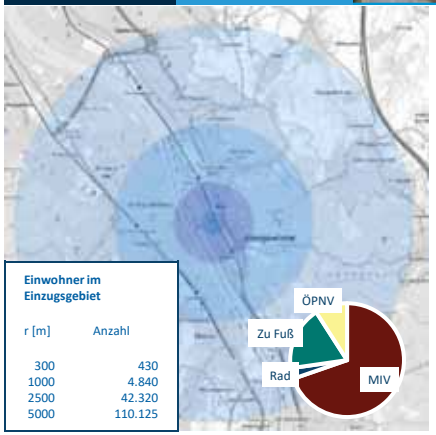
Longenburg Stadtbahn

Königswinter

Kat: L



Bestand | Ausbau



Anschlussart	Stadtbahn, Regionalbus
Regionale Einordnung	peripher
Fahrgäste pro Tag	253 (nur Bus)
Anbindungen nach Köln/Bonn	6 Fahrten/h (0 Umstiege)
weitere Zentren	**Königswinter (6/h)**

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle	Mindestausstattung
Fahrrad-Vernetzung	10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel E-Ladeschrank (Fahrrad) Radluftstation Fahrradmietstation	Mindestausstattung Empfehlung Empfehlung Optional
MIV-Vernetzung	2 E-Ladesäulen PKW Carsharing-Angebot	Empfehlung Optional
Sonstige Vernetzung	E-Scootersharing-Angebot	Optional
Information	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw DFI light je Bushaltestelle mit Uhrzeitanzeige Umgebungsplan Übersichts-DFI	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Optional
Allgemein	Optimierung der Beleuchtung im Bereich der Bushaltestelle Erneuerung der Ausstattung Bushaltestelle	Mindestausstattung Empfehlung
Service	(Gepäck-) Schließfächer WC-Anlage Lademöglichkeit f. Mobilgeräte	Optional Optional Optional

Anmerkungen

RHEIN SIEG KREIS | Zentrum für integrierte Verkehrssysteme | Planersocietät

Ausstattungsmerkmale Kategorie L	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie	
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	X		-	-	-	-	-	
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)		X	Barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle	30.000 €	2	60.000 €	BMU_1, ZV NVR_1	VM $NRW_{1,2,3}$
Taktile Leitsysteme		X	Siehe Barrierefreiheit	-	-	-	-	
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw	10.000 € 2.000 €	1 1	12.000 €	BMU_1	VM NRW_2
Dynamische Fahrgastinformation		X	DFI Light mit Uhrzeitanzeige je Bussteig	5.000 €	2	10.000 €	BMU_1 ZV NVR_1	VM NRW_2
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)		X	10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	10	10.000 €	$BMU_{1,2}$, VM NRW_1	ZV NVR_1, $BMVI_2$
Netzplan	X		-	-	-	-	-	
Soziale Kontrolle & Beleuchtung		X	Optimierung der Beleuchtung im Bereich der Bushaltestelle, ca. 4 Laternen	4.500 €	4	18.000 €	BMU_1 VM NRW_2	VM NRW_3
Uhr		X	In DFI integriert	-	-	-	-	
Umgebungsplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	VM NRW_2	
Witterungsschutz + Sitzgelegenheit	X		-	-	-	-	-	
Mobilfunk	X		-	-	-	-	-	
Ladeboxen für Pedelec-Akkus		X	E-Ladeschrank Fahrrad (mind. 6 Boxen)	7.200 €	1	7.200 €	$BMU_{1,2}$ VM NRW_1	ZV NVR_1 $BMVI_2$
Radluftstation		X	Errichtung einer Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2	VM NRW_{12}
E-Ladesäulen PKW		X	Ausweisung Parkplatz E-Pkw + Ladesäule	7.000 €	2	14.000 €	MWIDE NRW	BMWi
Witterungsschutz + Sitzgelegenheit	X	X	Erneuerung der Ausstattung	15.000 €	2	30.000 €	BMU_1	VM NRW_2
Dynamische Fahrgastinformation		X	Übersichts-DFI	30.000 €	1	30.000 €	BMU_1 ZV NVR_1	VM NRW_2
Fahrradmietstation		X	Fahrradmietstation mit 6 Fahrrädern	1.000 €	6	6.000 €	ZV NVR_1	BMU_2
Carsharing-Angebot		X	2 Carsharing-Parplätze (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	BMU_1	
E-Scootersharing-Angebot		X	Markierungsarbeiten Abstellfläche	1.000 €	1	1.000 €	-	
(Gepäck-)Schließfächer		X	ggf. kombinierbar mit Pedelec-Ladeboxen	5.000 €	1	5.000 €	BMU_2	VM NRW_2
Öffentliches WC		X		100.000 €	1	100.000 €	VM NRW_2	
				Investitionssumme		**172.200 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**		

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

9.8 Lohmar

Die Stadt Lohmar grenzt im Süden unmittelbar an die Stadt Troisdorf und die Kreisstadt Siegburg. Das Stadtgebiet erstreckt sich entlang der B484 bis zur nördlichen Grenze mit dem Rheinisch-Bergischen Kreis. Im Osten besteht eine Grenze zur Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid.

Der öffentliche Nahverkehr wird vorrangig durch Regionalbusse abgewickelt. Der Bahnhof in Honrath stellt den einzigen Anschluss an den Schienenverkehr dar.

Für die Stadt Lohmar sollten zu Beginn der Erarbeitung des Feinkonzepts sieben Standorte untersucht werden. Im weiteren Verlauf wurde gemeinsam mit der Stadt und dem Kreis abgestimmt, dass im Rahmen dieser Untersuchung innerhalb des Stadtzentrums lediglich einer von ursprünglich drei Standorten prioritär weiter betrachtet wird. Die Wahl fiel aufgrund des vorhandenen Potenzials für Mobilstationen und den vorhandenen Flächenverfügbarkeiten auf den Standort Stadthaus. Die unmittelbar benachbarten Stationen Vila-Verde-Str. und Steinhöfer Weg werden aber dennoch von der Stadt bei den zukünftigen Planungen (in einer nachgelagerten Phase) zum Thema Mobilstationen berücksichtigt.

Honrath Bahnhof (Stationsgröße M)

Der Standort Honrath Bahnhof verfügt bereits über einen hohen Ausbauzustand hinsichtlich erforderlicher Mindestausstattungen. In Bezug auf das Thema Barrierefreiheit der gesamten Station sind jedoch Arbeiten an den beiden Bussteigen erforderlich. Hierzu sind vonseiten der Stadt bereits Fördermittel beantragt. Attraktiv für Fahrgäste ist insbesondere die direkte SPNV-Verbindung nach Köln mit einer Fahrzeit von 30 Minuten.

Stadthaus (Stationsgröße M)

Für das Stadtzentrum Lohmars wurde der Standort Stadthaus untersucht. In direkter Umgebung der beiden Bussteige stehen ohne Weiteres keine ausreichenden Flächen für einen Ausbau zur Verfügung. Erforderliche bzw. empfohlene Bausteine könnten jedoch auf dem Parkplatz des Stadthauses eingerichtet werden. Die Stadt plant bereits erste Änderungen der bisher fast ausschließlich für die privaten Pkw der Stadthausmitarbeiter genutzten Flächen. Beispielsweise wird hier im Sommer 2021 eine Fläche für ein Fahrradmietstation mit konventionellen Rädern als auch E-Bikes bereitgestellt.

Birk Kirche (Stationsgröße S)

Um als Mobilstation der Kategorie S definiert werden zu können, sind am Standort Birk Kirche nur wenige Anpassungen vorzunehmen. Beispielsweise ist die Installation einer dynamischer Fahrgastinformation erforderlich.

Während der Bearbeitung kam es jedoch zu Überlegungen der Stadt, die Mobilstation an den Standort Birk Bürgerzentrum zu verlegen. Hierbei handelt es sich um eine ausschließlich für den Schulbusverkehr genutzte Haltestelle, die nach geplanter Verlagerung des Schulstandortes entfällt. Daher wird weiterhin empfohlen, Birk Kirche als Mobilstation auszubauen.

Donrath Kreuzung (Stationsgröße S)

Die Mobilstation soll nach aktuellem Kenntnisstand und den Planungen der Stadt gemeinsam mit der Haltestelle Schulzentrum als Mobilstation errichtet werden. Im Rahmen dieser Untersuchung wurde unabhängig davon aufgezeigt, welche Ausstattungsmerkmale am Standort Donrath Kreuzung gefordert bzw. zu empfehlen sind.

Wahlscheid Kirche (Stationsgröße S)

Am untersuchten Standort Wahlscheid Kirche sind lediglich geringfügige Anpassungen wie z. B. die Überdachung vorhandener Radabstellanlagen vorzunehmen. Planungen für eine zusätzliche Verknüpfung der Verkehrsmittel stehen bereits kurz vor der Umsetzung. Im Sommer 2021 wird dazu eine Fahrradmietstation eingerichtet.

Haltestelle	Stadt/Gemeinde	Stationsgröße	Raumkategorie	Anschlussart	Fahrgäste pro Tag
Honrath Bahnhof	Lohmar	M	peripher	SPNV/Regionalbus	500-1.000 (SPNV) 155 (Bus)
Lohmar Stadthaus	Lohmar	M	zentral	Regionalbus	1069
Vila-Verde-Straße*	Lohmar	M	zentral	Regionalbus	401
Steinhöfer Weg*	Lohmar	M	zentral	Regionalbus	674
Birk Kirche	Lohmar	S	zentral	Regionalbus	130
Donrath Kreuzung	Lohmar	S	zentral	Regionalbus	358
Wahlscheid Kirche	Lohmar	S	zentral	Regionalbus	315

* nicht weiter betrachtete Mobilstation, kein Steckbrief ausgearbeitet

Birk Kirche

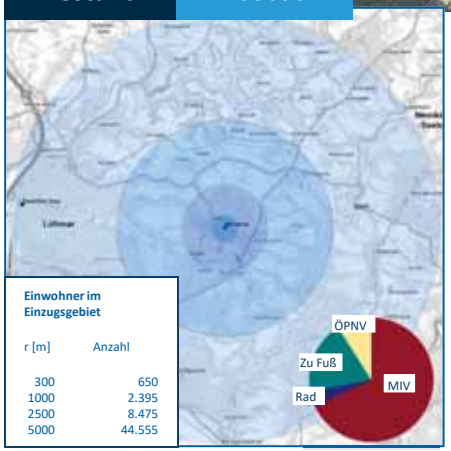
Lohmar

Kat: S



Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Fahrradvernetzung	Überdachung der vorhandenen Fahrradabstellanlage	Mindestausstattung
Information	Stele mobil.nrw	Mindestausstattung
	DFI Light mit Uhr	Mindestausstattung
	Netz-, Stadt- und Umgebungsplan (ggf. in Stele integriert)	Mindestausstattung

Bestand | Ausbau



Anschlussart	Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	130
Anbindung nach Köln/Bonn	2 Fahrten/h (1 Umstieg)
Anbindung weitere Zentren	**Siegburg (2/h)** **Lohmar (1/h)**

Anmerkungen

- Vorhandene Überlegungen der Stadt sehen vor, die Mobilstation am Standort Haltestelle Bürgerzentrum (mit den gleichen Ausstattungsmerkmalen) zu realisieren.
- Die Flächenverfügbarkeiten der genannten Bausteine sind in diesem Fall in einer separaten Prüfung zu vertiefen.
- Bei der Haltestelle Birk Bürgerzentrum handelt es sich um eine ausschließlich für den Schulbusverkehr genutzte Haltestelle, die nach geplanter Verlagerung des Schulstandortes entfällt. Daher wird empfohlen, Birk Kirche als Mobilstation auszubauen.

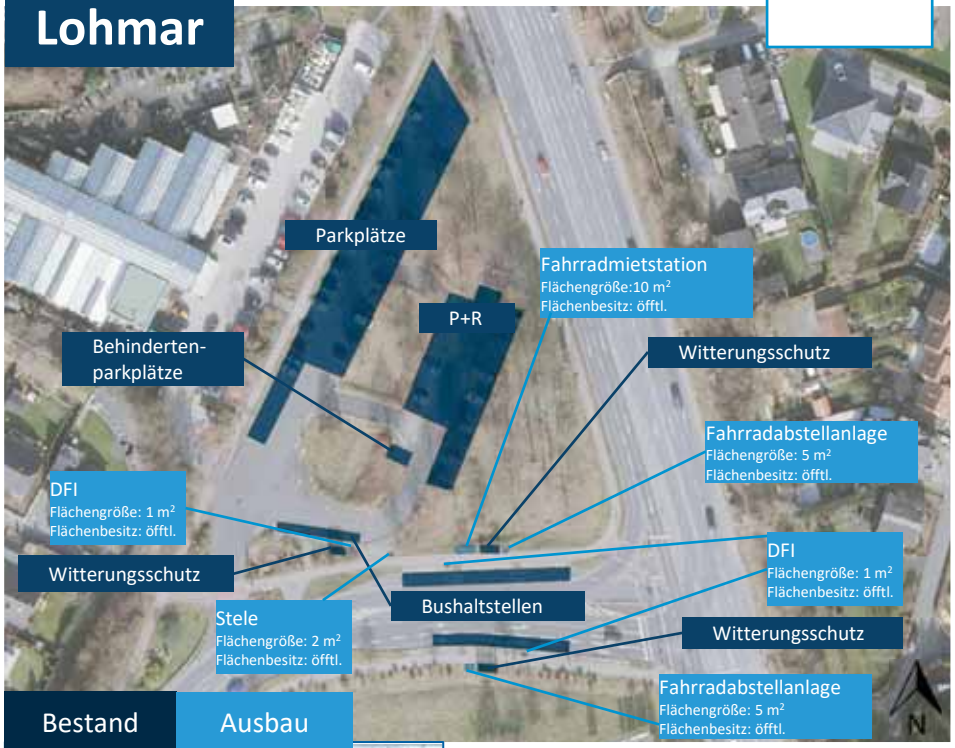
Ausstattungsmerkmale Kategorie S	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	x	-	-	-	-	-	--
Taktile Leitsysteme	x	-	-	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation	-	x	DFI Light mit integrierter Uhr	5.000 €	2	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	x	x	Überdachung der vorhandenen Fahrradabstellanlage	700 € / Stellplatz	8	5.600 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Netzplan	x	x	Netzplan (Vitrine vorh.)	-	2	-	BMU_1
Sitzgelegenheiten	x	-	-	-	-	-	-
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	-	x	Siehe DFI	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan (Vitrine vorh.)	-	2	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz	x	-	-	-	-	-	-
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Stadtplan	-	x	Stadtplan (Vitrine vorh.)	-	2	-	$VM\ NRW_2$
				Investitionssumme		**25.600 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

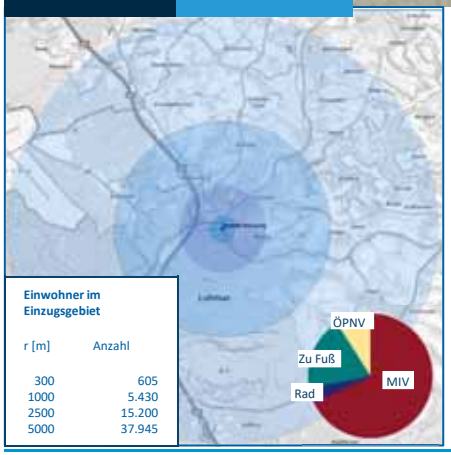
Donrath Kreuzung

Lohmar

Kat: S



Bestand | Ausbau



Anschlussart	Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	358
Anbindung nach Köln/Bonn	2 Fahrten/h (1 Umstieg)
Anbindung weitere Zentren	**Siegburg (2/h)**

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Fahrradvernetzung	Überdachung der vorhandenen Fahrradabstellanlagen	Mindestausstattung
	Fahrradmietstation	Optional
Information	Stele mobil.nrw	Mindestausstattung
	DFI mit Uhr an der Bushaltestelle	Mindestausstattung
	Netz-, Stadt- und Umgebungsplan in Informationsvitrinen integrieren	Mindestausstattung
Allgemein	Notrufsprechstelle	Optional

Anmerkungen

- Die Mobilstation soll nach aktuellem Kenntnisstand und den Planungen der Kommune gemeinsam mit der Haltestelle Schulzentrum als Mobilstation errichtet werden.

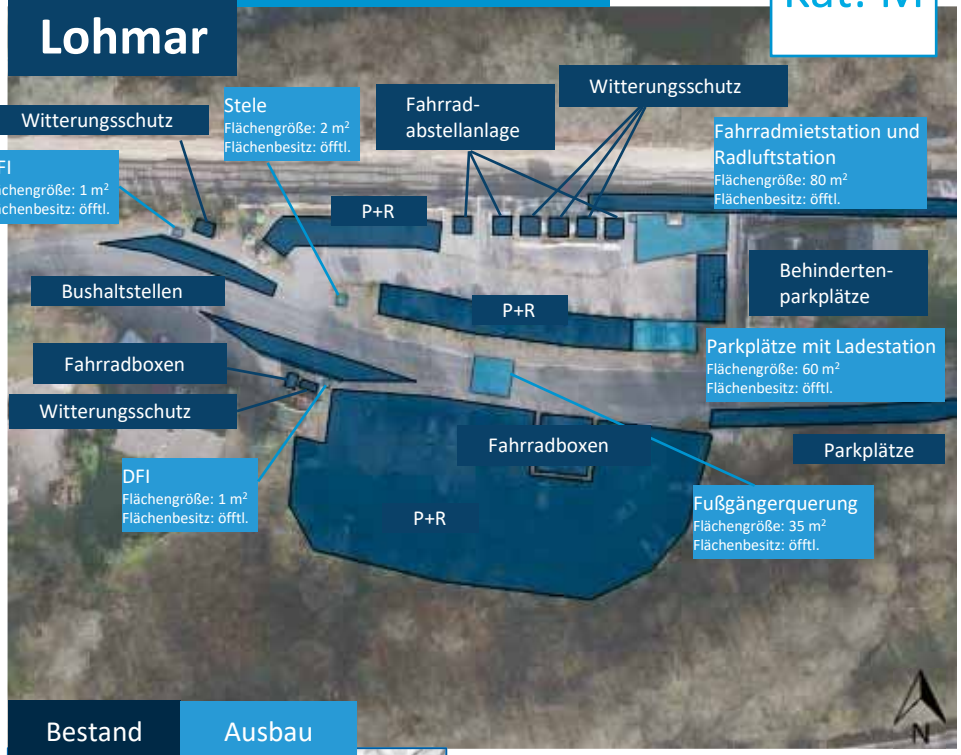
Ausstattungsmerkmale Kategorie S	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	x	-	-	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme	x	-	-	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation	-	x	DFI an der Bushaltestelle mit integrierter Uhr	15.000 €	3	45.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	x	x	Überdachung der vorhandenen Fahrradabstellanlagen	700 € / Stellplatz	7	4.900 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Netzplan	-	x	Netzplan an der Bushaltestelle (Vitrine vorh.)	-	3	-	BMU_1
Sitzgelegenheiten	x	-	-	-	-	-	-
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	-	x	Siehe DFI	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan	-	1	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz	x	-	-	-	-	-	-
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Stadtplan	-	x	Stadtplan	-	1	-	$VM\ NRW_2$
Notrufsprechstelle	-	x	Notrufsprechstelle zur Verbesserung der Sicherheit	10.000 €	1	10.000 €	$VM\ NRW_2$
Fahrradmietstation	-	x	Fahrradmietstation mit 5 Fahrrädern	1.000 €	5	5.000 €	-
				Investitionssumme		**59.900 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

Honrath Bahnhof

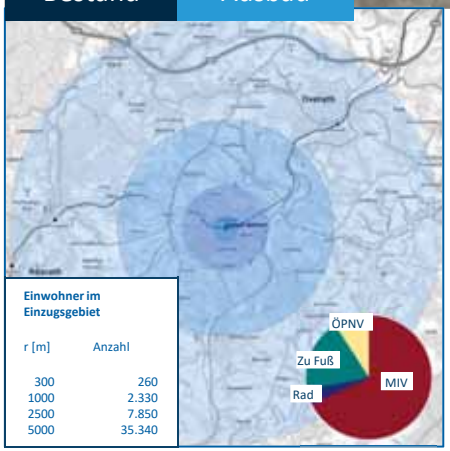
Lohmar

Kat: M



Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Erreichbarkeit des Bahnhofs vom Behindertenparkplatz optimieren	Mindestausstattung
	Taktiles Leitsystem an der Bushaltestelle	Mindestausstattung
	Sichere Fußgängerquerung	Mindestausstattung
Fahrradvernetzung	Fahrradmietstation	Optional
	Errichtung Radluftstation	Empfehlung
MIV-Vernetzung	E-Ladesäulen	Empfehlung
Information	Stele mobil.nrw	Mindestausstattung
	DFI mit Uhr an der Bushaltestelle	Mindestausstattung
	Netzplan, (Stadtplan), Umgebungsplan in Informationsvitrinen integrieren	Mindestausstattung
	Stadtplan ggf. in Stele integrieren	Empfehlung

Bestand | Ausbau



Anschlussart	SPNV, Regionalbus
Regionale Einordnung	peripher
Fahrgäste pro Tag	500-1.000 (SPNV), 155 (Bus)
Anbindung nach Köln/Bonn	2 Fahrten/h (0/1 Umstieg)
Anbindung weitere Zentren	**Lohmar (2/h)**

Anmerkungen

- Erste Planungen der Stadt hinsichtlich der Ausweitung der Parkmöglichkeiten in Form eines Parkdecks (Neubau) zugunsten der Errichtung einer Mobilstation wurden nicht weiterverfolgt.
- Fördermittel für den barrierefreien Ausbau sind bereits beantragt.
- Derzeit sind die Busbuchten baulich zu kurz ausgeprägt, um ein spaltfreies Anfahren zu ermöglichen.

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	x	x	Verlegung der Rampe Barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle inkl. Fußgängerquerung (bereits Fördermittel beantragt)	5.000 € -	1 -	5.000 € -	BMU_1 $VM\ NRW_{1,2,3}$ $ZV\ NVR_1$
Taktile Leitsysteme	x	x	Taktiles Leitsystem an Bushaltestelle	Fällt unter Kosten Barrierefreiheit	-	-	BMU_1 $VM\ NRW_{1,2,3}$ $ZV\ NVR_1$
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Errichtung/Ausweitung der Stele mobil.nrw	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation	x	x	DFI an Haltestelle mit integrierter Uhr (bereits Fördermittel beantragt)	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	x	-	-	-	-	-	-
Netzplan	x	x	Netzplan an Bushaltestelle (Vitrine vorh.)	-	2	-	BMU_1
Sitzgelegenheiten	x	-	-	-	-	-	-
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	Videoüberwachung vorhanden	-	-	-	-
Uhr	x	-	-	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Integrierung in vorhandene Vitrinen	-	2	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz	x	-	-	-	-	-	-
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Entwerter	x	-	-	-	-	-	-
Fahrkartenautomat	x	-	-	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (gesichert)	x	-	-	-	-	-	-
Radluftstation	-	x	Errichtung Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 $VM\ NRW_{1,2}$
Notruf-/Infosprechstelle	x	-	-	-	-	-	-
Parkplätze	x	-	-	-	-	-	-
E-Ladesäulen Pkw	-	x	Ausweisung Parkplatz E-Pkw + Ladesäule	7.000 €	2	14.000 €	$BMWi_1$ $MWIDE\ NRW_1$
Stadtplan	-	x	In Stele integrieren	-	-	-	$VM\ NRW_2$
Fahrradmietstation	-	x	Einrichtung Pedelecs für Sommer 2021 geplant	-	-	-	-
				Investitionssumme		**30.000 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

Stadthaus

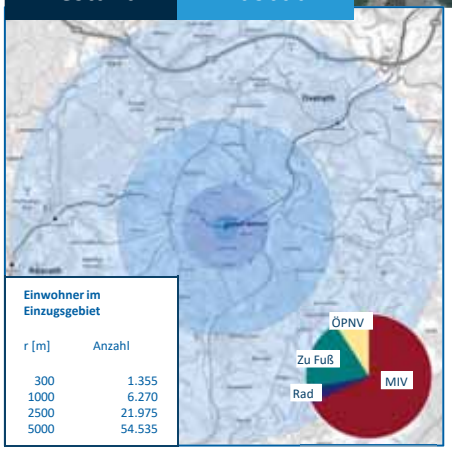
Lohmar

Kat: M



Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Fahrradvernetzung	Überdachung der vorhandenen Fahrradabstellanlagen	Mindestausstattung
	20 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	Empfehlung
	Errichtung Radluftstation	Empfehlung
	12 gesicherte Fahrradabstellanlagen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem	Empfehlung
MIV-Vernetzung	Carsharing-Angebot	Optional
Sonstige Vernetzung	E-Scootersharing-Angebot	Optional
Information	Stele mobil.nrw	Mindestausstattung
	Informationsvitrine mit Netz-, Stadt- und Umgebungsplan (ggf. in Stele integriert)	Mindestausstattung

Bestand | Ausbau



Anschlussart	Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	1069
Anbindung nach Köln/Bonn	2 Fahrten/h (1 Umstieg)
Anbindung weitere Zentren	**Siegburg 4/h**

Anmerkungen

- Eine Fahrradmietstation wird im Juni 2021 eingerichtet.
- Die Ausstattung der Station mit dynamischen Fahrgastinformationen ist bereits in Planung.
- Auf eine Verortung der Bausteine wurde in Absprache mit der Stadt verzichtet, da bereits fortgeschrittene Planungen zur Umgestaltung des Stadthaus-Parkplatzes vorliegen.

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	x	-	-	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme	x	-	-	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation	-	x	Bereits in Planung	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	x	x	Überdachung der vorhandenen Fahrradabstellanlage 20 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	700 € 1.000 €	6 20	4.200 € 20.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Netzplan	-	x	Netzplan (inkl. Vitrine)	3.000 €	1	3.000 €	BMU_1
Sitzgelegenheiten	x	-	-	-	-	-	-
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	-	x	Siehe DFI	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan (zu Vitrine mit Netzplan)	-	1	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz	x	-	-	-	-	-	-
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Sauberkeit	x	-	-	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (gesichert)	-	x	12 Fahrradstellplätze in Boxen	3.000 € pro Fahrradbox	12	36.000 €	$VM\ NRW_2$
Radluftstation	-	x	Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 $VM\ NRW_{1,2}$
Stadtplan	-	x	Stadtplan (zu Vitrine mit Umgebungsplan)	-	1	-	$VM\ NRW_2$
Carsharing-Angebot	-	x	2 Carsharing Parkplätze (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	BMU_1
E-Scootersharing-Angebot	-	x	Markierungsarbeiten Abstellfläche	1.000 €	1	1.000 €	-
				Investitionssumme		**74.200 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

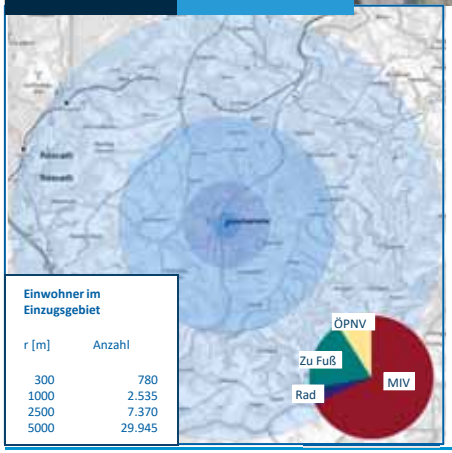
Wahlscheid Kirche

Lohmar

Kat: S



Bestand | Ausbau



Anschlussart	Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	315
Anbindung nach Köln/Bonn	2 Fahrten/h (1 Umstieg)
Anbindung weitere Zentren	**Siegburg (2/h)**

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Fahrradvernetzung	Überdachung der vorhandenen Fahrradabstellanlagen	Mindestausstattung
Information	Stele mobil.nrw	Mindestausstattung
	DFI Light mit Uhr	Mindestausstattung
	Netz-, Stadt- und Umgebungsplan (ggf. in Stele integriert)	Mindestausstattung

Anmerkungen

- Eine Fahrradmietstation wird Mitte 2021 errichtet.

Ausstattungsmerkmale Kategorie S	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	x	-	-	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme	x	-	-	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation	-	x	DFI-Light an Bushaltestelle mit integrierter Uhr	5.000 €	2	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	x	x	Überdachung der vorhandenen Fahrradabstellanlagen	700 € / Stellplatz	3	2.100 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Netzplan	x	x	Netzplan (Vitrine vorh.)	-	2	-	BMU_1
Sitzgelegenheiten	x	-	-	-	-	-	-
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	-	x	Siehe DFI	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan (Vitrine vorh.)	-	2	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz	x	-	-	-	-	-	-
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Stadtplan	-	x	Stadtplan (Vitrine vorh.)	-	2	-	$VM\ NRW_2$
				Investitionssumme		**22.100 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

9.9 Meckenheim

Die Stadt Meckenheim, aufgrund des umgebenden Obstanbaugebiets auch als „Apfelstadt“ bekannt, liegt im linksrheinischen Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises und grenzt an Rheinland-Pfalz, wodurch grenzüberschreitende ÖPNV-Verkehre zu berücksichtigen sind. Die S-Bahnlinie S23 verkehrt zwischen Euskirchen und Bonn und verbindet Meckenheim mit seinen zwei Bahnstationen Meckenheim (Stationsgröße L) und Industriepark (Stationsgröße M) mit der Bundesstadt Bonn. Mehrmals pro Stunde bestehen Direktverbindungen zum benachbarten Oberzentrum. Beide Bahnstationen liegen, obwohl sie regional bedeutende SPNV-Haltestellen sind, peripher. Neben dem SPNV verkehren an beiden Haltestellen zusätzlich Regionalbusse. Zusätzlich wurden die drei Regionalbushaltestellen Le-Mée-Platz, Kirche sowie Altendorf Schule als Mobilstationenstandorte analysiert. Der Le-Mée-Platz sowie die nur in einer Richtung angefahrene Haltestelle Kirche befinden sich in zentraler Lage von Meckenheim und haben beide die Stationsgröße M, während sich die Haltestelle Altendorf Schule (mit der Stationsgröße S) im peripher gelegenen Ortsteil Altendorf befindet. Mehrmals pro Stunde bestehen auch hier Verbindungen zum benachbarten Oberzentrum Bonn, jedoch sind die Verbindungen stets mit einem Umstieg verbunden.

Meckenheim Bahnhof (Stationsgröße L)

Die Bahnstation Meckenheim Bahnhof wurde mitsamt dem dazugehörigen historischen Bahnhofsgebäude im vergangenen Jahrzehnt umgebaut und saniert. Deswegen ist der Standort bereits mit vielen neuwertigen Elementen ausgestattet. Der SPNV-Bereich ist zudem barrierefrei, es fehlt in diesem Bereich eine Notruf-/Infosprechstelle. Die Zuständigkeit für die Bahnsteigausstattung liegt hier wiederum bei der Deutschen Bahn AG bzw. dem NVR. Ein barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen östlich des Bahnhofs ist seitens der Stadt Meckenheim geplant, detaillierte Planungen liegen allerdings noch nicht vor. Es wird angestrebt, die Bushaltestellen bzw. den Bereich für die Bushaltestellen zu vergrößern, da das Kapazitätsmaximum für Busse an diesem Standort erreicht ist.

Industriepark Bahnhof (Stationsgröße M)

An der Bahnstation Industriepark, die insbesondere für Pendler im angrenzenden ‚Industriepark Kottenforst‘ sowie für die südlich angrenzenden verdichteten Siedlungsbereiche in Merl und Neu-Meckenheim eine wichtige Haltestelle ist, wird die Stadt Meckenheim in Zusammenarbeit mit der RVK im Sommer 2021 eine Fahrradmietstation mit E-Bikes installieren. Zusätzlich ist eine Übersichts-DFI mit maximaler Zeilenzahl (DB und Bus) im DFI-Konzept der RVK geplant. Auch hier fehlen Notruf- bzw. Infosprechstellen an den Bahnsteigen.

Le-Mée-Platz (Stationsgröße M)

Für die Haltestelle Le-Mée-Platz gibt es bis auf die Planungen aus dem DFI-Konzept der RVK (Übersichts-DFI mit max. Zeilenzahl) keine feststehenden Planungen.

Kirche (Stationsgröße M)

Die Haltestelle Kirche wird aufgrund der Einbahnstraßenregelung der Hauptstraße nur in nördlicher Fahrtrichtung bedient, das für die Linienfahrten in Richtung Süden bestehende Gegenstück liegt ca.

100 m entfernt im parallelen Straßenzug (Klosterstraße) und heißt Seniorenhaus. Durch die räumliche Nähe zueinander wird eine neue gemeinsame Bezeichnung der beiden Richtungshaltestellen empfohlen. Der Ausbau der Haltestelle Seniorenhaus zur barrierefreien Fahrbahnrandhaltestelle ist geplant, einen konkreten Zeitplan gibt es hierfür noch nicht. Ggf. wird der Umbau im Rahmen des Sanierungsausbaus der Klosterstraße durchgeführt (Baubeginn laut Stadt in zwei bis drei Jahren geplant). Gemäß dem DFI-Konzept der RVK ist eine 2-zeilige DFI je Haltestelle geplant.

Altendorf Schule (Stationsgröße S)

Die Haltestelle Altendorf Schule hat eine hohe Priorität im Ausbauprogramm der Stadt Meckenheim für barrierefreie Haltestellen und wird somit als eine der ersten Haltestellen im Jahr 2021 barrierefrei umgebaut.

Haltestelle	Stadt/Gemeinde	Stationsgröße	Raumkategorie	Anschlussart	Fahrgäste pro Tag
Meckenheim Bahnhof	Meckenheim	L	peripher	SPNV, Regionalbus	1.000-2.500 (SPNV), 754 (Bus)
Industriepark Bahnhof	Meckenheim	M	peripher	SPNV, Regionalbus	1.000-2.500 (SPNV), 426 (Bus)
Le-Mée-Platz	Meckenheim	M	zentral	Regionalbus	366
Kirche	Meckenheim	M	zentral	Regionalbus	281
Altendorf Schule	Meckenheim	S	peripher	Regionalbus	109

Meckenheim Bahnhof

Meckenheim

Kat: L

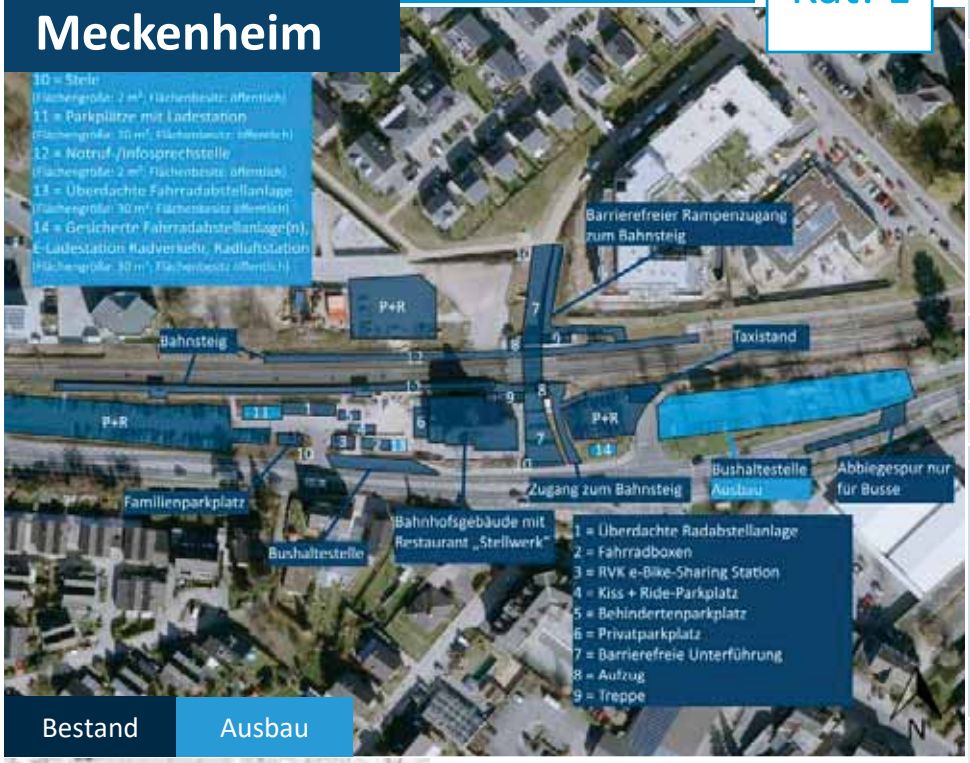


RHEIN SIEG KREIS
Zentrum für integrierte Verkehrssysteme
Planersocietät

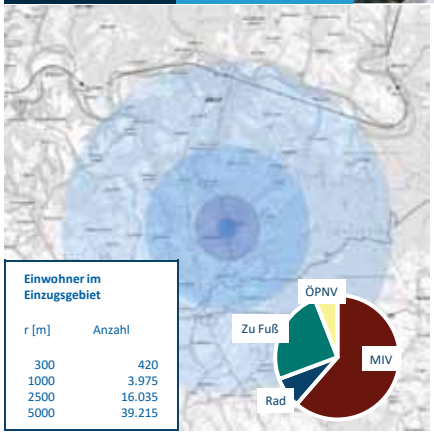
Meckenheim Bahnhof

Meckenheim

Kat: L



Bestand | Ausbau



Anschlussart	S-Bahn, Regionalbus
Regionale Einordnung	peripher
Fahrgäste pro Tag	1.000-2.500 (SPNV), 754 (Bus)
Anbindungen nach Bonn	3 Fahrten/h (0 Umstiege)
weitere Zentren	**Rheinbach (3/h)**

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle	Mindestausstattung
Fahrrad-Vernetzung	28 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel 12 gesicherte Radabstellanlagen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem E-Ladeschränke (Fahrrad) Radluftstation	Empfehlung Empfehlung Empfehlung Empfehlung
MIV-Vernetzung	E-Ladesäulen Carsharing-Angebot	Empfehlung Optional
Sonstige Vernetzung	E-Scootersharing-Angebot	Optional
Information	3x Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw DFI an Bushaltestelle, alternativ Übersichts-DFI, jeweils mit Uhrzeitanzeige Umgebungsplan Stadtplan Übersichts-DFI Bahnhofsvorplatz	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Empfehlung Optional
Allgemein	Notruf-/Infosprechstelle	Optional
Service	(Gepäck-) Schließfächer WC-Anlage	Optional Optional

Anmerkungen

- Übersichts-DFI mit max. Zeilen im DFI-Konzept der RVK geplant
- ggf. prüfen ob gesicherte Fahrradabstellanlage (14) auch auf jetzigem K+R Parkplatz (Bindung Fördermittel) realisierbar ist, um das Fahrradangebot zu konzentrieren.
- Für die WC-Anlage ist eine Kooperation mit Gewerbetreibenden anzustreben (z.B. als ‚nette Toilette')

Ausstattungsmerkmale Kategorie L	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie	
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	X		-	-	-	-	-	
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)		X	Barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle	30.000 €	1	30.000 €	BMU_1, ZV NVR_1	VM $NRW_{1,2,3}$
Taktile Leitsysteme		X	Siehe Barrierefreiheit	-	-	-	-	
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	3x Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw	10.000 € 4.000 €	3 1	34.000 €	BMU_1	VM NRW_2
Dynamische Fahrgastinformation		X	DFI an der Bushaltestelle, bereits im DFI-Konzept der RVK geplant	-	-	-	-	
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	X		-	-	-	-	-	
Netzplan	X		ggf. weiterer an Bushaltestelle oder in Stele	-	-	-	BMU_1	
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X		-	-	-	-	-	
Uhr	X		-	-	-	-	-	
Umgebungsplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	VM NRW_2	
Witterungsschutz + Sitzgelegenheit	X		-	-	-	-	-	
Mobilfunk	X		-	-	-	-	-	
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)		X	28 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	28	28.000 €	$BMU_{1,2}$, VM NRW_1	ZV NVR_1, $BMVI_2$
Fahrradabstellanlage (gesichert)		X	mind. 12 Fahrradstellplätze in Boxen **oder** Käfigen mit digitaler Steuerung und elektro-nischem Zugangs- und Hintergrundsystem	3.000 € pro Fahrradbox 2.250 € pro Platz in Sammelanlage	12 24	36.000 € 54.000 €	$BMU_{1,2}$ VM NRW_1	ZV NVR_1 $BMVI_2$
Ladeboxen für Pedelec-Akkus		X	E-Ladeschrank Fahrrad (mind. 12 Boxen)	7.200 €	2	14.400 €	$BMU_{1,2}$ VM NRW_1	ZV NVR_1 $BMVI_2$
Radluftstation		X	Errichtung einer Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2	VM NRW_{12}
E-Ladesäulen PKW		X	Ausweisung Parkplatz E-Pkw + Ladesäule	7.000 €	4	28.000 €	MWIDE NRW	BMWi
Stadtplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	-	
				Investitionssumme		**171.400 €** (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)		

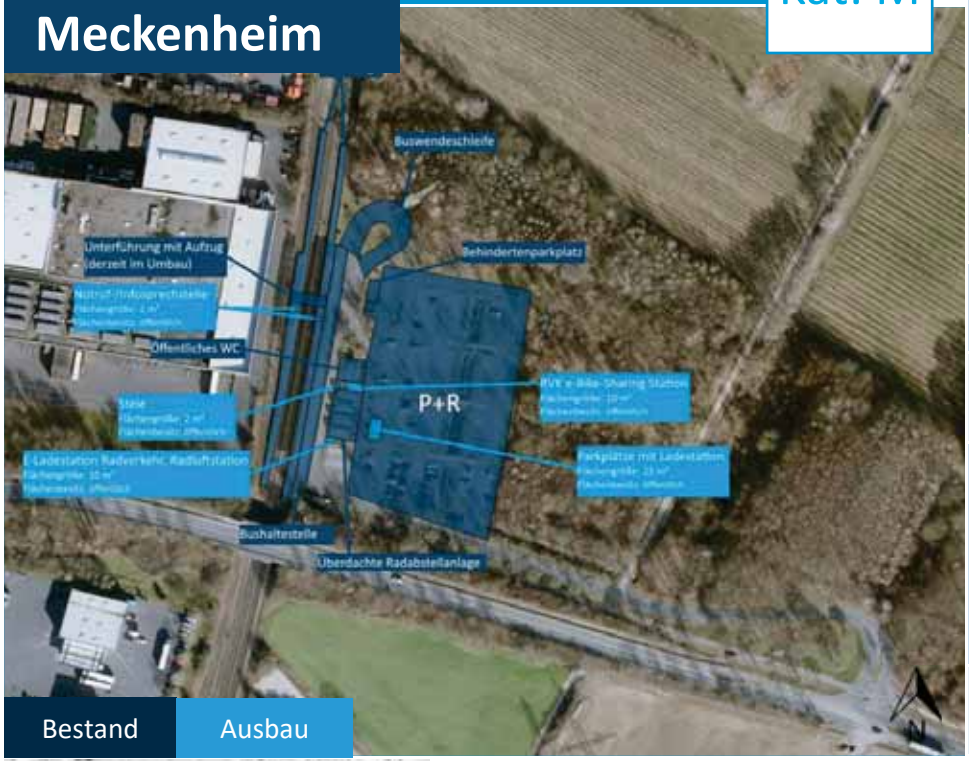
Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

Ausstattungsmerkmale Kategorie L	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Dynamische Fahrgastinformation		X	Übersichts-DFI auf dem Bahnhofsvorplatz	30.000 €	1	30.000 €	BMU_1 VM NRW_2 ZV NVR_1
Notruf-/Infosprechstelle		X	Einrichtung einer Notruf-/Infosprechstelle am Bahnsteig	15.000 €	1	15.000 €	VM NRW_2
E-Scootersharing-Angebot		X	Markierungsarbeiten Abstellfläche	1.000 €	1	1.000 €	-
(Gepäck-)Schließfächer		X	ggf. kombinierbar mit Pedelec-Ladeboxen	5.000 €	1	5.000 €	BMU_2 VM NRW_2
Öffentliches WC		X	*Empfehlung: Kooperation mit Gewerbetreibenden anstreben, um ein vorhandenes WC zu nutzen	100.000 €	1	*	VM NRW_2

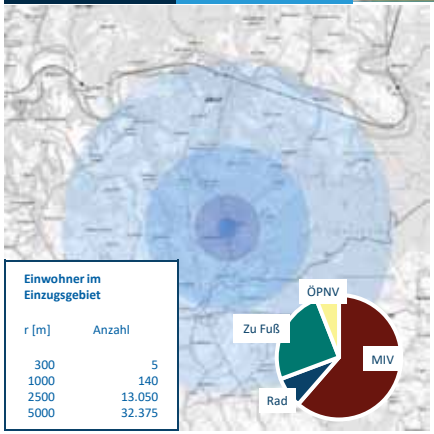
Industriepark Bahnhof

Meckenheim

Kat: M



Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Allgemein	Notruf-/Infosprechstelle Bessere Fußwegevernetzung (Umfeld) Betriebliches Mobilitätsmanagement	Optional Empfehlung Empfehlung
Fahrrad-Vernetzung	E-Ladeschrank (Fahrrad) Radluftstation Fahrradmietstation	Empfehlung Empfehlung Optional
MIV-Vernetzung	E-Ladesäulen Carsharing-Angebot	Empfehlung Optional
Sonstige Vernetzung	E-Scootersharing-Angebot	Optional
Information	Stele mobil.nrw, Beschilderung mobil.nrw DFI an Bushaltestelle, alternativ Übersichts-DFI, jeweils mit Uhrzeitanzeige Übersichts-DFI im Zugangsbereich	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Optional
Service	(Gepäck-) Schließfächer	Optional



Anschlussart	S-Bahn, Regionalbus
Regionale Einordnung	peripher
Fahrgäste pro Tag	1.000-2.500 (SPNV), 426 (Bus)
Anbindungen nach Bonn	3 Fahrten/h (0 Umstiege)
weitere Zentren	**Rheinbach (3/h)**

Anmerkungen

- Übersichts-DFI mit max. Zeilen (DB und Bus) im DFI-Konzept der RVK geplant
- Fahrradmietstation mit E-Bikes ab Sommer 2021

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie	
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	X		-	-	-	-	-	
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	X		-	-	-	-	-	
Taktile Leitsysteme	X		-	-	-	-	-	
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw	10.000 € 2.000 €	2 1	12.000 €	BMU_1	$VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation		X	DFI an der Bushaltestelle, alternativ Übersichts-DFI im DFI-Konzept der RVK geplant	-	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	X		-	-	-	-	-	
Netzplan	X		-	-	-	-	-	
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X		-	-	-	-	-	
Uhr	X		-	-	-	-	-	
Umgebungsplan	X		-	-	-	-	-	
Witterungsschutz + Sitzgelegenheit	X		-	-	-	-	-	
Mobilfunk	X		-	-	-	-	-	
Ladeboxen für Pedelec-Akkus		X	E-Ladeschrank Fahrrad (mind. 6 Boxen)	7.200 €	1	7.200 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_1$	$ZV\ NVR_1$ $BMVI_2$
Radluftstation		X	Errichtung einer Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2	$VM\ NRW_{12}$
E-Ladesäulen PKW		X	Ausweisung Parkplatz E-Pkw + Ladesäule	7.000 €	2	14.000 €	MWIDE NRW	BMWi
Notruf-/Infosprechstelle		X	Einrichtung einer Notruf-/Infosprechstelle am Bahnsteig	15.000 €	1	15.000 €	$VM\ NRW_2$	
Dynamische Fahrgastinformation		X	Übersichts-DFI im Zugangsbereich	30.000	1	30.000 €	BMU_1 $ZV\ NVR_1$	$VM\ NRW_2$
Fahrradmietstation		X	bereits in Planung	-	-	-	-	
Carsharing-Angebot		X	2 Carsharing-Parkplätze (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	BMU_1	
E-Scootersharing-Angebot		X	Markierungsarbeiten Abstellfläche	1.000 €	1	1.000 €	-	
(Gepäck-)Schließfächer		X	ggf. kombinierbar mit Pedelec-Ladeboxen	5.000 €	1	5.000 €	BMU_2	$VM\ NRW_2$
				Investitionssumme		**34.200 €** (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)		

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

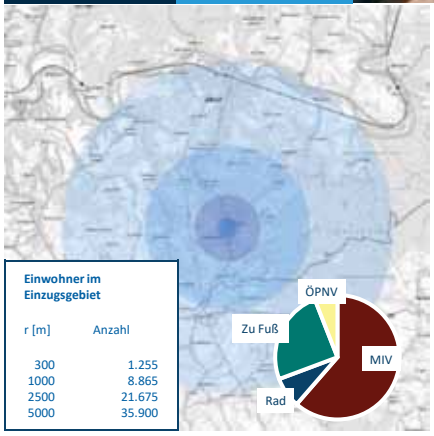
Le-Mée-Platz

Meckenheim

Kat: M



Bestand | Ausbau



Anschlussart	Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	366
Anbindungen nach Bonn	2 Fahrten/h (1 Umstieg)
weitere Zentren	**Zentrumsstandort**

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Allgemein	Maßnahmen zur Erhöhung der sozialen Kontrolle (städtebaulich oder Videoüberwachung)	Empfehlung
Fahrrad-Vernetzung	6 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel E-Ladeschrank (Fahrrad) Radluftstation Fahrradmietstation ggf. auch Lastenräder oder Anhänger	Mindestausstattung Empfehlung Empfehlung Optional
MIV-Vernetzung		
Sonstige Vernetzung	E-Scootersharing-Angebot	Optional
Information *in Stele integrierbar, auch als QR-Code möglich	3x Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw DFI je Bussteig, alternativ Übersichts-DFI, jeweils mit Uhrzeitanzeige Übersichts-DFI Zugänge, insbesondere Fußgängerzone Aushangfahrpläne Tarifbedingungen Netz-/Umgebungsplan* Stadtplan*	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Optional Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Empfehlung
Barrierefreiheit		
Service	WC-Anlage (auch Hinweis auf WC innerhalb der Fußgängerzone möglich) (Gepäck-) Schließfächer	Empfehlung Optional

Anmerkungen

- Übersichts-DFI mit max. Zeilen im DFI-Konzept der RVK geplant
- WC-Anlage ‚Neuer Markt' ca. 100 m entfernt. Einbezug möglich, sonst ist eine Kooperation mit Gewerbetreibenden anzustreben (z.B. als ‚nette Toilette')

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie	
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen		X	Anbringung von einer Informationsvitrine je Bussteig	3.000 €	2	6.000 €	BMU_1	
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	X		-	-	-	-	-	
Taktile Leitsysteme	X		-	-	-	-	-	
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	3x Stele mobil.nrw mit DFI Beschilderung mobil.nrw	10.000 € 4.000 €	3 1	34.000 €	BMU_1	$VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation		X	DFI je Bussteig, alternativ Übersichts-DFI, bereits im DFI-Konzept der RVK geplant	-	-	-	-	
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)		X	6 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	6	6.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_1$	$ZV\ NVR_1$ $BMVI_2$
Netzplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	BMU_1	
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X		-	-	-	-	-	
Uhr		X	in Dynamische Fahrgastinformation zu integrieren	-	-	-	-	
Umgebungsplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	$VM\ NRW_2$	
Witterungsschutz + Sitzgelegenheit	X		-	-	-	-	-	
Mobilfunk	X		-	-	-	-	-	
Soziale Kontrolle & Beleuchtung		X	Maßnahmen zur Erhöhung der sozialen Kontrolle (städtebaulich oder Videoüberwachung)	?	?	?	?	
Ladeboxen für Pedelec-Akkus		X	E-Ladeschrank Fahrrad (mind. 6 Boxen)	7.200 €	8	7.200 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_1$	$ZV\ NVR_1$ $BMVI_2$
Radluftstation		X	Errichtung einer Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2	$VM\ NRW_{12}$
Öffentliches WC	X		ggf. Kooperation mit Gewerbetreibenden Verweis auf vorhandene Toiletten	400 €	1	400 €	$VM\ NRW_2$	
Stadtplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	-	
Dynamische Fahrgastinformation		X	Übersichts-DFI an den Zugängen, insb. Fußgängerzone	30.000 €	1	30.000 €	BMU_1 $ZV\ NVR_1$	$VM\ NRW_2$
Fahrradmietstation		X	Fahrradmietstation mit 6 Fahrrädern	1.000 €	6	6.000 €	$ZV\ NVR_1$	BMU_2
E-Scootersharing-Angebot		X						
(Gepäck-)Schließfächer		X	ggf. kombinierbar mit Pedelec-Ladeboxen	5.000 €	1	5.000 €	BMU_2	$VM\ NRW_2$
Investitionssumme						**54.600 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**		

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

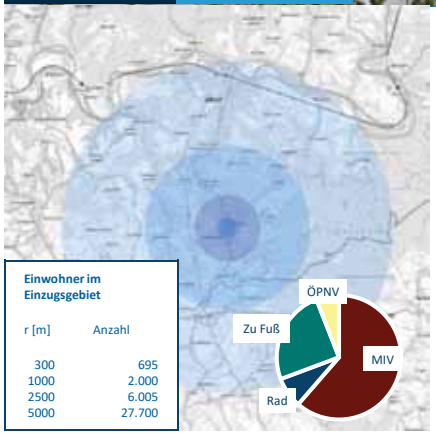
Altendorf Schule

Meckenheim

Kat: S



Bestand | Ausbau



Anschlussart	Regionalbus
Regionale Einordnung	peripher
Fahrgäste pro Tag	109
Anbindungen nach Bonn	2 Fahrten/h (1 Umstieg)
weitere Zentren	**Rheinbach (3/h)**

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Barrierefreier Ausbau Rückbau der südwestlichen Busbucht und Ausbau als Fahrbahnrandhaltestelle	Mindestausstattung Empfehlung
Fahrrad-Vernetzung	6-10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel Virtuelle Fahrradmietstation	Mindestausstattung Optional
MIV-Vernetzung		
Sonstige Vernetzung		
Information *in Stele integrierbar, auch als QR-Code möglich	1x Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw DFI light mit Uhrzeitanzeige je Bussteig Netz-/Umgebungsplan* Stadtplan*	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Optional
Allgemein	Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten südwestlicher Steig Straßenraumgestaltung – Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten durch Umgestaltung	Mindestausstattung Empfehlung
Service		

Anmerkungen

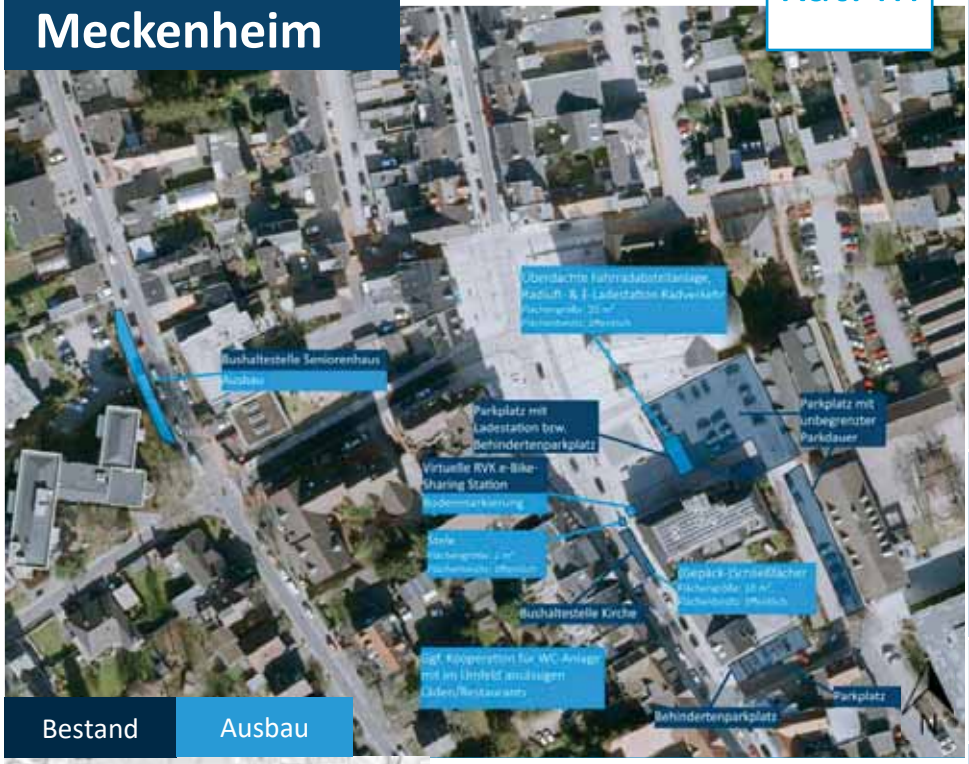
- Im Ausbauprogramm der Stadt Meckenheim für 2021, Fördermittel wurden beim NVR bereits beantragt

Ausstattungsmerkmale Kategorie S	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie	
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	X		-	-	-	-	-	
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)		X	Barrierefreier Ausbau beider Richtungshaltestellen, Fördermittel bereits beantragt	-	-	-	-	
Taktile Leitsysteme	X		Siehe Barrierefreiheit	-	-	-	-	
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	Stele mobil.nrw mit Netz- und Umgebungsplan Beschilderung mobil.nrw	10.000 € 2.000 €	1 1	12.000 €	BMU_1	$VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation		X	DFI light mit Uhr je Bussteig	5.000 €	2	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$	$ZV\ NVR_1$
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)		X	6-10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	6	6.000 €	$BMU_{1,2}$, $VM\ NRW_1$	$ZV\ NVR_1$, $BMVI_2$
Netzplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	BMU_1	
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X		-	-	-	-	-	
Uhr		X	in Dynamische Fahrgastinformation zu integrieren	-	-	-	-	
Umgebungsplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	$VM\ NRW_2$	
Witterungsschutz + Sitzgelegenheit		X	Witterungsschutz mit Sitzgelegenheit am südwestlichen Bussteig	10.000 €	1	10.000 €	BMU_2 $ZV\ NVR_1$	$VM\ NRW_2$
Mobilfunk	X		-	-	-	-	-	
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)		X	Umbau der südwestlichen Busbucht als Fahrbahnrandhaltestelle (Kostenschätzung bei Ausführung in Kombination mit barrierefreiem Ausbau)	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1, $ZV\ NVR_1$	$VM\ NRW_{1,2,3}$
Virtuelle Fahrradmietstation		X	Kennzeichnung der virtuellen Fahrradmietstation (Bodenmarkierung)	1.000 €	1	1.000 €	$ZV\ NVR_1$	BMU_2
Stadtplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	-	
				Investitionssumme		**48.000 €** (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)		

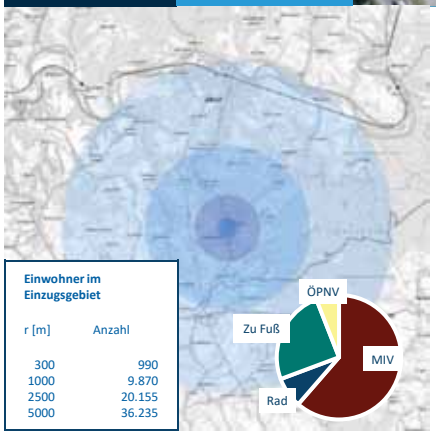
Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

Kirche Meckenheim

Kat: M



Bestand | Ausbau



Anschlussart	Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	281
Anbindungen nach Bonn	3 Fahrten/h (1 Umstieg)
weitere Zentren	**Rheinbach (3/h)**

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Barrierefreier Ausbau Haltestelle Seniorenhaus Rückbau Busbucht	Mindestausstattung Empfehlung
Fahrrad-Vernetzung	mind. 6 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel E-Ladeschrank (Fahrrad) Radluftstation Kennzeichnung der virtuellen Fahrradmietstation	Mindestausstattung Empfehlung Empfehlung Empfehlung
MIV-Vernetzung	Carsharing-Angebot	Optional
Sonstige Vernetzung	Taxistand E-Scootersharing-Angebot	Optional Optional
Information *in Stele integrierbar, auch als QR-Code möglich	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw 2x DFI light mit Uhrzeitanzeige (Kirche/Seniorenhaus) Netz-/Umgebungsplan* Stadtplan*	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Empfehlung
Allgemein	Umbenennung beider Haltestellen (gemeinsamer Name)	Empfehlung
Service	(Gepäck-) Schließfächer WC-Anlage Lademöglichkeiten für Mobilgeräte	Empfehlung Empfehlung Optional

Anmerkungen

- 2-zeilige DFI für beide Haltestellen im DFI-Konzept der RVK geplant
- Vorschlag zur Zusammenlegung der Haltestellen und darauf aufbauend ggf. Umbenennung der Haltestellen
- Für die WC-Anlage ist eine Kooperation mit Gewerbetreibenden anzustreben (z.B. als ‚nette Toilette')

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	X		-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)		X	Barrierefreier Ausbau	30.000 €	1	30.000 €	BMU_1, ZV NVR_1 VM $NRW_{1,2,3}$
Taktile Leitsysteme		X	Siehe Barrierefreiheit	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	Stele mobil.nrw mit Netz- und Umgebungsplan Beschilderung mobil.nrw	10.000 € 4.000 €	1 1	14.000 €	BMU_1 VM NRW_2
Dynamische Fahrgastinformation	X		DFI-light je Bussteig im DFI-Konzept der RVK geplant	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)		X	6 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	6	6.000 €	$BMU_{1,2}$, VM NRW_1 ZV NVR_1, $BMVI_2$
Netzplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	BMU_1
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X		-	-	-	-	-
Uhr		X	in Dynamische Fahrgastinformation zu integrieren	-	-	-	-
Umgebungsplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	VM NRW_2
Witterungsschutz + Sitzgelegenheit	X		-	-	-	-	-
Mobilfunk	X		-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)		X	Umbau der Busbucht als Fahrbahnrand-haltestelle (Kostenschätzung bei Ausführung in Kombination mit barrierefreiem Ausbau)	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1, ZV NVR_1 VM $NRW_{1,2,3}$
Ladeboxen für Pedelec-Akkus		X	E-Ladeschrank Fahrrad (mind. 6 Boxen)	7.200 €	1	7.200 €	$BMU_{1,2}$ VM NRW_1 ZV NVR_1 $BMVI_2$
Radluftstation		X	Errichtung einer Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 VM NRW_{12}
Virtuelle Fahrradmietstation	X		Kennzeichnung der virtuellen Fahrradmietstation (Bodenmarkierung)	1.000 €	1	1.000 €	BMU_1 VM NRW_2
Stadtplan		X	Informationsvitrine mit Stadtplan	3.000 €	1	3.000 €	VM NRW_2
(Gepäck-)Schließfächer		X	ggf. kombinierbar mit Pedelec-Ladeboxen	5.000 €	1	5.000 €	BMU_2 VM NRW_2
Öffentliches WC		X	*Empfehlung: Kooperation mit Gewerbetreibenden anstreben, um ein vorhandenes WC zu nutzen	100.000 €	1	*	VM NRW_2
				Investitionssumme		**77.200 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Carsharing-Angebot		X	2 Carsharing-Parklätze (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	BMU_1
Taxistand		X	2 Taxistände (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	-
E-Scootersharing-Angebot		X	Markierungsarbeiten Abstellfläche	1.000 €	1	1.000 €	-
Lademöglichkeit für Mobilgeräte		X	in Gepäckschließfächern integrierbar	Mehrkosten	1	2.500 €	BMU_2

9.10 Much

Die Gemeinde Much befindet sich im nordöstlichen äußeren Randgebiet des Rhein-Sieg-Kreises und grenzt an den Rheinisch-Bergischen-Kreis und an den Oberbergischen Kreis. Im Süden grenzt Much an die Gemeinden Ruppichteroth und Neunkirchen-Seelscheid. Die Gemeinde Much besteht aus dem gleichnamigen Hauptort Much sowie einer Vielzahl von kleinen Nebenorten. Die Gemeinde ist nicht an das Schienennetz angebunden. Neben den Regionalbuslinien verkehrt ab Sommer 2021 eine Schnellbuslinie, die eine beschleunigte Verbindung von Much nach Siegburg gewährleistet. Eine weitere Schnellbuslinie von Much nach Overath soll im Dezember 2021 eingerichtet werden.

Untersucht wurden in Much drei Standorte, die auf den ersten Blick als Mobilstation in Frage kommen. In Abstimmung mit der Gemeinde und dem Kreis wurde eine gemeinsame Betrachtung der beiden Standorte Rathaus und Post vereinbart. Zusätzlich wurde der Standort Industriegebiet untersucht, sodass letztlich zwei mögliche Mobilstationsstandorte betrachtet wurden.

Rathaus/Post (Stationsgröße M)

Die beiden Stationen Rathaus und Post befinden sich in zentraler Lage im Kern der Gemeinde Much und sind nur rund 100 m voneinander entfernt. Weil im Bereich des Rathauses mehr Platz zur Verfügung steht, wurde gemeinsam mit der Gemeinde eine Zusammenlegung der beiden Stationen am Standort Rathaus abgestimmt. Zudem wurde bereits eine Machbarkeitsstudie zur barrierefreien Umgestaltung des Standortes von der Gemeinde in Auftrag gegeben. Aufgrund der Neuverortung der Stationen können die zukünftigen Flächenverfügbarkeiten zum derzeitigen Stand nicht abgeschätzt werden. Daher wurde in diesem Fall auf eine Verortung der Ausstattungsmerkmale verzichtet.

Für den Sommer 2021 ist die Einrichtung einer Fahrradmietstation (E-Bikes) am Rathaus geplant. Zudem sollen zukünftig zwei Schnellbuslinien an der geplanten Station verkehren. Beides fördert die Attraktivität dieses Standortes. Es ist davon auszugehen, dass sich dies auch in gesteigerten Fahrgastzahlen widerspiegelt.

Industriegebiet (Stationsgröße S)

Der Standort Industriegebiet befindet sich in einer peripheren Lage und benötigt eine umfassende Ausbauplanung, da derzeit nur wenige Ausstattungsmerkmale vorhanden sind. Die zur Verfügung stehenden Flächen ermöglichen jedoch einen Ausbau zur Mobilstation.

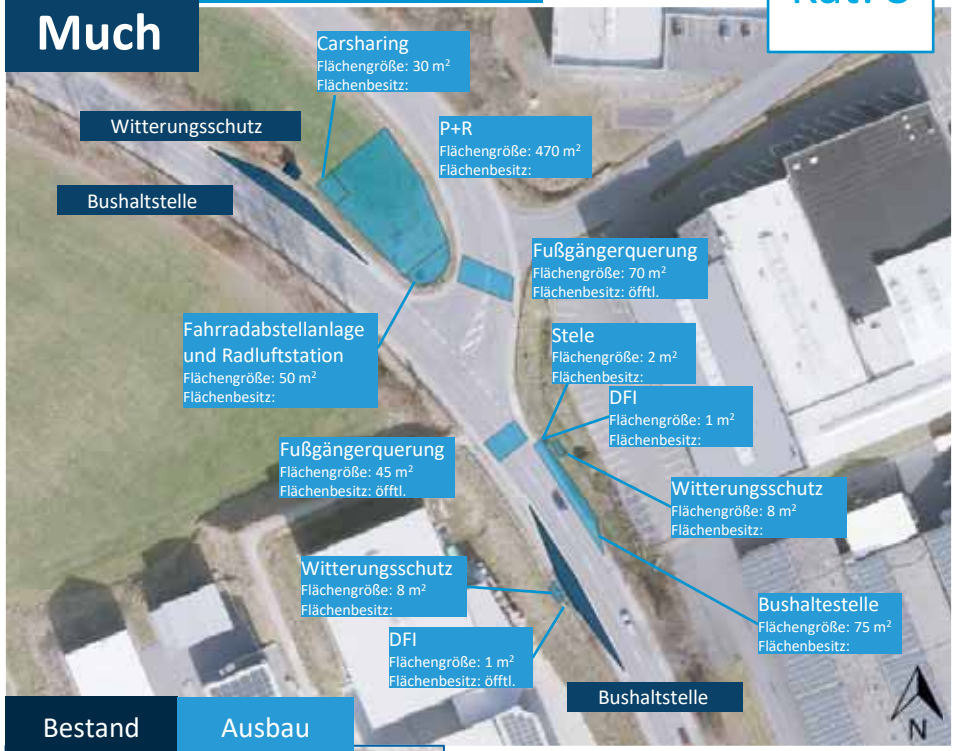
Von Dezember 2021 an soll am Standort Industriegebiet zudem eine Schnellbuslinie verkehren. Daher wird zukünftig ein erhöhtes Fahrgastpotenzial erwartet. Voraussetzung für den Halt des neuen Schnellbusses ist jedoch die Verlegung der Halteposition in Richtung Overath vor den Knotenpunkt der L 312/L360. Eine Detailplanung hierzu ist nicht Bestandteil dieser Untersuchung.

Haltestelle	Stadt/Gemeinde	Stationsgröße	Raumkategorie	Anschlussart	Fahrgäste pro Tag
Rathaus/Post	Much	M	zentral	Regionalbus, zukünftig Schnellbus	667
Industriegebiet	Much	S	peripher	Regionalbus, zukünftig Schnellbus	38

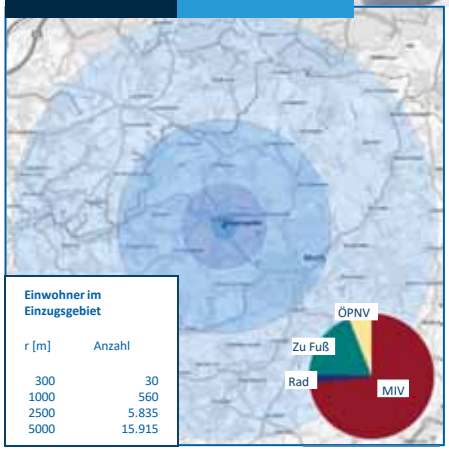
Industriegebiet

Much

Kat: S



Bestand | Ausbau



Anschlussart	Regionalbus
Regionale Einordnung	peripher
Fahrgäste pro Tag	38
Anbindung nach Köln	1 Fahrt/h (1 Umstieg)
Anbindung weitere Zentren	-

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Barrierefreier Neubau der Bushaltestelle sowie der Gehwege im Umfeld inkl. Fußgängerquerungen	Mindestausstattung
Fahrradvernetzung	10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	Mindestausstattung
	Radluftstation	Empfehlung
MIV-Vernetzung	P+R	Empfehlung
	Carsharing-Angebot	Optional
Information	Stele mobil.nrw	Mindestausstattung
	DFI mit Uhr	Mindestausstattung
	Informationsvitrine mit Netz- und Umgebungsplan (ggf. in Stele integriert)	Mindestausstattung
Allgemein	Witterungsschutz auf beiden Seiten inkl. Sitzgelegenheiten	Mindestausstattung
	Beleuchtung	Mindestausstattung
	Abfallbehälter	Mindestausstattung
	Notrufsprechstelle	Optional

Anmerkungen

- Ausbau der Haltestelle zur Mobilstation in Verbindung mit der Einführung der Schnellbuslinie Much-Overath zum Dezember 2021.
- Voraussetzung für den Halt des neuen Schnellbusses an diesem Standort ist die Verlegung des Bussteigs in Richtung Overath vor den Knotenpunkt der L 312/L360. Der vorliegende Entwurf berücksichtigt diese Notwendigkeit.
- Barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle am empfohlenen Standort durch den Straßenbaulastträger (hier: strassen.nrw)

Ausstattungsmerkmale Kategorie S	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	-	x	Barrierefreier Ausbau der gesamten Station inkl. aller Gehwege und Fußgängerquerungen	-	1	200.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_{1,2,3}$ $ZV\ NVR_1$
Taktile Leitsysteme	-	x	Taktile Leitsysteme	Fällt unter Kosten Barrierefreiheit	-	-	BMU_1 $VM\ NRW_{1,2,3}$ $ZV\ NVR_1$
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation	-	x	DFI mit integrierter Uhr	15.000 €	2	30.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	-	x	10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	10	10.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Netzplan	-	x	Netzplan (inkl. Vitrine)	3.000 €	2	6.000 €	BMU_1
Sitzgelegenheiten	-	x	Sitzgelegenheiten errichten	Fällt unter Kosten Witterungsschutz	-	-	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	-	x	Parkplatz und Fahrradabstellanlage ausreichend beleuchten	4.500 €	2	9.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_{2,3}$ $ZV\ NVR_1$
Uhr	-	x	Siehe DFI	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan (integriert in Stele)	-	1	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz	-	x	Witterungsschutz an Bushaltestelle	10.000 €	2	20.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Sauberkeit	-	x	Abfallbehälter	150 €	4	600 €	-
Radluftstation	-	x	Errichtung einer Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 $VM\ NRW_{1,2}$
Parkplätze	-	x	Errichtung eines P+R-Parkplatzes mit mind. 20 Stellplätzen	4.000 €	20	80.000 €	$BMWi_1$ $MWIDE\ NRW_1$
Carsharing-Angebot	-	x	2 Carsharing Parkplätze (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	BMU_1
Notrufsprechstelle	-	x	Notrufsprechstelle	10.000 €	1	10.000 €	$VM\ NRW_2$
				Investitionssumme		**366.600 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

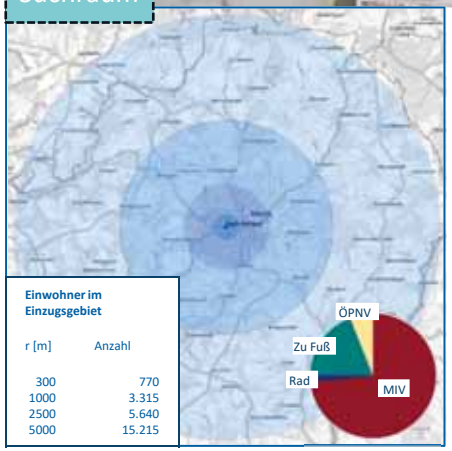
Rathaus
Much

Kat: M



Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Fahrradvernetzung	10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	Mindestausstattung
	Fahrradmietstation	Empfehlung
MIV-Vernetzung	Carsharing-Angebot	Optional
Information	Stele mobil.nrw	Mindestausstattung
	DFI mit Uhr	Mindestausstattung
	Informationsvitrine mit Netz-, Stadt- und Umgebungsplan (ggf. in Stele integriert)	Mindestausstattung
	Wegweisende Beschilderung für E-Ladesäulen Pkw	Empfehlung
Allgemein	Witterungsschutz auf südlicher Seite inkl. Sitzgelegenheiten	Mindestausstattung

Suchraum



Anschlussart	Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	667
Anbindung nach Köln	1 Fahrten/h (1 Umstieg)
Anbindung weitere Zentren	**Siegburg (4 /h)**

Anmerkungen

- Die Gemeinde Much hat eine Machbarkeitsstudie zu den Möglichkeiten des Ausbaus der Haltestelle vor dem Rathaus zu einer zentralen Umsteigestelle auf der eingezeichneten Fläche in Auftrag gegeben. Eine Verortung der vorgeschlagenen Elemente entfällt daher.
- Die Kosten für den Umbau bzw. barrierefreien Ausbau der Haltestelle sind aus diesem Grund ebenfalls nicht berücksichtigt
- Einrichtung einer Fahrradmietstation zum Sommer 2021 (Standort: neben dem Rathaus)
- Geplanter Schnellbushalt ab Sommer 2021 (August)

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	x	x	*In Abhängigkeit der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie*	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Taktile Leitsysteme	x	-	-	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		x	Stele mobil.nrw	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation	-	x	DFI mit integrierter Uhr	15.000 €	2	30.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	-	x	10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	10	10.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Netzplan	-	x	Netzplan (inkl. Vitrine)	3.000 €	1	3.000 €	BMU_1
Sitzgelegenheiten	x	-	-	-	-	-	-
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	-	x	Siehe DFI	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan (integriert in Stele)	-	1	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz	-	x	Witterungsschutz am südlichen Bussteig errichten (inkl. Sitzgelegenheiten)	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Sauberkeit	x	-	-	-	-	-	-
E-Ladesäulen Pkw	x	-	Ladesäulen an der Talstraße und Parkplatz Friedhofstraße vorhanden Wegweisende Beschilderung für E-Ladesäulen Pkw	- 1.000 €	- 1	- 1.000 €	- BMU_1 $VM\ NRW_2$
Stadtplan	-	x	Stadtplan (integriert in Stele)	-	1	-	-
Fahrradmietstation	-	x	Umsetzung für Sommer 2021 geplant	-	-	-	-
Carsharing-Angebot	-	x	2 Carsharing Parkplätze (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	BMU_1
				Investitionssumme		**64.000 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

9.11 Neunkirchen-Seelscheid

Die Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid befindet sich im Nordosten des Rhein-Sieg-Kreises und im südlichsten Teil des bergischen Landes. Etwa mittig durch das Gemeindegebiet fließt der Wahnbach, der im südlichen Teil der Gemeinde in den Stausee der Wahnbachtalsperre einmündet. Die Gemeinde ist nicht an das Schienennetz angebunden. Derzeit verkehren ausschließlich Regionalbuslinien. Zukünftig soll die Gemeinde ergänzend über eine Schnellbuslinie angebunden werden.

Für die Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid wurden drei Standorte im Rahmen dieser Untersuchung betrachtet.

Antoniusplatz (Stationsgröße M)

Am Standort Antoniusplatz konnten bereits viele Ausstattungsmerkmale einer Mobilstation der Größe M vorgefunden werden. Angrenzend an die Station befindets sich eine Schule. Die dort gelegenen Fahrradabstellanlagen gehören jedoch zur Schule. Daher ist der Ausbau von überdachten Fahrradabstellanlagen als Mindestausstattung weiterhin zu beachten.

Geplant sind Verbesserungen der Regionalbuslinie sowie eine Weiterentwicklung der Haltestelle zu einem Rendezvous-Verknüpfungspunkt. Zudem ist bereits eine Fahrradmietstation (E-Bikes) für Sommer 2021 in Planung. Beide Maßnahmen erhöhen die Attraktivität des Standortes und lassen eine Steigerung der Fahrgastzahlen erwarten.

Seelscheid-Post (Stationsgröße M)

Der Standort ist zentral innerhalb Seelscheids auf der Hauptverkehrsachse B56 (Nord-Süd-Achse der Gemeinde) gelegen. Daher handelt sich um eine sehr wichtige Haltestelle in der Gemeinde. Derzeit fehlen noch einige Mindestausstattungen einer Mobilstation. Beispielsweise kann der barrierefreie Ausbau der Station genannt werden.

Die Bushaltestelle befindet sich nordöstlich des Knotens Zeithstraße (B56)/Talstraße/Breite Straße. Für die Errichtung weiterer Ausstattungsmerkmale an der Haltestelle fehlen aktuell Freiflächen. Daher wird empfohlen, Flächen des Parkplatzes nordwestlich des Knotens (Zeithstraße/Breite Straße) für einen Ausbau zur Mobilstation zu verwenden.

Pohlhausen (Stationsgröße M)

Gemäß der Methodik wurde die Station Pohlhausen zunächst in die Kategorie S eingestuft. In Abstimmung mit der Gemeinde und dem Kreis wurde von der ursprünglichen Methodik abgewichen und die Station aufgrund der zukünftigen verkehrlichen Bedeutung in Kategorie M hochgestuft.

Um die Haltestelle als Mobilstation deklarieren zu können, müssen viele bauliche Veränderungen vorgenommen werden. In erster Linie ist am Standort Pohlhausen ein barrierefreier Ausbau von Bedeutung. Zusätzlich sollte auch das Umfeld bzw. die Zuwegung zur Haltestelle mitbetrachtet werden.

Aufgrund der geplanten Anbindung an eine Schnellbuslinie über die B56 (Planung wurde aufgenommen und erfolgt seitens Straßen.NRW) wird empfohlen, die Schnellbushaltepositionen an der Bundesstraße zu verorten.

Haltestelle	Stadt/Gemeinde	Stationsgröße	Raumkategorie	Anschlussart	Fahrgäste pro Tag
Antoniusplatz	Neunkirchen-Seelscheid	M	zentral	Regionalbus	846
Seelscheid-Post	Neunkirchen-Seelscheid	M	zentral	Schnellbus/Regionalbus	451
Pohlhausen	Neunkirchen-Seelscheid	M	peripher	Regionalbus zukünftig Schnellbus	246

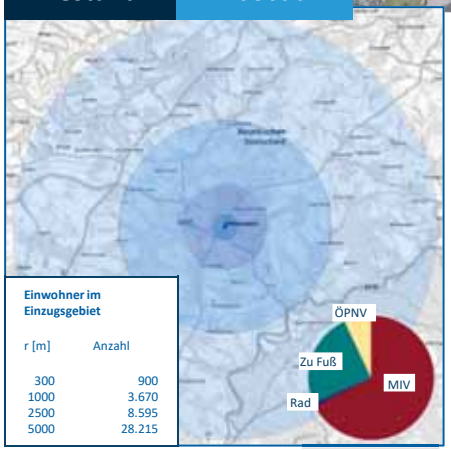
Antoniusplatz

Neunkirchen-Seelscheid

Kat: M



Bestand | Ausbau



Anschlussart	Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	846
Anbindung nach Köln/Bonn	2 Fahrten/h (1 Umstieg)
Anbindung weitere Zentren	**Siegburg (2/h)**

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Fahrradvernetzung	30 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	Mindestausstattung
	12 gesicherte Fahrradabstellanlagen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem	Empfehlung
	Radluftstation	Empfehlung
	Fahrradmietstation	Optional
MIV-Vernetzung	E-Ladesäulen	Empfehlung
	Carsharing-Angebot	Optional
Information	Stele mobil.nrw	Mindestausstattung
	Informationsvitrine mit Stadt- und Umgebungsplan (ggf. in Stele integriert)	Empfehlung Mindestausstattung
	Netzplan in vorhandene Vorrichtung an Bushaltestellen integrieren	Mindestausstattung
Allgemein	Seitenschutz an südlichem Bussteig	Mindestausstattung

Anmerkungen

- Neue Kleinbuslinie ab August 2021
- Perspektivisch ist eine Verbesserungen der Regionalbuslinie sowie eine Weiterentwicklung der Haltestelle zu einem Rendezvous-Verknüpfungspunkt geplant.
- Für Sommer 2021 ist eine Fahrradmietstation geplant.

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	x	-	-	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme	x	-	-	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation	x	-	-	-		-	-
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	x	x	30 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	30	30.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Netzplan	-	x	Netzplan	-	2	-	BMU_1
Sitzgelegenheiten	x	-	-	-	-	-	-
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	x	-	-	-	-	-	-
Umgebungsplan		x	Umgebungsplan (integriert in Stele)	-	1	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz	x	x	Seitenschutz am südlichen Bussteig errichten	5.000 €	1	5.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (gesichert)	-	x	12 Fahrradstellplätze in Boxen	3.000 € pro Fahrradbox	12	36.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Radluftstation	-	x	Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 $VM\ NRW_{1,2}$
E-Ladesäulen Pkw	-	x	Ausweisung Parkplatz E-Pkw + Ladesäule	7.000 €	1	7.000 €	$BMWi_1$ $MWIDE\ NRW_1$
Stadtplan	-	x	Stadtplan (integriert in Stele)	-	1	-	$VM\ NRW_2$
Fahrradmietstation	-	x	Bereits für Sommer 2021 in Planung	-	-	-	-
Carsharing-Angebot	-	x	2 Carsharing Parkplätze (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	BMU_1
				Investitionssumme		**89.000 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

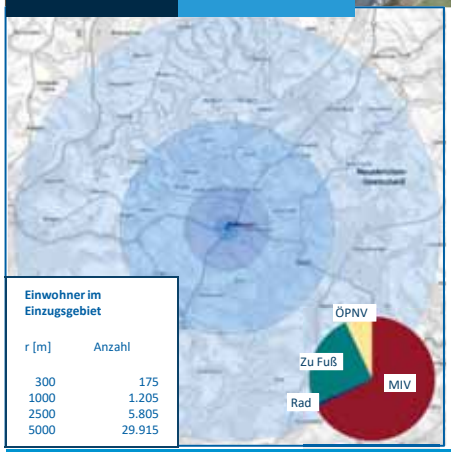
Pohlhausen

Neunkirchen-Seelscheid

Kat: M



Bestand | Ausbau



Anschlussart	Regionalbus
Regionale Einordnung	peripher
Fahrgäste pro Tag	246
Anbindung nach Köln/Bonn	2 Fahrten/h (1 Umstieg)
Anbindung weitere Zentren	**Siegburg (2/h)**

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle, Erreichbarkeit Haltestelle und Fahrzeug	Mindestausstattung
Fahrradvernetzung	10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	Mindestausstattung
	12 gesicherte Fahrradabstellanlagen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem	Empfehlung
	Radluftstation	Empfehlung
	Fahrradmietstation	Optional
MIV-Vernetzung	Vergrößerung Parkplatz	Empfehlung
	Carsharing-Angebot	Optional
Information	Stele mobil.nrw	Mindestausstattung
	DFI mit Uhr	Mindestausstattung
	Informationsvitrine mit Netz- und Umgebungsplan (ggf. in Stele integriert)	Mindestausstattung
Allgemein	Beleuchtung	Mindestausstattung
	Notrufsprechstelle	Optional

Anmerkungen

- In Abstimmung mit der Kommune wurde aufgrund der zukünftigen Bedeutung die Station in die Haltestellenkategorie M hochgestuft.
- Es wird empfohlen die Schnellbushaltestelle an die B56 zu verlegen. Abstimmungen zu deren Verlegung finden statt.
- Bei den Planungen des Kreisverkehrs auf der B56 sind Fußgängerquerungen für die neuen Haltepositionen zu berücksichtigen.
- Für den Ausbau der Station sind die topografischen Bedingungen zu berücksichtigen und die Böschungsneigung entsprechend anzupassen.

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	-	x	Barrierefreier Ausbau der gesamten Bushaltestelle	50.000 €	2	100.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_{1,2,3}$ $ZV\ NVR_1$
Taktile Leitsysteme	-	x	Taktiles Leitsystem	Fällt unter Kosten Barrierefreiheit	-	-	BMU_1 $VM\ NRW_{1,2,3}$ $ZV\ NVR_1$
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation	-	x	DFI an Haltestellen mit integrierter Uhr	15.000 €	3	45.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	-	x	10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	10	10.000 €	$BMU_{1,2}$; $VM\ NRW_2$; $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Netzplan	-	x	Netzplan	-	1	-	BMU_1
Sitzgelegenheiten	x	-	-	-	-	-	-
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	-	x	Weitere Beleuchtung einrichten	4.500 €	3	13.500 €	BMU_1 $VM\ NRW_{2,3}$ $ZV\ NVR_1$
Uhr	-	x	Siehe DFI	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan (inkl. Vitrine)	3.000 €	1	3.000 €	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz	x	-	-	-	-	-	-
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (gesichert)	-	x	12 Fahrradstellplätze in Boxen	3.000 € pro Fahrradbox	12	36.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Radluftstation	-	x	Errichtung Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 $VM\ NRW_{1,2}$
Parkplatz	x	x	Vergrößerung des Parkplatzes	4.000 €	15	60.000 €	$ZV\ NVR_1$
Stadtplan	-	x	Stadtplan (zu Vitrine mit Umgebungsplan)	-	1	-	$VM\ NRW_2$
Notrufsprechstelle	-	x	Errichtung Notrufsprechstelle	10.000 €	1	10.000 €	$VM\ NRW_2$
Fahrradmietstation	-	x	Fahrradmietstation mit 5 Fahrrädern	1.000 €	5	5.000 €	-
Carsharing-Angebot	-	x	2 Carsharing Parkplätze (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	BMU_1
				Investitionssumme		**218.500 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

Seelscheid Post

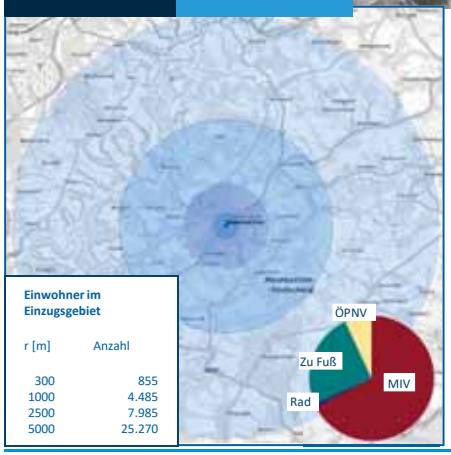
Neunkirchen-Seelscheid

Kat: M



Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Barrierefreier Ausbau der Haltestellen	Mindestausstattung
Fahrradvernetzung	6 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	Mindestausstattung
	Überdachung der vorhandenen Fahrradabstellanlagen	Mindestausstattung
	2 gesicherte Fahrradabstellanlagen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem	Empfehlung
	Radluftstation	Empfehlung
	Fahrradmietstation	Optional
MIV-Vernetzung	E-Ladesäulen	Empfehlung
Information	Stele mobil.nrw	Mindestausstattung
	Netz- und Umgebungsplan (ggf. in Stele integriert)	Mindestausstattung

Bestand | Ausbau



Anschlussart	Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	451
Anbindung nach Köln/Bonn	2 Fahrten/h (1 Umstieg)
Anbindung weitere Zentren	**Siegburg (2/h)**

Anmerkungen

- Im Zuge der Umgestaltung ist die allgemeine Befahrbarkeit durch die Busse zu berücksichtigen. Derzeit sind die Busbuchten zu kurz, um ein spaltfreies Anfahren zu ermöglichen.
- Die Gemeinde plant zukünftig die Kleinbushaltestelle in der Talstraße als der Haltestelle Post zuzuordnen.
- Die Errichtung von weniger als 12 Fahrradboxen ist nach Angaben des NVR nicht wirtschaftlich. Es ist zu prüfen, ob die gemäß der Vorgaben empfohlenen 2 Fahrradboxen installiert werden können.

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	x	-	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle sowie Ausbau der Kleinbushaltestelle in Richtung Altenheim	20.000 €	3	60.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_{1,2,3}$ $ZV\ NVR_1$
Taktile Leitsysteme	x	-	-	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation	x	-	-	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	x	x	Überdachung der vorhandenen Fahrradabstellanlage 6 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	700 € / Stellplatz 1000 €	4 6	2.800 € 6.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Netzplan	-	x	Netzplan	-	2	-	BMU_1
Sitzgelegenheiten	x	-	-	-	-	-	-
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	x	-	-	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan (integriert in Stele)	-	1	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz	x	-	-	-	-	-	-
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (gesichert)	-	x	2 Fahrradstellplätze in Boxen	3.000 € pro Fahrradbox	12	6.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Radluftstation	-	x	Errichtung Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 $VM\ NRW_{1,2}$
E-Ladesäulen Pkw	-	x	Ausweisung Parkplatz E-Pkw + Ladesäule	7.000 €	1	7.000 €	$BMWi_1$ $MWIDE\ NRW_1$
Stadtplan	x	-	-	-	-	-	-
Fahrradmietstation	-	x	Die Gemeinde plant bereits die Einrichtung einer Fahrradmietstation	-	-	-	-
				Investitionssumme		**92.800 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

9.12 Niederkassel

Die Stadt Niederkassel erstreckt sich fast 12 km entlang des rechten Rheinufers und liegt direkt zwischen den Oberzentren Köln und Bonn. Im Osten grenzt das Stadtgebiet an die Stadt Troisdorf. Niederkassel ist nicht an das Schienennetz angebunden. Im Stadtgebiet verkehren ausschließlich Regionalbusse, darunter eine Schnellbuslinie.

Für die Stadt Niederkassel wurden insgesamt neun Standorte untersucht. Da im Stadtteil Stockem eine sehr geringe Einwohnerzahl von unter 100 zu wenig Potential für eine Mobilstation bietet, wurde die ursprünglich vorgesehene Station in diesem Stadtteil nicht betrachtet. Für die restlichen Stadtteile wurde jeweils mindestens ein Standort betrachtet.

Die Stationen befinden sich primär in zentraler Lage und sind bis auf eine Ausnahme in die Mobilstationskategorie M eingestuft. Lediglich die Station Uckendorf Schäferstr. gehört der Kategorie S an.

Stationsübergreifende Planungen

Die Stadt Niederkassel plant die Einführung bzw. Wiederaufnahme einer Stadtbahnlinie. Mögliche Standorte für die Umsetzung der Stadtbahnhaltestellen sind bereits ermittelt worden. Bei Realisierung einiger dieser Haltestellen ergeben sich Auswirkungen auf die zu untersuchenden Mobilstationen. Die Mobilstationskategorie wird sich aufgrund der dann verkehrenden Stadtbahn auf L erhöhen. Die betroffenen empfohlenen Mobilstationen sind: Lülsdorf Schulzentrum, Rheidt Bahnhofsstraße, Rheidt Südstraße und Mondorf Provinzialstraße.

Lülsdorf Kirche (Stationsgröße M)

Der Standort Lülsdorf Kirche erfüllt hinsichtlich der Erfordernisse einer Mindestausstattung bereits einige Kriterien, beispielsweise die Barrierefreiheit. Aktuell fehlen beispielsweise noch überdachte Fahrradabstellanlagen. Die hohen Fahrgastzahlen (ca. 1.500) weisen auf ein hohes Potenzial des Standorts hin.

Lülsdorf Schulzentrum (Stationsgröße M)

Am Standort Lülsdorf Schulzentrum wird ein Stadtbahnhalt entstehen. Aufgrund der verkehrlichen Bedeutung der Erweiterung des Standortes um das Verkehrsmittel Stadtbahn soll die zugehörige Bushaltestelle in Richtung Stadtbahnhaltestelle verlegt werden. Dabei wird empfohlen, den Bereich der Bushaltestelle durch die Schaffung eines verkehrsberuhigten Abschnitts (Durchfahrt nur für Anlieger, ÖPNV und Fahrräder) zwischen der Premnitzer Str. und der Karl-Hass-Str. sicherer zu gestalten.

Rathausplatz und ev. Kirche (Stationsgrößen M)

Die Standorte Rathausplatz und Ev. Kirche werden aufgrund der verkehrlichen Situation jeweils nur in eine Richtung bedient. Im Betrieb und von den Fahrgästen werden sie jedoch trotz der räumlichen Entfernung als eine Haltestelle wahrgenommen. Daher wurden die beiden Standorte gemeinsam untersucht. Aufgrund der räumlichen Trennung der beiden Richtungshaltestellen wird eine

entsprechende wegweisende Beschilderung mit Verweis zur Haltestelle der Gegenrichtung empfohlen.

In der Nähe des Standortes Ev. Kirche plant die Stadt im Zuge einer möglichen Einrichtung des Stadtbahnhalts „Mitte“, diesen als eigenständige Mobilstation auszubauen. Die Errichtung des Stadtbahnhalts und einer dortigen Mobilstation hat in dieser Untersuchung keine direkten Auswirkungen auf die Ausstattungsmerkmale des Standorts Rathausplatz/Ev.Kirche.

Ranzel Schule (Stationsgröße M)

Am empfohlenen Standort Ranzel Schule ist der Großteil an Mindestausstattungen bereits vorhanden. Von Bedeutung für die Haltestelle ist der Ausbau der Fahrradabstellmöglichkeiten. Neben einer Überdachung der vorhandenen Abstellanlage sind noch zusätzliche überdachte Abstellmöglichkeiten einzurichten.

Rheidt Bahnhofstraße (Stationsgröße M)

Auch der Standort Rheidt Bahnhofsstraße verfügt derzeit über den Großteil der Mindestausstattungen. Nach Inbetriebnahme der Stadtbahn stehen ggf. die Flächen des ehemaligen Bahnhof Rheidt zur Verfügung, die für eine alternative Anordnung und/oder zusätzliche Ausstattungsmerkmale genutzt werden können. Dies ist von der Stadt bei den zukünftigen Planungen zur Stadtbahn zu berücksichtigen.

Rheidt Südstraße (Stationsgröße M)

Mit wenigen Ausnahmen sind am Standort Rheidt Südstraße die Mindestausstattungen bereits vorhanden. Wie an einigen anderen empfohlenen Standorten in Niederkassel müssen jedoch überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten eingerichtet werden.

Die Stadt plant die Grünfläche südwestlich des Knotenpunkts langfristig als Fläche für Ausstattungsmerkmale der Mobilstation zu nutzen. Angedacht ist eine P+R-Anlage mit Carsharing-Angebot und E-Ladesäulen sowie Bausteine für die Radverkehrsförderung. Konkrete Beschlüsse existieren derzeit jedoch noch nicht. Die Stadt überlegt, übergangsweise den Friedhofsparkplatz zur Errichtung weiterer Ausstattungsmerkmale (z. B. Fahrradabstellanlage) zu nutzen.

Mondorf Provinzialstraße (Stationsgröße M)

Am derzeitigen Standort der Haltestelle Mondorf Provinzialstraße gibt es nur geringfügigen Nachbesserungsbedarf. Durch den geplanten Bau einer Umgehungstraße und Verlagerung des Verkehrs der heutigen L 269 auf diese entsteht ein neuer Knotenpunkt mit geänderter Flächenaufteilung für alle Verkehrsteilnehmer. Perspektivisch ergibt sich in Verbindung mit der Stadtbahn eine veränderte Lage für die kombinierte Mobilstation Niederkassel-Mondorf/Troisdorf-Bergheim. Ziel ist es, eine gute Verknüpfung zwischen Stadtbahn, Busverkehr und den Hauptachsen des Radverkehrs durch eine Neugestaltung herzustellen und somit den Standort Mondorf Provinzialstraße aufzuwerten. Für die Neugestaltung wird empfohlen die Mobilstation in der Größenkategorie L auszubauen.

Uckendorf Schäferstraße (Stationsgröße S)

Bei der untersuchten Haltestelle Uckendorf Schäferstraße handelt es sich um einen kleinen Standort mit sehr geringem Flächenverfügbarkeiten. Die Umsetzung der Mindestausstattungen für eine Station der Kategorie S ist nicht möglich. Es ist kein Platz für eine überdachte Fahrradabstellanlage vorhanden. Hinzu kommt, dass die Haltestelle hinsichtlich ihrer verkehrlichen Bedeutung im Gesamtnetz keinen hohen Stellenwert hat. Das Verknüpfungspotenzial verschiedener Verkehrsmittel wird ebenfalls als sehr gering eingeschätzt. Demzufolge wird empfohlen, den Standort nicht weiter als Mobilstation zu untersuchen.

Alternativ wird empfohlen die Haltestelle Niederkasseler Straße als Mobilstation auszubauen. In unmittelbarer Nähe könnte perspektivisch ein neues Wohngebiet entstehen (erste Ideen der Stadt liegen vor). Flächen für Ausstattungsmerkmale einer Mobilstation könnten am Knoten Arminstr./ Niederkasseler Str. vorgehalten werden. Da jedoch keine konkreten Planungen seitens der Stadt vorliegen, wird in diesem Gutachten auf eine weitere Untersuchung verzichtet.

Haltestelle	Stadt/Gemeinde	Stationsgröße	Raumkategorie	Anschlussart	Fahrgäste pro Tag
Lülsdorf Kirche	Niederkassel	M	zentral	Schnellbus/Regionalbus	1.460
Lülsdorf Schulzentrum	Niederkassel	M	zentral	Schnellbus/Regionalbus zukünftig Stadtbahn	825
Rathausplatz	Niederkassel	M	zentral	Schnellbus/Regionalbus	395
ev.Kirche	Niederkassel	M	zentral	Schnellbus/Regionalbus	366
Ranzel Schule	Niederkassel	M	zentral	Schnellbus/Regionalbus	1
Rheidt Bahnhofstraße	Niederkassel	M	zentral	Schnellbus	221
Rheidt Südstraße	Niederkassel	M	zentral	Schnellbus	207
Mondorf Provinzialstraße	Niederkassel	M	zentral	Schnellbus/Regionalbus	271
Uckendorf Schäfer Str.	Niederkassel	S	peripher	Regionalbus	217

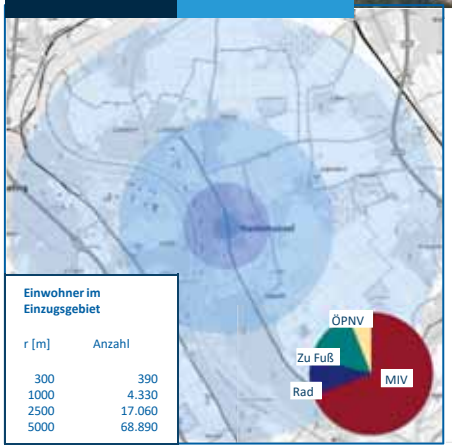
Ev. Kirche Niederkassel

Kat: M



Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Fahrradvernetzung	6 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	Mindestausstattung
Information	Beschilderung mit Verweis zur Haltestelle Rathausplatz	Mindestausstattung
	Informationsvitrine mit Netz- und Umgebungsplan (ggf. in Stele integriert)	Mindestausstattung

Bestand | Ausbau



Anschlussart	Schnellbus, Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	366
Anbindung nach Köln/Bonn	3 Fahrten/h (1/0 Umstiege)
Anbindung weitere Zentren	**Troisdorf 3/h**

Anmerkungen

- Die Standorte Rathausplatz und ev. Kirche sind aufgrund der verkehrlichen Situation beides Einrichtungshaltestellen. Im Betrieb und von den Fahrgästen werden sie jedoch trotz der räumlichen Entfernung als eine Haltestelle wahrgenommen. Daher wurden die beiden Standorte als gemeinsame Mobilstation untersucht.
- Eine Stele ist am Standort ev. Kirche nicht zwingend erforderlich, da der Großteil der Bausteine am Standort Rathausplatz verortet sind. Es ist jedoch eine Alternative zur Stele (Beschilderung) zu errichten.
- Unabhängig von den in dieser Untersuchung angestellten Überlegungen ist zu erwähnen, dass nach derzeitigen Planungen ein Stadtbahnhalt Niederkassel Mitte entstehen soll. Dies würde zu einer Steigerung der Attraktivität des Standortes ev. Kirche beitragen.

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	x	-	-	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme	x	-	-	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Errichtung wegweisende Beschilderung	1.000 €	1	1.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation	x	-	-	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	-	x	6 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	6	6.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Netzplan	-	x	Netzplan (inkl. Vitrine)	3.000 €	1	3.000 €	BMU_1
Sitzgelegenheiten	x	-	-	-	-	-	-
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	x	-	-	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan (siehe Netzplan)	-	1	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz	x	-	-	-	-	-	-
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Sauberkeit	x	-	-	-	-	-	-
				Investitionssumme		**10.000 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

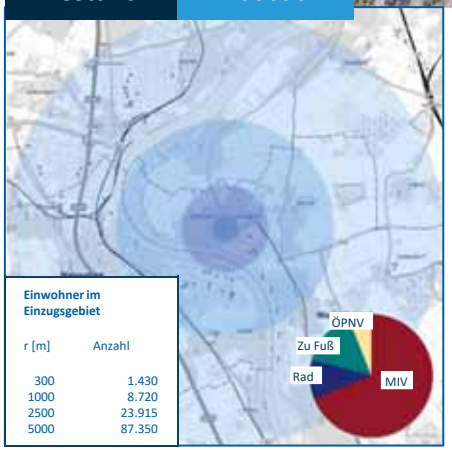
Lülsdorf Kirche

Niederkassel

Kat: M



Bestand | Ausbau



Anschlussart	Schnellbus, Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	1.460
Anbindung nach Köln/Bonn	3 Fahrten/h (1/0 Umstiege)
Anbindung weitere Zentren	**Siegburg 3/h** **Troisdorf 3/h**

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Fahrradvernetzung	Überdachung der vorhandenen Fahrradabstellanlage	Mindestausstattung
	30 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	Mindestausstattung
	Radluftstation	Empfehlung
	12 gesicherte Fahrradabstellanlagen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem	Empfehlung
Information	Stele mobil.nrw	Mindestausstattung
	Informationsvitrine mit Netz-, Stadt- und Umgebungsplan (ggf. in Stele integriert)	Mindestausstattung

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	x	-	-	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme	x	-	-	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Errichtung der Stele	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation	x	-	-	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	x	x	Überdachung der vorhandenen Abstellanlage 30 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	700 € 1.000 €	10 30	7.000 € 30.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Netzplan	-	x	Netzplan (Vitrinen vorhanden)	-	2	-	BMU_1
Sitzgelegenheiten	x	-	-	-	-	-	-
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	x	-	-	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan (integriert in Stele)	-	1	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz	x	-	-	-	-	-	-
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Sauberkeit	x	-	-	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (gesichert)	-	x	12 Fahrradstellplätze in Boxen	3.000 € pro Fahrradbox	12	36.000 €	$VM\ NRW_2$
Radluftstation	-	x	Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 $VM\ NRW_{1,2}$
Stadtplan	-	x	Stadtplan (integriert in Stele)	-	1	-	$VM\ NRW_2$
				Investitionssumme		**84.000 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

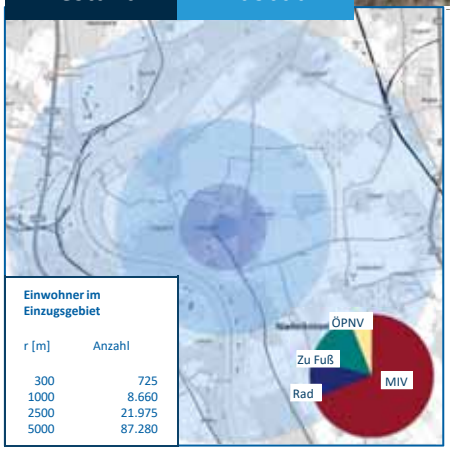
Lülsdorf Schulzentrum

Niederkassel

Kat: M



Bestand | Ausbau



Anschlussart	Schnellbus, Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	825
Anbindung nach Köln/Bonn	3 Fahrten/h (1/0 Umstiege)
Anbindung weitere Zentren	**Siegburg 3/h** **Troisdorf 3/h**

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle inkl. taktilem Leitsystem	Mindestausstattung
Fahrradvernetzung	30 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	Mindestausstattung
	Radluftstation	Empfehlung
	12 gesicherte Fahrradabstellanlagen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem	Empfehlung
MIV-Vernetzung	Carsharing-Angebot	Optional
Information	Stele mobil.nrw	Mindestausstattung
	DFI mit Uhr	Mindestausstattung
	Informationsvitrine mit Netz-, Stadt- und Umgebungsplan (ggf. in Stele integriert)	Mindestausstattung
Allgemein	Witterungsschutz inkl. Sitzgelegenheiten	Mindestausstattung

Anmerkungen

- Geplant ist ein Stadtbahnhalt. Sollte die Strecke in Zukunft zweigleisig befahren und mit einem 10-Min-Takt geplant werden, erhöht sich die Kategorie der Mobilstation von M auf L.
- Im Zuge der Errichtung des Stadtbahnhalts wird empfohlen, den Bereich der gesamten Mobilstation durch die Schaffung eines verkehrsberuhigten Abschnitts (Durchfahrt nur für Anlieger, ÖV und Fahrräder) zwischen der Premnitzer Str. und der Karl-Hass-Str. sicherer zu gestalten. Eine Gestaltung als ZOB würde zusätzlich die Attraktivität des Standortes erhöhen.

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	-	x	Barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle inkl. aller Überwege (im Ausbauprogramm der Stadt Niederkassel enthalten)	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme	-	x	Taktile Leitsysteme	Fällt unter Kosten Barrierefreiheit	-	-	BMU_1 VM $NRW_{1,2,3}$ ZV NVR_1
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 VM NRW_2
Dynamische Fahrgastinformation	-	x	DFI mit integrierter Uhr an der Bushaltestelle	15.000 €	2	30.000 €	BMU_1 VM NRW_2 ZV NVR_1
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	-	x	30 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	30	30.000 €	$BMU_{1,2}$ VM NRW_2 ZV NVR_1 $BMVI_1$
Netzplan	-	x	Netzplan (inkl. Vitrine)	3.000 €	1	3.000 €	BMU_1
Sitzgelegenheiten	-	x	Sitzgelegenheiten errichten	Fällt unter Kosten Witterungsschutz	-	-	BMU_1 VM NRW_2
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	-	x	Siehe DFI	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan (siehe Netzplan)	-	1	-	VM NRW_2
Witterungsschutz	-	x	Witterungsschutz an der Bushaltestelle errichten (auf jeder Seite 2, da mehrere Busse hintereinander halten)	10.000 €	4	40.000 €	BMU_1 VM NRW_2
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Sauberkeit	-	x	Abfallbehälter	150 €	2	300 €	-
Fahrradabstellanlage (gesichert)	-	x	12 Fahrradstellplätze in Boxen	3.000 € pro Fahrradbox	12	36.000 €	VM NRW_2
Radluftstation	-	x	Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 VM $NRW_{1,2}$
Stadtplan	-	x	Stadtplan (zu Vitrine mit Umgebungsplan)	-	1	-	VM NRW_2
Carsharing-Angebot	-	x	2 Carsharing-Parkplätze (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	BMU_1
				Investitionssumme		**150.300 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

Provinzialstraße

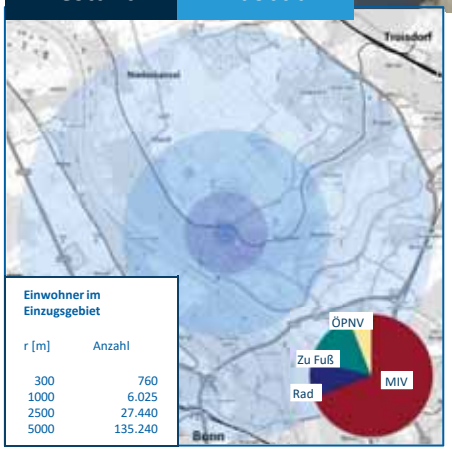
Niederkassel

Kat: M



Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Fahrradvernetzung	Überdachung der vorhandenen Fahrradabstellanlagen	Mindestausstattung
Information	Stele mobil.nrw Netz- und Umgebungsplan (ggf. in Stele integriert)	Mindestausstattung Mindestausstattung

Bestand | Ausbau



Anschlussart	Schnellbus, Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	271
Anbindung nach Köln/Bonn	**6 Fahrten/h** (1/0 Umstiege)
Anbindung weitere Zentren	-

Anmerkungen

- Durch die geplante Verlegung der L 269 entsteht ein neuer Knotenpunkt mit geänderter Flächenaufteilung für alle Verkehrsteilnehmer. Perspektivisch ergibt sich in Verbindung mit der Stadtbahn eine veränderte Lage für die kombinierte Mobilstation Niederkassel-Mondorf/Troisdorf-Bergheim. Ziel ist eine gute Verknüpfung zwischen Stadtbahn und Busverkehr durch eine Neugestaltung herzustellen und somit den Standort Mondorf Provinzialstraße aufzuwerten.
- Da mit einem 10-Min-Takt der Stadtbahn geplant wird, erhöht sich die Kategorie der Mobilstation von M auf L.
- Die Fahrgastzahlen wurden vor Taktverdichtung der Linie SB55 aufgenommen → perspektivisch deutlich höhere Nachfrage

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	x	-	-	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme	x	-	-	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation	x	-	-	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	x	x	Überdachung der vorhandenen Fahrradabstellanlagen	700 €	14	9.800 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Netzplan	-	x	Netzplan (Vitrinen vorhanden)	-	2	-	BMU_1
Sitzgelegenheiten	x	-	-	-	-	-	-
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	x	-	-	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan (integriert in Stele)	-	1	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz	x	-	-	-	-	-	-
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Sauberkeit	x	-	-	-	-	-	-
				Investitionssumme		**19.800 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

Ranzel Schule

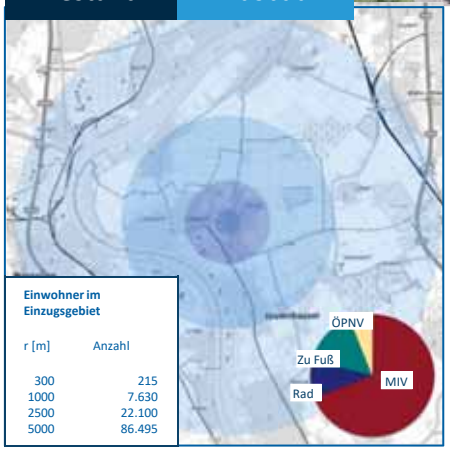
Niederkassel

Kat: M



Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Fahrradvernetzung	Überdachung der vorhandenen Fahrradabstellanlage	Mindestausstattung
	20 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	Mindestausstattung
	Radluftstation	Empfehlung
	12 gesicherte Fahrradabstellanlagen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem	Empfehlung
Information	Stele mobil.nrw	Mindestausstattung
	Netz-, Stadt- und Umgebungsplan (ggf. in Stele integriert)	Mindestausstattung

Bestand | Ausbau



Anschlussart	Schnellbus, Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	1.388
Anbindung nach Köln/Bonn	6 Fahrten/h (1/0 Umstiege)
Anbindung weitere Zentren	**Siegburg 3/h** **Troisdorf 3/h**

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	x	-	-	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme	x	-	-	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation	x	-	-	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	x	x	Überdachung der vorhandenen Fahrradabstellanlagen 30 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	700 € 1.000 €	6 20	4.200 € 20.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Netzplan	-	x	Netzplan (Vitrinen vorhanden)	-	2	-	BMU_1
Sitzgelegenheiten	x	-	-	-	-	-	-
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	x	-	-	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan (integriert in Stele)	-	1	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz	x	-	-	-	-	-	-
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Sauberkeit	x	-	-	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (gesichert)	-	x	12 Fahrradstellplätze in Boxen	3.000 € pro Fahrradbox	12	36.000 €	$VM\ NRW_2$
Radluftstation	-	x	Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 $VM\ NRW_{1,2}$
Stadtplan	-	x	Stadtplan (integriert in Stele)	-	1	-	$VM\ NRW_2$
				Investitionssumme		**71.200 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

Rathausplatz

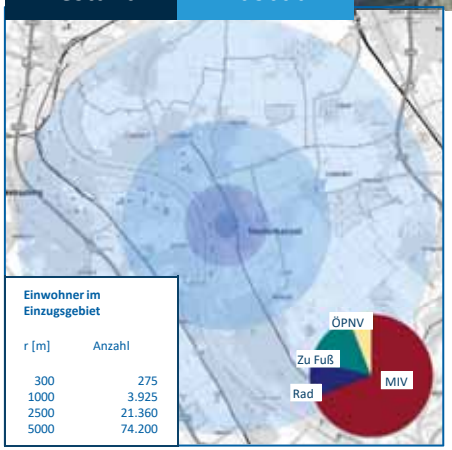
Niederkassel

Kat: M



Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Fahrradvernetzung	Überdachung der vorhandenen Fahrradabstellanlage 10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel Radluftstation	Mindestausstattung Mindestausstattung Empfehlung
MIV-Vernetzung	Carsharing-Angebot	Optional
Information	Stele mobil.nrw Informationsvitrine mit Netz- und Umgebungsplan (ggf. in Stele integriert)	Mindestausstattung Mindestausstattung
Allgemein	Verlegung Witterungsschutz	Optional

Bestand | Ausbau



Anschlussart	Schnellbus, Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	395
Anbindung nach Köln/Bonn	6 Fahrten/h (1/0 Umstiege)
Anbindung weitere Zentren	**Siegburg 3/h** **Troisdorf 3/h**

Anmerkungen

- Die Standorte Rathausplatz und ev. Kirche sind aufgrund der verkehrlichen Situation beides Einrichtungshaltestellen. Im Betrieb und von den Fahrgästen werden sie jedoch trotz der räumlichen Entfernung als eine Haltestelle wahrgenommen. Daher wurden die beiden Standorte als gemeinsame Mobilstation untersucht.

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	x	-	-	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme	x	-	-	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation	x	-	-	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	x	x	Überdachung der vorhandenen Fahrradabstellanlage 10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	700 € 1.000 €	10 10	7.000 € 10.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Netzplan	-	x	Netzplan (siehe Umgebungsplan)	-	1	-	BMU_1
Sitzgelegenheiten	x	-	-	-	-	-	-
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	x	-	-	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan (inkl. Vitrine)	3.000 €	1	3.000 €	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz	x	x	Verlegung des Witterungsschutzes Richtung Bushaltestelle empfohlen, aber nicht zwingend erforderlich. Aufgrund Eigentumsverhältnisse derzeit nicht umsetzbar.	-	1	-	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Sauberkeit	x	-	-	-	-	-	-
Radluftstation	-	x	Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 $VM\ NRW_{1,2}$
Carsharing-Angebot	-	x	2 Carsharing-Parkplätze (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	BMU_1
				Investitionssumme		**31.000 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

Rheidt Bahnhofstraße

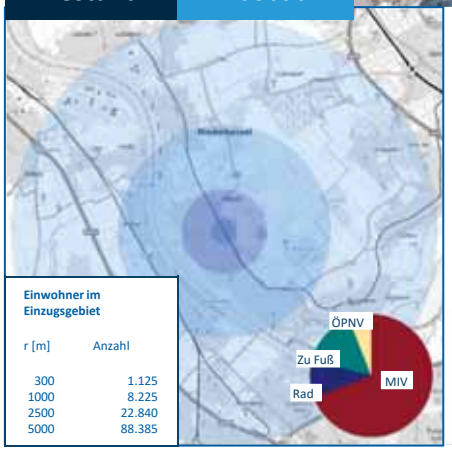
Niederkassel

Kat: M



Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Fahrradvernetzung	Verlegung der vorhandenen Fahrradabstellanlage	Mindestausstattung
	20 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	Mindestausstattung
Information	Stele mobil.nrw	Mindestausstattung
	DFI Light mit Uhr	Mindestausstattung
	Netz- und Umgebungsplan (ggf. in Stele integriert)	Mindestausstattung

Bestand | Ausbau



Anschlussart	Schnellbus, Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	221
Anbindung nach Köln/Bonn	**6 Fahrten/h** (1/0 Umstiege)
Anbindung weitere Zentren	-

Anmerkungen

- Nach derzeitigen Planungen soll am Standort ein Stadtbahnhalt entstehen. Da mit einem 10-Min-Takt geplant wird, erhöht sich in diesem Fall die Kategorie der Mobilstation von M auf L.
- Bei Einführung der Stadtbahn stehen ggf. die Flächen des ehem. Bahnhof Rheidt für eine alternative Anordnung sowie Ausweitung der Ausstattungselemente zur Verfügung.
- Die Fahrgastzahlen wurden vor Taktverdichtung der Linie SB55 aufgenommen → perspektivisch deutlich höhere Nachfrage

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	x	-	-	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme	x	-	-	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation	-	x	DFI Light mit integrierter Uhr	5.000 €	2	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	x	x	Verlegung (und Überdachung) der vorhandenen Fahrradabstellanlage sowie Errichtung 20 überdachter, frei zugänglicher Anlehnbügel	1.000 €	20	20.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Netzplan	-	x	Netzplan (Vitrinen vorhanden)	-	2	-	BMU_1
Sitzgelegenheiten	x	-	-	-	-	-	-
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	x	-	-	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan (integriert in Stele)	-	1	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz	x	-	-	-	-	-	-
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Sauberkeit	x	-	-	-	-	-	-
				Investitionssumme		**40.000 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

Rheidt Südstraße

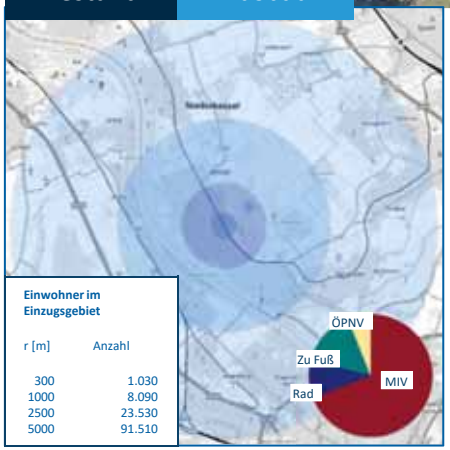
Niederkassel

Kat: M



Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Fahrradvernetzung	30 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	Mindestausstattung
Information	Stele mobil.nrw	Mindestausstattung
	DFI Light mit Uhr	Mindestausstattung
	Netz- und Umgebungsplan (ggf. in Stele integriert)	Mindestausstattung

Bestand | Ausbau



Anschlussart	Schnellbus, Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	207
Anbindung nach Köln/Bonn	**3 Fahrten/h** (1/0 Umstiege)
Anbindung weitere Zentren	-

Anmerkungen

- Nach derzeitigen Planungen soll am Standort ein Stadtbahnhalt entstehen. Da mit einem 10-Min-Takt geplant wird, erhöht sich in diesem Fall die Kategorie der Mobilstation von M auf L.
- Die Fahrgastzahlen wurden vor Taktverdichtung der Linie SB55 aufgenommen → perspektivisch deutlich höhere Nachfrage
- Die Grünfläche südwestlich des Knotenpunkts soll langfristig als Fläche für Ausstattungselemente der Mobilstation genutzt werden. Angedacht ist eine P+R-Anlage mit Carsharing-Angebot und E-Ladesäulen für Pkw sowie Ausstattungselemente für die Radverkehrsförderung.
- Die Stadt plant übergangsweise P+R-Parkplätze auf dem Friedhofsparkplatz auszuweisen sowie eine Fahrradabstellanlage zu errichten.

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	x	-	-	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme	x	-	-	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation	-	x	DFI Light mit integrierter Uhr	5.000 €	2	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	x	x	30 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel (Sofern aktuell nicht möglich muss mindestens die bestehende Anlage überdacht werden)	1.000 €	30	30.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Netzplan	-	x	Netzplan (Vitrinen vorhanden)	-	2	-	BMU_1
Sitzgelegenheiten	x	-	-	-	-	-	-
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	x	-	-	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan (integriert in Stele)	-	1	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz	x	-	-	-	-	-	-
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Sauberkeit	x	-	-	-	-	-	-
				Investitionssumme		**50.000 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

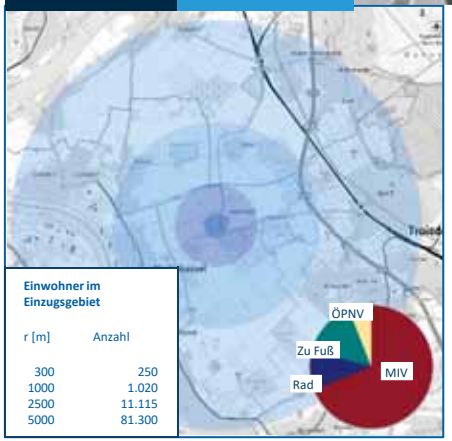
Uckendorf Schäferstr.

Niederkassel

Kat: S



Bestand | Ausbau



Anschlussart	Regionalbus
Regionale Einordnung	peripher
Fahrgäste pro Tag	217
Anbindung nach Köln	3 Fahrten/h (1 Umstieg)
Anbindung weitere Zentren	**Troisdorf 3/h**

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Fahrradvernetzung	6 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	Mindestausstattung
Information	Stele mobil.nrw	Mindestausstattung
	DFI Light mit Uhr	Mindestausstattung
	Informationsvitrine mit Netz- und Umgebungsplan (ggf. in Stele integriert)	Mindestausstattung

Anmerkungen

- Aus Platzmangel können die erforderlichen Mindestausstattungen einer Mobilstation Größe S nicht umgesetzt werden. Die Errichtung einer Fahrradabstellanlage ist nicht möglich.
- Sehr geringes Verknüpfungspotenzial vorhanden. Es verkehrt lediglich 1 Linie und die meisten Fahrgäste werden zu Fuß zur Haltestelle kommen.

→ **Empfehlung: kein Umbau zur Mobilstation**

- Alternativ könnte ein Ausbau der Station Niederkasseler Straße zur Mobilstation angedacht werden. In unmittelbarer Nähe könnte perspektivisch ein neues Wohngebiet entstehen. Flächen für Ausstattungselemente einer Mobilstation könnten vorgehalten werden (Ecke Arminstr./Niederkasseler Str.). Da jedoch keine konkreten Planungen der Stadt vorliegen, wird in diesem Gutachten auf eine weitere Untersuchung verzichtet.

Ausstattungsmerkmale Kategorie S	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	x	-	-	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme	x	-	-	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation	-	x	DFI Light mit integrierter Uhr	5.000 €	2	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	-	-	6 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	6	6.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Netzplan	-	x	Netzplan (inkl. Vitrine)	3.000 €	1	3.000 €	BMU_1
Sitzgelegenheiten	x	-	-	-	-	-	-
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	x	-	-	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan (integriert in Stele)	-	1	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz	x	-	-	-	-	-	-
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Sauberkeit	x	-	-	-	-	-	-
				Investitionssumme		**29.000 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

9.13 Rheinbach

Die Stadt Rheinbach befindet sich linksrheinisch im äußersten Westen des Rhein-Sieg-Kreises und im südlichen Nordrhein-Westfalen am Fuß der nördlichen Eifel. Die Stadt grenzt an das Bundesland Rheinland-Pfalz im Süden sowie an den Kreis Euskirchen im Westen. Die Oberzentren Bonn und Köln sind ca. 16 bzw. ca. 34 km von Rheinbach entfernt. Die S-Bahnlinie S23 durchquert Rheinbach und verbindet die Stadt umsteigefrei mit Bonn. Insgesamt werden für Rheinbach drei Mobilstationen empfohlen, zum einen der Bahnhof Römerkanal als peripher gelegene, regionale Bahnstation mit zusätzlichem AST- Angebot sowie Bedienung durch die lokale Kleinbuslinie "Rheinbacher Stadthüpfer" der Stationsgröße L sowie die beiden Regionalbushaltestellen Wilhelmsplatz (Stationsgröße M), zentral in Rheinbach gelegen, und Wormersdorf Kirche (Stationsgröße S), die sich in der größten Ortschaft Wormersdorf befindet. Die SPNV-Haltestelle Römerkanal bietet mehrere umsteigefreie Fahrten zum Oberzentrum Bonn, von der Haltestelle Wormersdorf Kirche gelangt man zweimal in der Stunde mit Umstieg nach Bonn, während es von der Haltestelle Wilhelmsplatz nur einmal die Stunde mit Umstieg die Möglichkeit gibt, nach Bonn zu gelangen. Weitere Verbindungen gibt es ab den zum Knoten gehörenden Richtungshaltestellen Hauptstraße und Grabenstraße. Hierbei muss allerdings erwähnt werden, dass sich der Bahnhof Rheinbach in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle Wilhelmsplatz befindet (450 m Entfernung). Von diesem besteht mehrmals pro Stunde eine Verbindung zum Oberzentrum Bonn. Der Bahnhof Rheinbach wird im Rahmen des Feinkonzepts nicht berücksichtigt, da dieser aktuell als Mobilstation im Corporate Design von mobil.nrw mit vielen Ausstattungselementen (136 überdachte Fahrradabstellplätze, 9 Fahrradboxen mit elektronischem Buchungs- und Schließsystem, Gepäckschließfächer, P+R-Anlage etc.) ausgebaut wird. Durch die Nähe zueinander ergänzen sich die beiden Standorte, woraus Synergieeffekte entstehen. Aufgrund der Vielzahl an Angeboten am Bahnhof Rheinbach kann an der Haltestelle Wilhelmsplatz auf diese verwiesen werden.

Römerkanal (Stationsgröße L)

An der Haltestelle Römerkanal wird die Stadt Rheinbach in Zusammenarbeit mit der RVK eine Fahrradmietstation mit E-Bikes ab Sommer 2021 installieren. Aufgrund der Nähe zum Gewerbegebiet und mit Blick auf eine potenziellen Erweiterungsfläche besitzt die Stadt Rheinbach ein Vorkaufsrecht auf umliegende Bereiche der Haltestelle, sodass an dieser Haltestelle auf Nachfrageänderungen mit weiteren Ausstattungsmerkmale verhältnismäßig flexibel reagiert werden kann.

Wilhelmsplatz (Stationsgröße M)

Bei der Entwicklung der Mobilstation sollten die Haltestellen Wilhelmsplatz sowie die jeweils in eine Richtung befahrenen Richtungshaltestellen Hauptstraße und Grabenstraße aufgrund der räumlichen Nähe zueinander gemeinsam betrachtet werden. Für alle drei Haltestellen ist der barrierefreie Ausbau geplant. Der Ausbau ist aber derzeit zurückgestellt, da aktuell seitens der Stadt Rheinbach ein Masterplan Innenstadt ausgearbeitet wird, der Einfluss auf die Haltestellen haben kann. Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, dass die empfohlenen Ausstattungselemente der Haltestelle(n) mit in den auszuarbeitenden Masterplan aufgenommen werden. Zusätzlich ist je Haltestelle eine 4-zeilige DFI im DFI-Konzept der RVK vorgesehen.

Wormersdorf Kirche (Stationsgröße S)

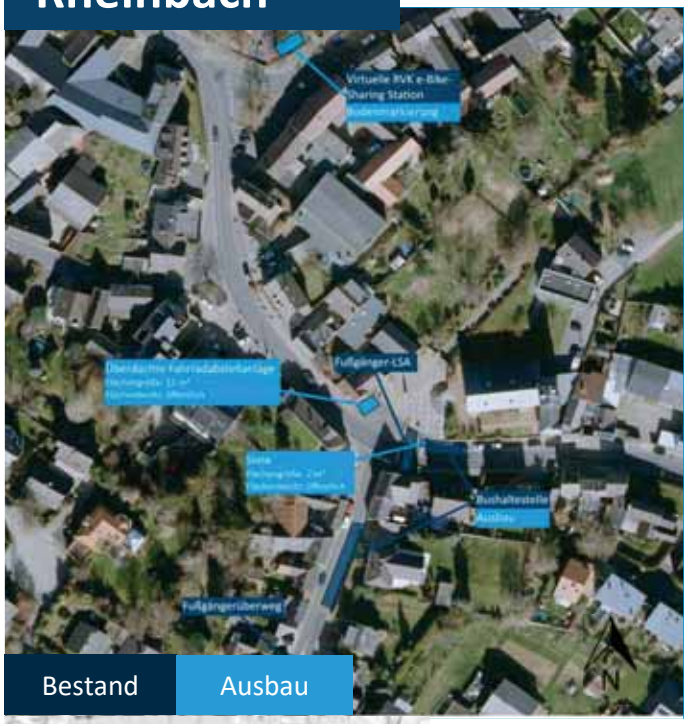
Für die Haltestelle ist je Steig eine 2-zeilige DFI über das RVK-Konzept geplant, diese Planungen sind derzeit zurückgestellt und werden ggf. bei einem potenziellen barrierefreien Ausbau der Haltestelle berücksichtigt. Derzeit liegen allerdings noch keine konkreten Planungen für einen barrierefreien Ausbau der Haltestelle vor. Anhand der Untersuchung wurde deutlich, dass die Qualifizierung der Haltestelle Wormersdorf Kirche als Mobilstationsstandort aufgrund der Platz- und Besitzverhältnisse problematisch ist. Aus diesem Grund ist die unweit entfernt liegende Haltestelle Schützenplatz ein Alternativstandort. Dieser wurde im Rahmen des Feinkonzepts nicht weiter untersucht.

Haltestelle	Stadt/Gemeinde	Stationsgröße	Raumkategorie	Anschlussart	Fahrgäste pro Tag
Römerkanal	Rheinbach	L	peripher	SPNV, Regionalbus	500-1.000 (SPNV)
Wilhelmsplatz	Rheinbach	M	zentral	Regionalbus	268 (Wilhelmsplatz) 92 (Hauptstr.) 65 (Grabenstr.)
Womersdorf Kirche	Rheinbach	S	peripher	Regionalbus	124

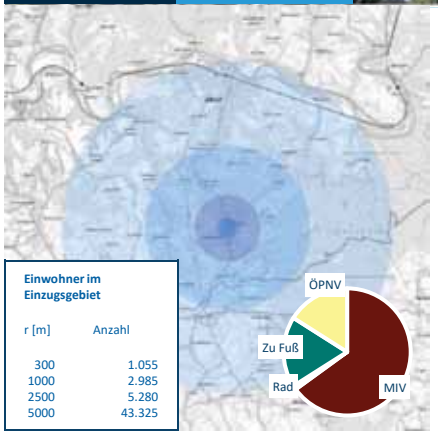
Wormersdorf Kirche

Rheinbach

Kat: S



Bestand | Ausbau



Anschlussart	Regionalbus
Regionale Einordnung	peripher
Fahrgäste pro Tag	124
Anbindungen nach Bonn	2 Fahrten/h (1 Umstieg)
weitere Zentren	**Rheinbach (3/h)**

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Barrierefreier Ausbau	Mindestausstattung
Fahrrad-Vernetzung	6-10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel Kennzeichnung der virtuellen Fahrradmietstation	Mindestausstattung Empfehlung
MIV-Vernetzung		
Sonstige Vernetzung		
Information *in Stele integrierbar, auch als QR-Code möglich	Tarifbedingungen 1x Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw DFI light mit Uhrzeitanzeige je Bussteig Netz-/Umgebungsplan* Stadtplan*	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Optional
Allgemein	Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten Verbreiterung der Haltestellen	Mindestausstattung Empfehlung
Service		

Anmerkungen

- 2-zeilige DFI für beide Steige im DFI-Konzept der RVK geplant, zurückgestellt und ggf. über barrierefreien Ausbau
- Aufgrund der Platzverhältnisse ist alternativ die Haltestelle ‚Schützenplatz' zur Mobilstation zu entwickeln.

Ausstattungsmerkmale Kategorie S	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen		X	Tarifbedingungen	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)		X	Barrierefreier Ausbau beider Richtungshaltestellen	30.000 €	2	60.000 €	BMU_1, ZV NVR_1 VM $NRW_{1,2,3}$
Taktile Leitsysteme		X	Siehe Barrierefreiheit	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	Stele mobil.nrw mit Netz- und Umgebungsplan Beschilderung mobil.nrw	10.000 € 2.000 €	1 1	12.000 €	BMU_1 VM NRW_2
Dynamische Fahrgastinformation			-	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)		X	6-10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	6	6.000 €	$BMU_{1,2}$, VM NRW_1 ZV NVR_1, $BMVI_2$
Netzplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	BMU_1
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X		-	-	-	-	-
Uhr	X		-	-	-	-	-
Umgebungsplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	VM NRW_2
Witterungsschutz + Sitzgelegenheit		X	Witterungsschutz mit Sitzgelegenheit je Bussteig	10.000 €	2	20.000 €	BMU_1 VM NRW_2 ZV NRW_1
Mobilfunk	X						
Virtuelle Fahrradmietstation	X		Kennzeichnung der virtuellen Fahrradmietstation (Bodenmarkierung)	1.0000 €	1	1.000 €	BMU_1 VM NRW_2
Ausbau Bushaltestellen		X	Verbreiterung der bestehenden Haltestellen im Zuge des barrierefreien Ausbaus	-	-	-	-
Stadtplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	VM NRW2
Dynamische Fahrgastinformation		X	1x DFI-light je Bussteig, bereits im DFI-Konzept der RVK geplant	-	-	-	-
Uhr		X	In DFI integriert	-	-	-	-
				Investitionssumme		**99.000 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

Bahnhof Römerkanal

Rheinbach

Kat: L



Bestand | Ausbau

RHEIN SIEG KREIS | Zentrum für integrierte Verkehrssysteme | Planersocietät

Bahnhof Römerkanal

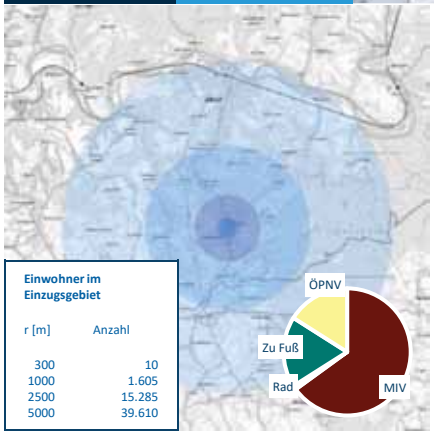
Rheinbach

Kat: L



Bestand | Ausbau

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit		
Fahrrad-Vernetzung	mind. 12 gesicherte Radabstellanlagen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem E-Ladeschrank (Fahrrad) Radluftstation Virtuelle Fahrradmietstation	Empfehlung Empfehlung Empfehlung Optional
MIV-Vernetzung	E-Ladesäulen Carsharing-Angebot	Empfehlung Optional
Sonstige Vernetzung	E-Scootersharing-Angebot	Optional
Information	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw DFI light mit Uhrzeitanzeige an Bushaltestelle Übersichts-DFI Tarifbedingungen Bushaltestelle Stadtplan	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Optional Mindestausstattung Empfehlung
Allgemein		
Service	(Gepäck-) Schließfächer WC-Anlage	Optional Optional



Anschlussart	S-Bahn
Regionale Einordnung	peripher
Fahrgäste pro Tag	500-1.000 (SPNV)
Anbindungen nach Bonn	3 Fahrten/h (0 Umstiege)
weitere Zentren	**Rheinbach (3/h)**

Anmerkungen

- Fahrradmietstation mit E-Bikes ab Sommer 2021

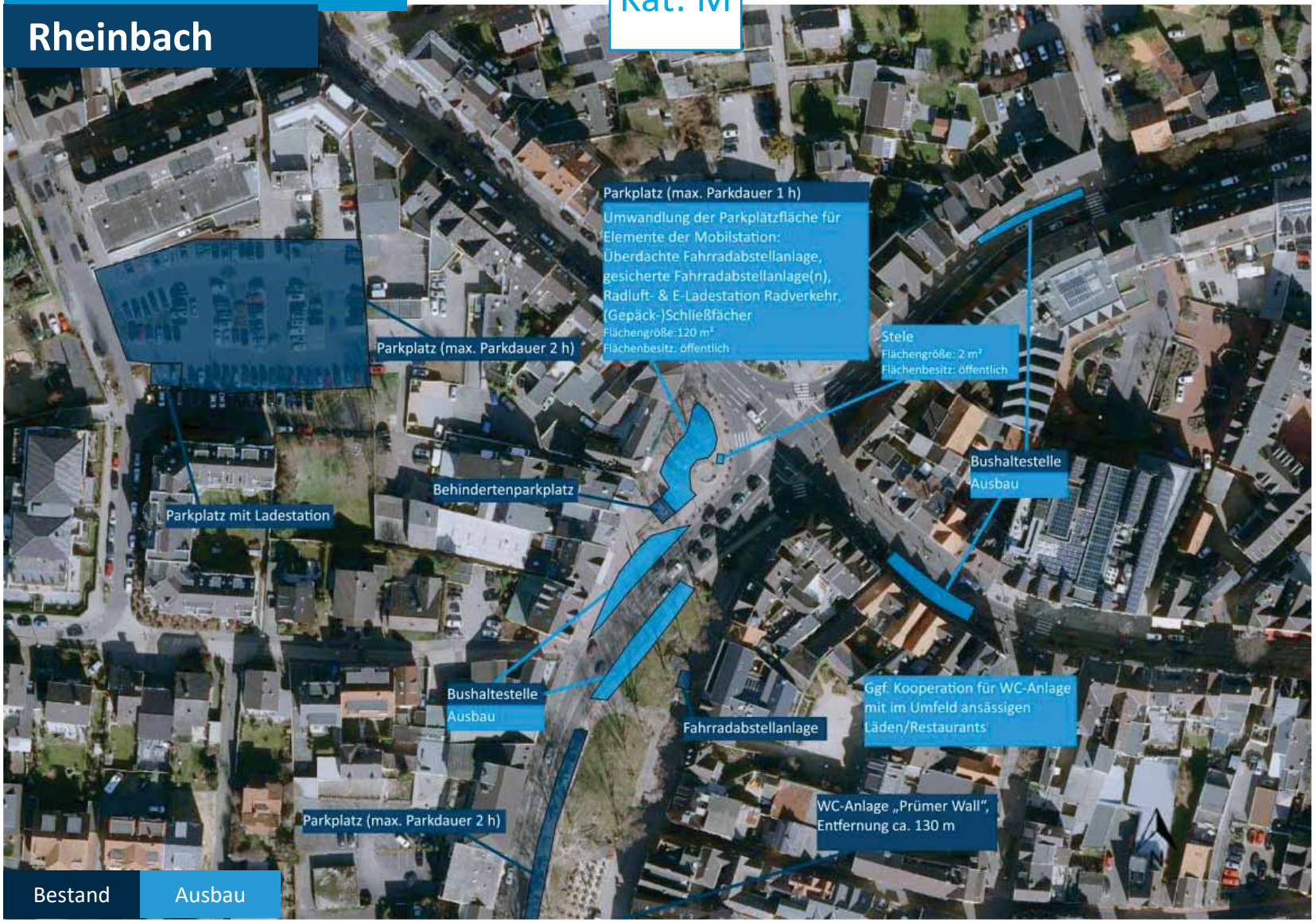
Ausstattungsmerkmale Kategorie L	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen		X	Tarifbedingungen	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	X		-	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme	X		-	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw	10.000 € 4.000 €	1 1	14.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation		X	DFI light mit Uhrzeitanzeige (Bushaltestelle)	5.000 €	1	5.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	X		-	-	-	-	-
Netzplan	X		ggf. weiterer an Bushaltestelle oder in Stele	-	-	-	BMU_1
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X		-	-	-	-	-
Uhr	X		-	-	-	-	-
Umgebungsplan	X		ggf. weiterer an Bushaltestelle oder in Stele	-	-	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz + Sitzgelegenheit	X		-	-	-	-	-
Mobilfunk	X		-	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (gesichert)		X	mind. 12 Fahrradstellplätze in Boxen **oder** Käfigen mit digitaler Steuerung und elektro-nischem Zugangs- und Hintergrundsystem	3.000 € pro Fahrradbox 2.250 € pro Platz in Sammelanlage	12 24	36.000 € 54.000 €	$BMU_{1,2}$ VM NRW_1 $ZV\ NVR_1$ $BMVI_2$
Ladeboxen für Pedelec-Akkus		X	E-Ladeschrank Fahrrad (mind. 6 Boxen)	7.200 €	1	7.200 €	$BMU_{1,2}$ VM NRW_1 $ZV\ NVR_1$ $BMVI_2$
Radluftstation		X	Errichtung einer Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 $VM\ NRW_{12}$
E-Ladesäulen PKW		X	Ausweisung Parkplatz E-Pkw + Ladesäule	7.000 €	4	28.000 €	MWIDE NRW BMWi
Stadtplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	VM NRW2
Fahrradmietstation		X	bereits in Planung	-	-	-	-
Carsharing-Angebot		X	2 Carsharing-Parkplätze (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	BMU_1
E-Scootersharing-Angebot		X	Markierungsarbeiten Abstellbereich	1.000 €	1	1.000 €	-
Dynamische Fahrgastinformation		X	Übersichts-DFI	30.000 €	1	30.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$
(Gepäck-)Schließfächer		X	ggf. kombinierbar mit Pedelec-Ladeboxen	5.000 €	1	5.000 €	BMU_2 $VM\ NRW_2$
Öffentliches WC		X		100.000 €	1	100.000 €	$VM\ NRW_2$
				Investitionssumme		**91.200 €** (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

Wilhelmsplatz

Rheinbach

Kat: M



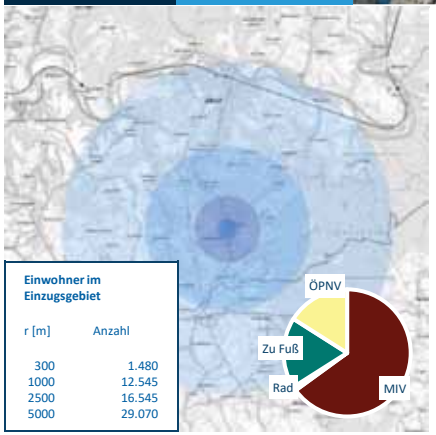
Wilhelmsplatz

Rheinbach

Kat: M



Bestand | Ausbau



Anschlussart	Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	268 (Wilhelmsplatz) 92 (Hauptstr.) 65 (Grabenstr.)
Anbindungen nach Bonn	1 Fahrten/h (1 Umstieg)
weitere Zentren	**Zentrumsstandort**

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Barrierefreier Ausbau	Mindestausstattung
Fahrrad-Vernetzung	10-20 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel mind. 12 gesicherte Fahrradabstellanlagen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem E-Ladeschrank (Fahrrad) Radluftstation Fahrradmietstation	Mindestausstattung Empfehlung Empfehlung Empfehlung Optional Optional
MIV-Vernetzung		
Sonstige Vernetzung	E-Scootersharing-Angebot Taxistand	Optional Optional
Information *in Stele integrierbar, auch als QR-Code möglich	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw DFI light mit Uhrzeitanzeige je Bussteig Tarifbedingungen Netz-/Umgebungsplan* Stadtplan*	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Empfehlung
Allgemein	Mitbetrachtung (H) Haupt- und Grabenstr. Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten ans östlicher Richtungshaltestelle	Empfehlung Mindestausstattung
Service	(Gepäck-) Schließfächer WC-Anlage Lademöglichkeiten für Mobilgeräte	Empfehlung Empfehlung Optional

Anmerkungen

- 4-zeilige DFI für Haltestellen Wilhelmsplatz, Grabenstr. und Hauptstr. im DFI-Konzept der RVK geplant
- WC-Anlage ‚Prümer Wall‘ ca. 130 m entfernt. Einbezug möglich, sonst ist eine Kooperation mit Gewerbetreibenden anzustreben (z.B. als ‚nette Toilette‘)

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie	
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen		X	Tarifbedingungen	-	-	-	-	
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)		X	Barrierefreier Ausbau beider Richtungshaltestellen	30.000 €	2	60.000 €	BMU_1, ZV NVR_1	VM $NRW_{1,2,3}$
Taktile Leitsysteme		X	Siehe Barrierefreiheit	-	-	-	-	
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	Stele mobil.nrw mit Netz-, Umgebungs- und Stadtplan Beschilderung mobil.nrw	10.000 € 2.000 €	1 1	12.000 €	BMU_1	VM NRW_2
Dynamische Fahrgastinformation		X	DFI-light je Bussteig, bereits im DFI-Konzept der RVK geplant	-	-	-	-	
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)		X	10 – 20 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	15	15.000 €	$BMU_{1,2}$, VM NRW_1	ZV NVR_1, $BMVI_2$
Netzplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	BMU_1	
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X		-	-	-	-	-	
Uhr		X	in Dynamische Fahrgastinformation zu integrieren	-	-	-	-	
Umgebungsplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	VM NRW_2	
Witterungsschutz + Sitzgelegenheit		X	Witterungsschutz mit Sitzgelegenheit am östlichen Bussteig	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 VM NRW_2	ZV NRW_1
Mobilfunk	X							
Fahrradabstellanlage (gesichert)		X	mind. 12 Fahrradstellplätze in Boxen **oder** Käfigen mit digitaler Steuerung und elektro-nischem Zugangs- und Hintergrundsystem	3.000 € pro Fahrradbox 2.250 € pro Platz in Sammelanlage	12 24	36.000 € 54.000 €	$BMU_{1,2}$ VM NRW_1	ZV NVR_1 $BMVI_2$
Ladeboxen für Pedelec-Akkus		X	E-Ladeschrank Fahrrad (mind. 6 Boxen)	7.200 €	1	7.200 €	$BMU_{1,2}$ VM NRW_1	ZV NVR_1 $BMVI_2$
Radluftstation		X	Errichtung einer Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2	VM NRW_{12}
(Gepäck-)Schließfächer		X	ggf. kombinierbar mit Pedelec-Ladeboxen	5.000 €	1	5.000 €	BMU_2	VM NRW_2
Öffentliches WC		X	ggf. Kooperation mit Gewerbetreibenden Beschilderung oder Kooperation	400 €	1	400 €	VM NRW_2	
Stadtplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	VM NRW2	
				Investitionssumme		**146.600 €** (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)		

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie	
Fahrradmietstation		X	Fahrradmietstation mit 6 Pedelecs	1.000 €	6	6.000 €	ZV NVR_1	BMU_2
E-Scootersharing-Angebot		X	Markierungsarbeiten Abstellfläche	1.000 €	1	1.000 €	-	
Taxistand		X	Markierungsarbeiten	800 €	1	800 €	-	
Lademöglichkeit für Mobilgeräte		X	in Gepäckschließfächern integrierbar	Mehrkosten: 2.200 €	1	2.200 €	BMU_2	$VM\ NRW_2$

9.14 Ruppichteroth

Die Gemeinde Ruppichteroth hat die geringste Einwohnerzahl im Rhein-Sieg-Kreis und befindet sich rund 30 km entfernt von Bonn im östlichen Teil des Rhein-Sieg-Kreises. Sie grenzt im Osten an den benachbarten Oberbergischen Kreis und hat keinen Schienenanschluss. Mit der Buslinie 530 (Hennef – Waldbröl) gibt es eine über die Kreisgrenzen hinausgehende Busverbindung, die von der RSVG betrieben wird und Ruppichteroth u. a. mit dem Mittelzentrum Hennef einmal in der Stunde verbindet. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, mit einem Umstieg in Hennef in die Oberzentren Köln oder Bonn zu gelangen. Die Buslinie 530 verkehrt u. a. auch an den zwei empfohlenen Mobilstationsstandorten Post und Schönenberg, die beide die Stationsgröße M vorweisen. Hierbei liegt die Haltestelle Post zentral im Ort Ruppichteroth, während die Haltestelle Schönenberg im Ortsteil Schönenberg liegt.

Stationsübergreifende Planungen

In Ruppichteroth ist gemäß des Schnellbuskonzepts für den Rhein-Sieg-Kreis die Einrichtung einer Schnellbuslinie geplant. Daher werden beide Standorte voraussichtlich ab Dezember 2021 einen Schnellbusanschluss besitzen, die Buslinie 530 (Hennef – Waldbröl) wird zur Schnellbuslinie 53. Dies führt aufgrund der kürzeren Fahrtzeit und häufigeren Taktung zu einer Angebotsaufwertung für die Ost-West Relation zwischen Waldbröl und Hennef.

Post (Stationsgröße M)

Für die Haltestelle Post plant die Gemeinde Ruppichteroth zusammen mit der RSVG die Installation einer Fahrradmietstation mit E-Bikes am nördlichen Bussteig. Die Einrichtung einer überdachten Fahrradabstellanlage gestaltet sich aufgrund der Platzverhältnisse schwierig. Es wird empfohlen diese auf dem angrenzenden Parkplatz, unter Umwandlung von ein bis zwei Stellplätzen, umzusetzen. Zu berücksichtigen ist hinsichtlich der Barrierefreiheit, dass die Busbucht der südlichen Richtungshaltestelle derzeit zu kurz ist um den Steig durch die Busse gerade anzufahren und damit einen spaltfreien Ein- und Ausstieg zu ermöglichen.

Schönenberg (Stationsgröße M)

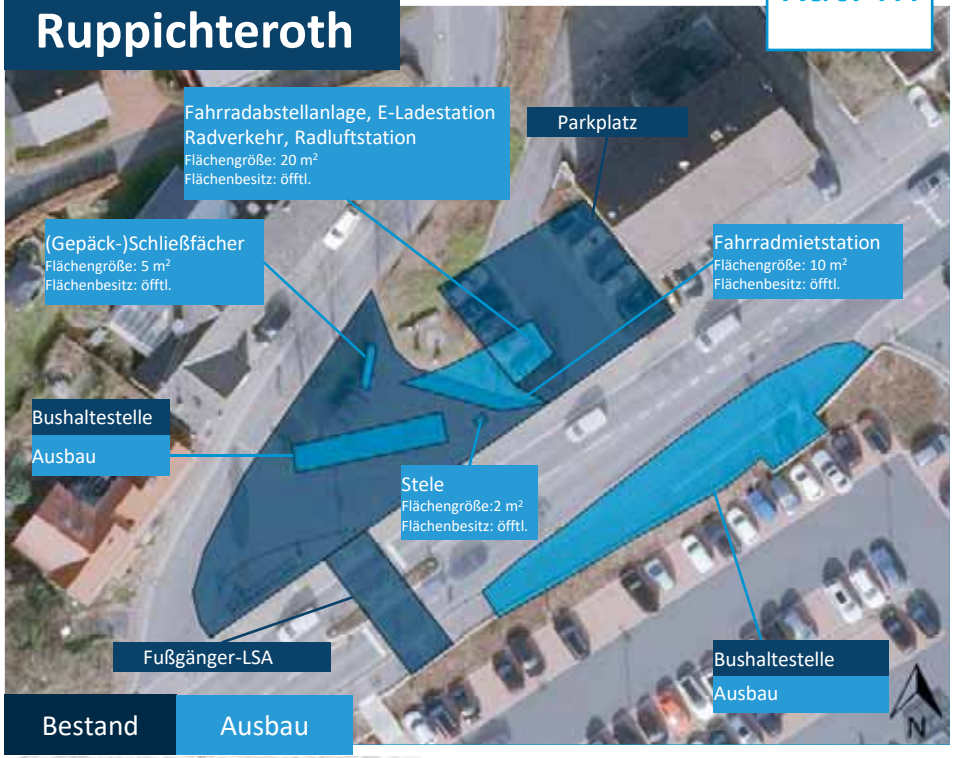
Der Standort Schönenberg wird aufgrund eines Neubauvorhabens des Kreises (Feuerwache) auf der benachbarten nördlichen Fläche zurückgestellt, eine Umsetzung ist perspektivisch 2022 zu erwarten. Der Antrag zum barrierefreien Ausbau der Haltestelle wurde beim NVR gestellt, der Ausbau ist nach dem Bau der Feuerwache vorgesehen. Am Rathaus Ruppichteroth ist die Installation einer virtuellen Fahrradmietstation für E-Bikes ab Sommer 2021 seitens der Gemeinde Ruppichteroth und der RSVG geplant. Nach der Umsetzung des Neubauvorhabens Feuerwache und des barrierefreien Ausbaus der Haltestelle soll auch an der Haltestelle Schönenberg eine virtuelle Fahrradmietstation verortet werden.

Haltestelle	Stadt/Gemeinde	Stationsgröße	Raumkategorie	Anschlussart	Fahrgäste pro Tag
Post	Ruppichteroth	M	zentral	Regionalbus, zukünftig Schnellbus	357
Schönenberg	Ruppichteroth	M	peripher	Regionalbus, zukünftig Schnellbus	115

Post

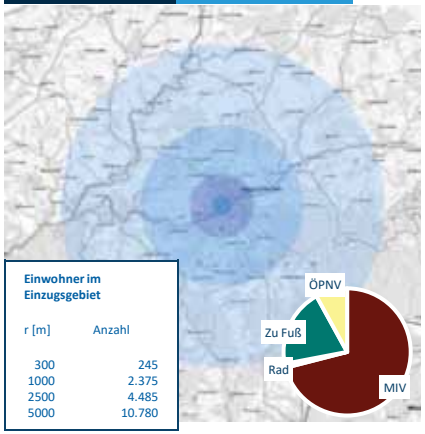
Ruppichteroth

Kat: M



Bestand | Ausbau

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Ausbau der südlichen Richtungshaltestelle Optimierung taktiles Leitsystem nördlicher Bussteig	Mindestausstattung Mindestausstattung
Fahrradvernetzung	6-10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel mit E-Ladestation Radluftstation Fahrradmietstation	Mindestausstattung Empfehlung Empfehlung Optional
MIV-Vernetzung		
Information *in Stele integrierbar Pläne auch als QR-Code integrierbar	Stele mobil.NRW Beschilderung mobil.NRW DFI-Light je Bussteig mit Uhrzeitanzeige Übersichts-DFI* Netzplan, Umgebungsplan* Stadtplan*	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Optional Mindestausstattung Empfehlung
Service	(Gepäck-)Schließfächer WC (Ausweisung in Kooperation mit angrenzendem Gewerbe prüfen) Lademöglichkeit f. Mobilgeräte	Empfehlung Empfehlung Optional



Anschlussart	Regionalbus, zukünftig Schnellbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	357
Anbindungen nach Köln	1 Fahrt/h (1 Umstieg)
weitere Zentren	**Hennef (1/h)**

Anmerkungen

- Die südliche Busbucht (Richtung Ruppichteroth) ist zu kurz um eine gerade Anfahrt der Busse zu gewährleisten. Die FGSV empfiehlt für Standardlinienbusse eine Länge von 88,7 m (derzeit ca. 50 m). Es wird ein Umbau zu einer Fahrbahnrandhaltestelle empfohlen.
- Ab Dezember 2021 Schnellbushaltestelle
- Fahrradmietstation mit E-Bikes am nördlichen Bussteig ab Sommer 2021
- Auf die E-Ladesäule für PKW kann auch alternativ auf eine angrenzende vorhandene Säule verwiesen werden (Nutzbarkeiten abklären)

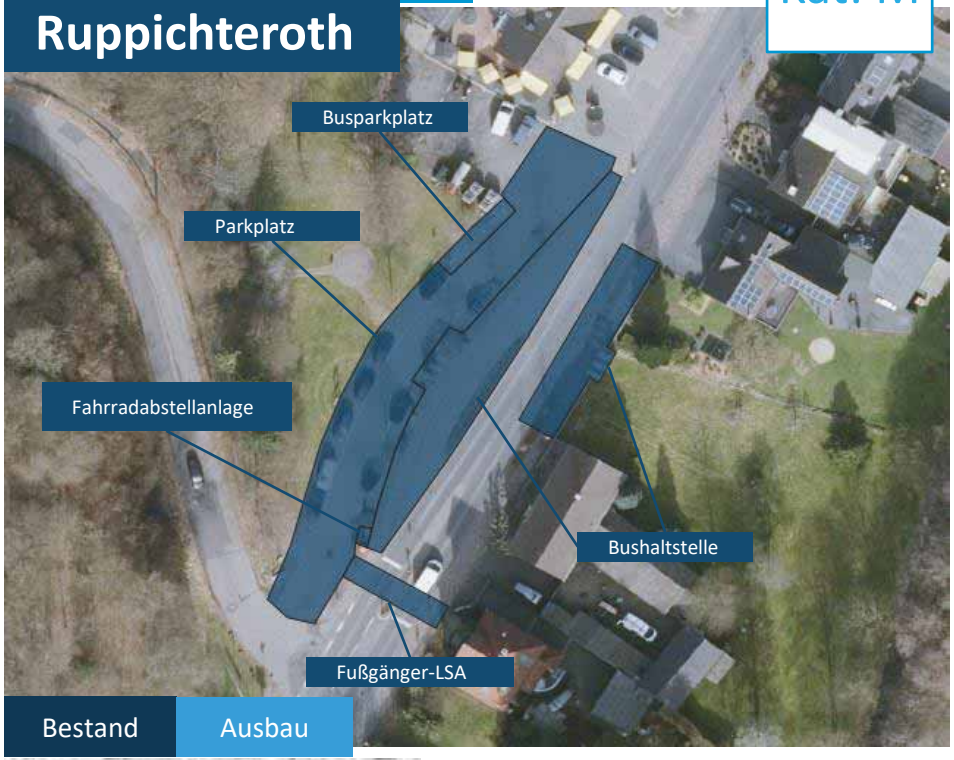
Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	X		-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	X	X	Die Busbucht in Richtung Ruppichteroth ist zu kurz, um einen spaltfreien Ein- und Ausstieg zu gewährleisten.	25.000	1	25.000 €	BMU_1, ZV NVR_1 VM $NRW_{1,2,3}$
Taktile Leitsysteme		X	Optimierung taktiles Leitsystem	50 € lfd. Meter	50	2.500 €	BMU_1, ZV NVR_1 VM $NRW_{1,2,3}$
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	Errichtung einer Stele mobil.nrw Wegweisung	10.000 € 500 €	1	10.500 €	BMU_1 VM NRW_2
Dynamische Fahrgastinformation		X	DFI-Light mit Uhrzeitanzeige je Bussteig	5.000 €	2	10.000	BMU_1 VM NRW_2 ZV NVR_1
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)		X	6 - 10 überdachte Anlehnbügel an Bushaltepunkt	1.000 €	6	6.000 €	$BMU_{1,2}$ VM NRW_1 ZV NVR_1 $BMVI_2$
Netzplan		X	In Stele integriert	-	-	-	-
Sitzgelegenheiten	X		-	-	-	-	-
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X		-	-	-	-	-
Uhr		X	In DFI integriert	-	-	-	-
Umgebungsplan		X	In Stele integriert	-	-	-	-
Witterungsschutz	X		-	-	-	-	-
Mobilfunk	X		-	-	-	-	-
E-Ladestation Radverkehr		X	E-Ladeschrank Fahrrad (mind. 6 Boxen)	7.200 €	1	7.200 €	siehe Fahrradabstellanlage
Radluftstation		X	Errichtung einer Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 VM NRW_{12}
Stadtplan		X	In Stele integriert	-	-	-	-
(Gepäck-) Schließfächer		X	Ggf. kombinierbar mit Ladeschrank	5.000 €	1	5.000 €	BMU_2
Öffentliches WC		X	Nach Möglichkeit in Kooperation mit Gewerbetreibenden („nette Toilette“)	-	-	-	-
Dynamische Fahrgastinformation		X	Übersichts-DFI	30.000 €	1	30.000 €	BMU_1 VM NRW_2 ZV NVR_1
Fahrradmietstation		X	Bereits in Planung	-	-	-	-
Lademöglichkeit für Mobilgeräte		X	in Gepäckschließfächern integrierbar	Mehrkosten	1	2.200 €	BMU_2 VM NRW_2
				Investitionssumme		**67.200 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

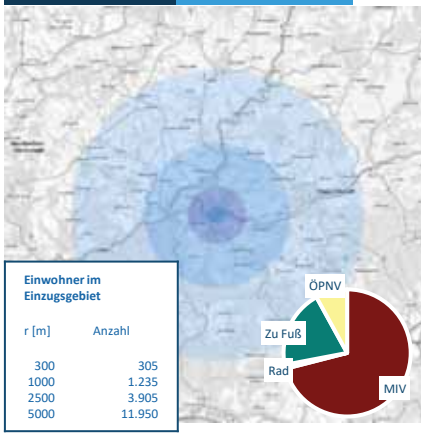
Schönenberg

Ruppichteroth

Kat: M



Bestand | Ausbau



Anschlussart	Regionalbus, zukünftig Schnellbus
Regionale Einordnung	peripher
Fahrgäste pro Tag	115
Anbindungen nach Köln	1 Fahrt/h (1 Umstieg)
weitere Zentren	**Hennef (1/h)**

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Ausbau beider Bussteige mit erhöhter Steigkante und taktilen Leitsystemen	Mindestausstattung
Fahrradvernetzung	3 weitere frei zugängliche Anlehnbügel, Überdachung E-Ladestation Radluftstation Virtuelle Fahrradmietstation	Mindestausstattung Empfehlung Empfehlung Optional
MIV-Vernetzung		
Information *in Stele integrierbar Pläne auch als QR-Code integrierbar	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw DFI light je Bussteig mit Uhrzeitanzeige Tarifbedingungen Netzplan, Umgebungsplan* Stadtplan*	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Empfehlung
Allgemein	Beleuchtung des Parkplatzes	Mindestausstattung
Service	(Gepäck-) Schließfächer	Optional

Anmerkungen

- Ab Dezember 2021 Schnellbushaltestelle.
- Der Standort Schönenberg wird aufgrund eines Neubauvorhabens (Feuerwache) auf der benachbarten nördlichen Fläche zurückgestellt. Eine Umsetzung ist perspektivisch 2022 zu erwarten. Der Steckbrief enthält notwendigen Ausstattungsmerkmale ohne diese zu verorten.
- Der barrierefreie Ausbau wurde beim NVR beantragt und erfolgt nach Umsetzung des Bauvorhabens Feuerwache.
- Virtuelle Fahrradmietstation für E-Bikes ab Sommer 2021 am Rathaus Ruppichteroth, nach Umsetzung des Neubauvorhabens und des barrierefreien Ausbaus soll die virtuelle Fahrradmietstation an der Haltestelle Schönenberg verortet werden.

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen		X	In Stele integriert	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)		X	Ausbau beider Bussteige (Steigkante, taktile Leitelemente) , Fördermittel bereits beantragt	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme		X	siehe Barrierefreiheit	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	Errichtung einer Stele mobil.nrw Wegweisung	10.000 € 500 €	1	10.500 €	BMU_1 VM NRW_2
Dynamische Fahrgastinformation		X	DFI Light mit Uhrzeitanzeige je Bussteig	5.000 €	2	10.000	BMU_1 ZV NVR_1 VM NRW_2
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)		X	Angenommen wird ein vollständiger Ersatz	700 €	6	4.200 €	$BMU_{1,2}$, VM NRW_1, ZV NVR_1, $BMVI_2$
Netzplan		X	In Stele integriert	-	-	-	BMU_1
Sitzgelegenheiten	X		-	-	-	-	-
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X	X	Beleuchtung Parkplatz (2 Laternen separat) 1 Laterne integriert	4.500 € 1.000 €	2 1	10.000 €	BMU_1 VM $NRW_{2,3}$
Uhr		X	In DFI integriert	-	-	-	-
Umgebungsplan		X	In Stele integriert	-	-	-	VM NRW_2
Witterungsschutz	X		-	-	-	-	-
Mobilfunk	X		-	-	-	-	-
E-Ladestation Radverkehr		X	Errichtung eines Ladesäule mit 4 Boxen	4.800 €	1	4.800 €	siehe Fahrradabstellanlage
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)		X	Ergänzung: 3 überdachte Anlehnbügel +Witterungsschutz	1.000 €	3	5.000 €	$BMU_{1,2}$ ZV NVR_1 VM NRW_1 $BMVI_2$
Radluftstation		X	Errichtung einer Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 VM $NRW_{1,2}$
Stadtplan		X	In Stele integriert	-	-	-	-
Fahrradmietstation (virtuell)		X	bereits in Planung	-	-	-	-
(Gepäck-) Schließfächer		X		5.000 €	1	5.000 €	BMU_2
				Investitionssumme		**45.500 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

9.15 Sankt Augustin

Sankt Augustin ist die zweitgrößte Stadt im Rhein-Sieg-Kreis und liegt zwischen dem Oberzentrum Bonn und der Kreisstadt Siegburg. Die Stadt ist sowohl über den SPNV als auch über die Stadtbahn an das Schienennetz angebunden. Der Ortsteil Menden verfügt mit dem Bahnhof über Direktverbindungen nach Köln und Bonn. An den Orten Hangelar, Sankt Augustin Ort sowie Mülldorf ist durch die Stadtbahn eine regelmäßige Direktverbindung nach Bonn und Siegburg gewährleistet.

Die fünf untersuchten Standorte der Stadt Sankt Augustin wurden alle als zentral liegend eingestuft. Drei Stationen verfügen über einen Stadtbahnhalt und sind der Mobilstationskategorie L zugeordnet. Ebenso ist Menden Bahnhof in die Kategorie L eingestuft. Lediglich der Standort Menden Markt ist nicht an das Schienennetz angebunden und entspricht daher der Kategorie M. Unabhängig davon ist von diesem Standort das Oberzentrum Bonn mit einem Bus ohne Umstieg zu erreichen.

Auf der Stadtbahnlinie ist eine Taktverdichtung mit einer Erhöhung von 6 auf 12 Fahrten pro Stunde geplant. Das daraus resultierende, potenziell höhere Fahrgastaufkommen ist in die Bewertung sowie die Aussprache von Empfehlungen mit eingeflossen, wobei sich die Kategorie dadurch nicht weiter verändert.

Stationsübergreifende Planungen

Im Bezug zur Radverkehrsförderung hat sich die Stadt Sankt Augustin im Koordinierungsgespräch besonders für abschließbare Fahrradabstellanlagen ausgesprochen, da hier der Sicherheitsaspekt eine bedeutende Rolle spielt und für mehr Akzeptanz und somit Nutzung führen soll.

Ein stadtweites Fahrradmietsystem ist bereits errichtet. An den Standorten Hangelar Mitte und Kloster sind bereits zum Zeitpunkt der Untersuchung Fahrradmietstationen vorhanden.

Zum Thema Radverkehrsförderung werden derzeit Planungen der Stadt zu einer Radpendlerroute diskutiert. Diese wird voraussichtlich an den empfohlenen Stationen Kloster, Hangelar Ost sowie Hangelar Mitte vorbeiführen.

Hangelar Ost (Stationsgröße L)

Der Stadtbahnhalt Hangelar Ost verfügt bereits über den Großteil der Mindestausstattungen. Der Standort liefert jedoch noch Potenzial für zusätzliche Ausstattungselemente. Die Haltestelle befindet sich am Rande des Ortsteils Hangelar im Übergangsbereich zum Stadtteil Sankt Augustin Ort. Der Standort bietet sich für eine Verknüpfung zwischen dem MIV und der Stadtbahn an. Hier ist bereits ein P+R-Parkplatz vorhanden, der von der Stadt ggf. weiter ausgebaut wird (ca. 50% Kapazitätserhöhung). Es wird empfohlen, an dieser Stelle ein Carsharing-Angebot zu schaffen sowie Parkplätze mit E-Ladesäulen auszustatten.

Hangelar Mitte (Stationsgröße L)

Auch der Stadtbahnhalt Hangelar Mitte ist derzeit bereits sehr gut ausgestattet. Neben der Stele, die als Markenzeichen einer Mobilstation gilt, wird empfohlen, nördlich der Gleise weitere überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten vorzusehen.

Am Standort Hangelar Mitte ist bereits eine extern betriebene Fahrradservicestation vorhanden. Diese könnte von der Stadt mitgenutzt werden, um zusätzliche Fahrradangebote (z. B. Vermietung Lastenrad) zu schaffen.

Kloster (Stationsgröße L)

An der Haltestelle Kloster verkehrt derzeit ausschließlich die Stadtbahn. In Bezug auf die Mindestausstattungen einer Mobilstation sind hier bereits viele Anforderungen erfüllt.

In fußläufiger Entfernung existiert die Bushaltestelle Kinderkrankenhaus. Die beiden Haltestellen liegen jedoch auch nach einer geplanten Verlegung der Bushaltestelle weiterhin räumlich voneinander getrennt. Daher ist eine ausreichend wegweisende Beschilderung einzurichten.

Menden Bahnhof (Stationsgröße L)

Zum Zeitpunkt der Untersuchung liefen umfangreiche Umbaumaßnahmen der Deutschen Bahn für den kompletten Bahnhofsbereich in Menden. Aufgrund der Baustellensituation konnte die Ausstattung nicht erhoben werden. Die Mobilstation befindet sich auf Gelände der Deutschen Bahn, dennoch liegt die Zuständigkeit für die Errichtung einzelner Elemente einer Mobilstation bei der Stadt. Gemeinsam mit der Stadt und dem Kreis wurde sich darauf verständigt, dass die Mindestausstattungsmerkmale einer Mobilstation der Kategorie L sowie weitere Empfehlungen demzufolge nicht verortet, sondern lediglich textlich dargestellt werden.

Menden Markt (Stationsgröße M)

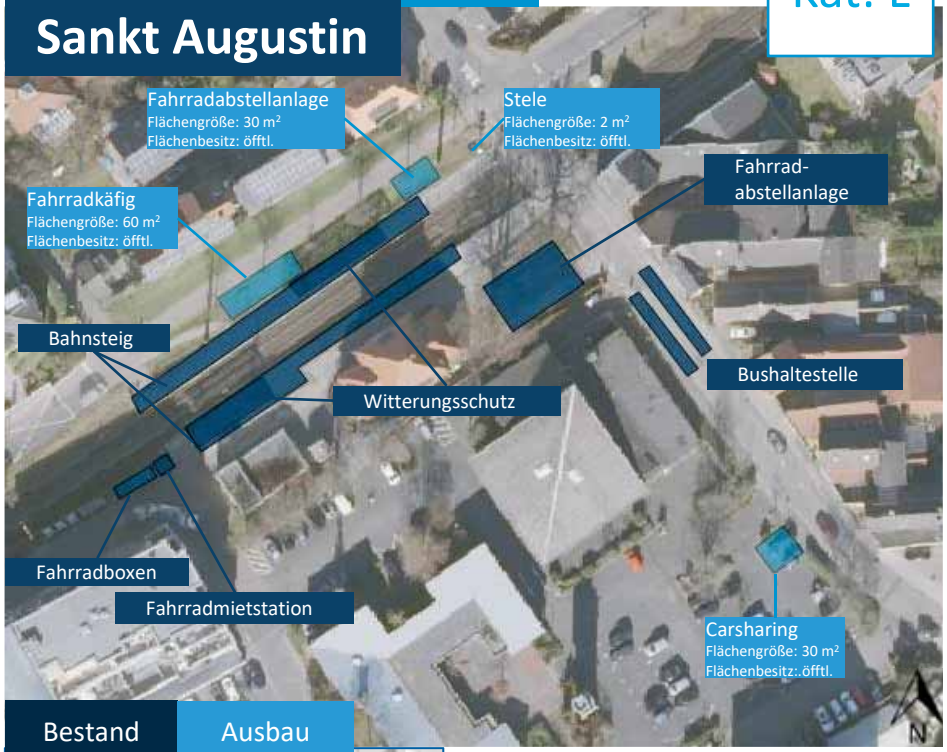
Bei der Station Menden Markt handelt es sich um eine Regionalbushaltestelle. Im Umfeld der Station sind ca. 190 neue Wohneinheiten in Planung. Von Seiten der Stadt ist eine Neugestaltung der Station inkl. barrierefreiem Ausbau und neuer Anordnung der Haltepositionen in Diskussion. Zukünftig soll es zwei parallel gegenüberliegende Bussteige geben. Detaillierte Planungen lagen zum Zeitpunkt der Untersuchung jedoch noch nicht vor. Daher wird auf eine Verortung der Ausstattungsmerkmale größtenteils verzichtet. Lediglich für die Merkmale, die auf dem nahegelegenen Parkplatz verortet werden können (Behindertenparkplätze usw.), werden konkrete Empfehlungen dargestellt.

Haltestelle	Stadt/Gemeinde	Stationsgröße	Raumkategorie	Anschlussart	Fahrgäste pro Tag
Hangelar Ost	Sankt-Augustin	L	zentral	Stadtbahn/Regionalbus	566 (Bus)
Hangelar Mitte	Sankt-Augustin	L	zentral	Stadtbahn/Regionalbus	1.000-2.500 (Stadtbahn) 69 (Bus)
Kloster	Sankt-Augustin	L	zentral	Stadtbahn	1.000-2.500
Menden Bahnhof	Sankt-Augustin	L	zentral	SPNV/Regionalbus	500-1.000 (SPNV) 166 (Bus)
Menden Markt	Sankt-Augustin	M	zentral	Regionalbus	1.000

Hangelar Mitte

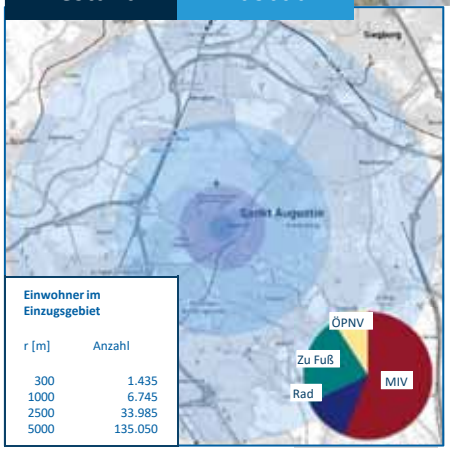
Sankt Augustin

Kat: L



Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Fahrradvernetzung	15 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	Empfehlung
	24 gesicherte Fahrradabstellanlagen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem	Empfehlung
	Umrüstung Fahrradboxen	Optional
MIV-Vernetzung	Carsharing-Angebot	Empfehlung
Information	Stele mobil.nrw	Mindestausstattung
	Umgebungsplan	Mindestausstattung

Bestand | Ausbau



Anschlussart	Stadtbahn, Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	Keine Daten vorhanden, 69 Bus (2018)
Anbindung nach Bonn	6 Fahrten/h (0 Umstiege)
Anbindung weitere Zentren	**Siegburg 6/h**

<u>Anmerkungen</u>

- Es wird empfohlen, nördlich der Gleise zusätzliche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder einzurichten.
- Ein Ausbau der Bushaltestellen ist in Abstimmung mit der Stadt und dem Kreis nicht erforderlich, da kein Regelbetrieb stattfindet.
- Am Standort existiert eine extern betriebene Fahrradservicestation. Dies könnte von der Stadt genutzt werden, um zusätzliche Fahrradangebote (z.B. Vermietung Lastenrad) zu schaffen.
- Es existieren Planungen zu einer Radpendlerroute, die entlang der nördlichen Gleise führt.
- Eine Taktverdichtung von 6 auf 12 Fahrten pro Stunde ist in Planung.

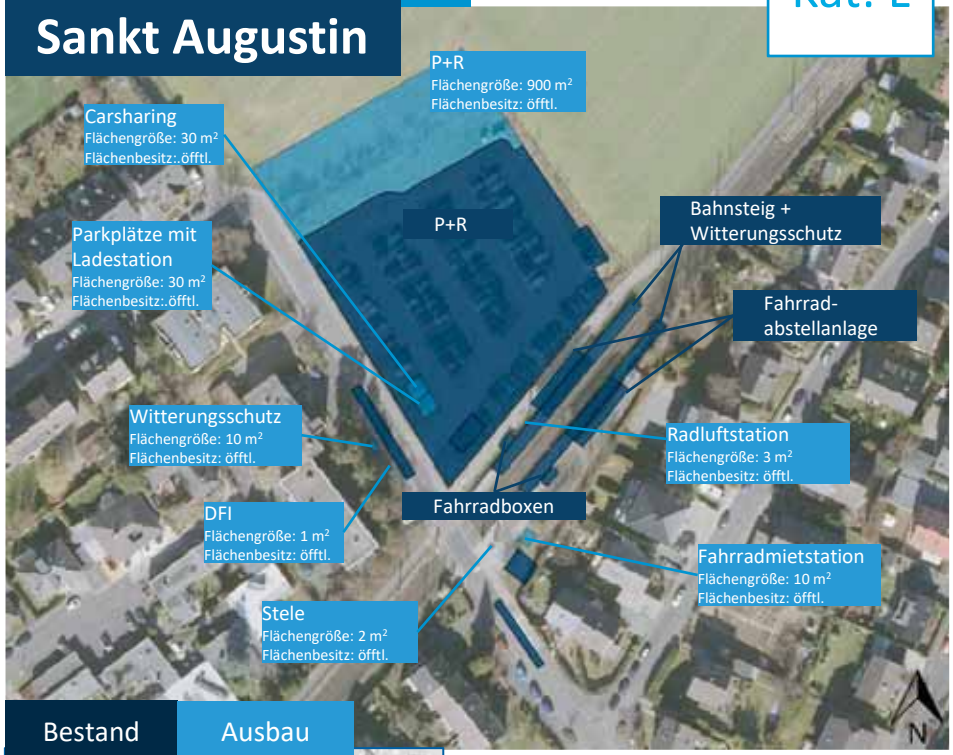
Ausstattungsmerkmale Kategorie L	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	x	-	-	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme	x	-	-	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation	x	-	-	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	x	x	15 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	15	15.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Netzplan	x	-	-	-	-	-	-
Sitzgelegenheiten	x	-	-	-	-	-	-
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	x	-	-	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Integration in Stele	-	1	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz	x	-	-	-	-	-	-
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Sauberkeit	x	-	-	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (gesichert)	-	x	24 Fahrradstellplätze in Käfigen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem	2.250 €	24	54.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Carsharing-Angebot	-	x	2 Carsharing-Parkplätze (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	BMU_1
Fahrradabstellanlage (gesichert)	-	x	Umrüstung der bestehenden Fahrradboxen (digitale Steuerung und elektronisches Zugangs- und Hintergrundsystem)	1.000 €	10	10.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
				Investitionssumme		**79.800 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

Hangelar Ost

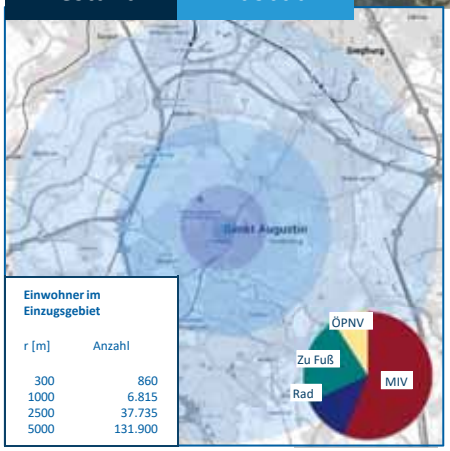
Sankt Augustin

Kat: L



Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Fahrradvernetzung	Fahrradmietstation	Empfehlung
	Radluftstation	Empfehlung
	Umrüstung Fahrradboxen	Optional
MIV-Vernetzung	E-Ladesäulen	Empfehlung
	Carsharing-Angebot	Empfehlung
Information	Stele mobil.nrw	Mindestausstattung
	DFI mit Uhr am nördlichen Bussteig	Mindestausstattung
	Umgebungsplan	Mindestausstattung
	Netzplan am nördlichen Bussteig	Mindestausstattung
Allgemein	Witterungsschutz am nördlichen Bussteig inkl. Sitzgelegenheiten	Mindestausstattung
	Fahrertoilette	Optional

Bestand | Ausbau



Anschlussart	Stadtbahn, Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	keine Daten vorhanden, 566 (Bus)
Anbindung nach Bonn	6 Fahrten/h (0 Umstiege)
Anbindung weitere Zentren	**Siegburg 6/h**

Anmerkungen

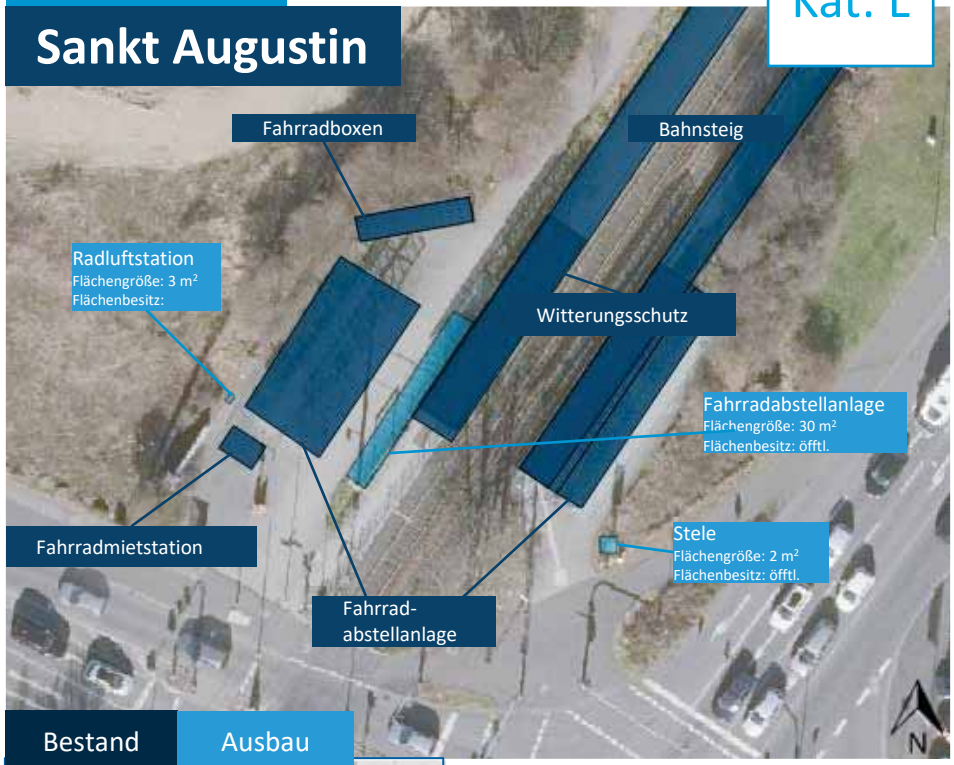
- Die Stadt plant bereits eine Erweiterung der P+R-Fläche. Die Kapazität erhöht sich um ca. 50% (60-70 Parkplätze). Zudem wird eine komfortablere Pausensituation für die Busse geschaffen.
- Es existieren Planungen zu einer Radpendlerroute, die entlang der nördlichen Gleise führt. Es ist sicherzustellen, dass durch die Randpendlerroute kein erhöhtes Risiko für die Nutzung der bestehenden Fahrradabstellanlagen entsteht.
- Eine Taktverdichtung von 6 auf 12 Fahrten pro Stunde ist in Planung.

Ausstattungsmerkmale Kategorie L	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	x	-	-	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme	-	-	-	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation	-	x	DFI-Light am nördlichen Bussteig	5.000 €	1	5.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	x	-	-	-	-	-	-
Netzplan	x	-	Am nördlichen Bussteig	-	1	-	BMU_1
Sitzgelegenheiten	x	-	Siehe Witterungsschutz	-	-	-	-
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	x	-	-	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan (integriert in Stele)	-	1	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz	-	x	Witterungsschutz am nördlichem Bussteig inkl. Sitzgelegenheit	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Sauberkeit	x	-	-	-	-	-	-
Carsharing-Angebot	-	x	2 Carsharing-Parkplätze (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	BMU_1
E-Ladesäulen Pkw	-	x	Ausweisung Parkplatz E-Pkw + Ladesäule	7.000 €	2	14.000 €	$BMWi_1$ $MWIDE\ NRW_1$
Radluftstation	-	x	Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 $VM\ NRW_{1,2}$
Fahrradmietstation	-	x	Fahrradmietstation mit 5 Fahrrädern	1.000 €	5	5.000 €	-
Fahrradabstellanlage (gesichert)	-	x	Umrüstung der bestehenden Fahrradboxen (digitale Steuerung und elektronisches Zugangs- und Hintergrundsystem)	1.000 €	12	12.000 €	$BMU_{1,2}$; $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
WC	-	x	Für Buspersonal (Pausenstandort)	100.000 €	1	100.000 €	BMU_1
				Investitionssumme		**45.800 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

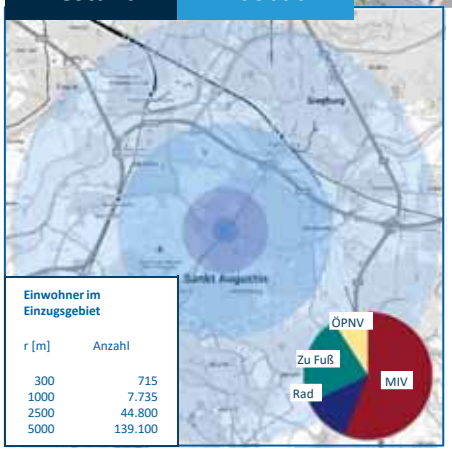
Kloster
Sankt Augustin

Kat: L



Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Fahrradvernetzung	Überdachung Fahrradabstellanlage	Mindestausstattung
	Radluftstation	Empfehlung
	Umrüstung Fahrradboxen	Optional
Information	Stele mobil.nrw	Mindestausstattung
	Umgebungsplan	Mindestausstattung

Bestand | Ausbau



Anschlussart	Stadtbahn
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	1000-2500
Anbindung nach Bonn	6 Fahrten/h (0 Umstiege)
Anbindung weitere Zentren	**Siegburg 6/h**

Anmerkungen

- Es existieren Planungen zu einer Radpendlerroute, die entlang der nördlichen Gleise führt.
- Eine Taktverdichtung von 6 auf 12 Fahrten pro Stunde ist in Planung.
- In fußläufiger Entfernung existiert die Bushaltestelle Kinderkrankenhaus. Die beiden Haltestellen liegen jedoch auch nach einer geplanten Verlegung der Bushaltestelle weiterhin räumlich voneinander getrennt. Daher ist eine ausreichend wegweisende Beschilderung einzurichten.

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	x	-	-	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme	x	-	-	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation	x	-	-	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	x	x	Überdachung der Anlage direkt westlich der Gleise	700 €	18	12.600 €	BMU1,2 VM NRW2 ZV NVR1 BMVI1
Netzplan	x	-	-	-	-	-	-
Sitzgelegenheiten	x	-	-	-	-	-	-
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	x	-	-	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan (integriert in Stele)	-	1	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz	x	-	-	-	-	-	-
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Sauberkeit	x	-	-	-	-	-	-
Radluftstation	-	x	Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 $VM\ NRW_{1,2}$
Fahrradabstellanlage (gesichert)	-	x	Umrüstung der bestehenden Fahrradboxen (digitale Steuerung und elektronisches Zugangs- und Hintergrundsystem)	1.000 €	12	12.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
				Investitionssumme		**23.600 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

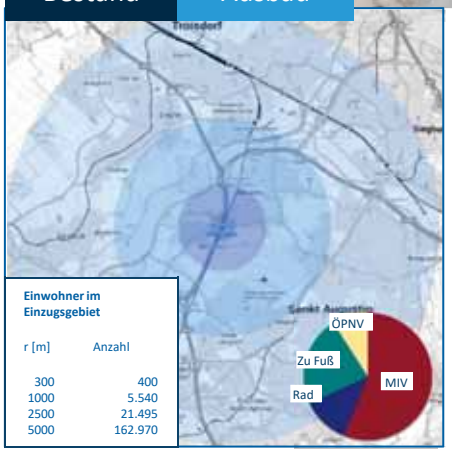
Menden Bahnhof

Sankt Augustin

Kat: L



Bestand | Ausbau



Anschlussart	SPNV, Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	500-1000 (SPNV), 166 (Bus)
Anbindung nach Köln/Bonn	6 Fahrten/h (0 Umstiege)
Anbindung weitere Zentren	**Siegburg 3/h**

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Barrierefreier Ausbau der Haltestellen (Erreichbarkeit Haltestelle/Bahnsteig, Erreichbarkeit Fahrzeug) inkl. taktilem Leitsystem	Mindestausstattung
Fahrradvernetzung	50 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	Mindestausstattung
	Fahrradabstellanlagen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem	Empfehlung
	Radluftstation	Empfehlung
	Fahrradmietstation	Empfehlung
MIV-Vernetzung	E-Ladesäulen	Empfehlung
	Carsharing-Angebot	Empfehlung
	Ausweisung Taxistand	Optional
Information	Stele mobil.nrw	Mindestausstattung
	DFI mit Uhr	Mindestausstattung
	Übersichts-DFI	Optional
	Stadt- und Umgebungsplan (ggf. in Stele integriert)	Mindestausstattung
Allgemein	Witterungsschutz inkl. Sitzgelegenheiten	Mindestausstattung
	Beleuchtung	Mindestausstattung
	Abfallbehälter	Mindestausstattung

Anmerkungen

- Aktuell laufen Umbaumaßnahmen der DB. Sobald diese abgeschlossen sind, kann die Stadt ihre Planungen umsetzen → auf eine Verortung der Bausteine der Mobilstation wird daher zu diesem Zeitpunkt verzichtet.

Ausstattungsmerkmale Kategorie L	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	-	x	Barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle inkl. aller Überwege (Bahnsteig bereits im Bau)	50.000 €	2	100.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_{1,2,3}$ $ZV\ NVR_1$
Taktile Leitsysteme	-	x	Taktile Leitsysteme	Fällt unter Kosten Barrierefreiheit	-	-	BMU_1 $VM\ NRW_{1,2,3}$ $ZV\ NVR_1$
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation	-	x	DFI mit integrierter Uhr an Bushaltestelle	15.000 €	2	30.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	-	x	50 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	50	50.000 €	$BMU_{1,2}$; $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Netzplan	x	-	-	-	-	-	-
Sitzgelegenheiten	-	x	Sitzgelegenheiten errichten	Fällt unter Kosten Witterungsschutz	-	-	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	-	x	Siehe DFI	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan	-	1	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz	-	x	Witterungsschutz im Bereich SPNV und Bushaltestelle (für SPNV bereits im Bau)	10.000 €	2	20.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Mobilfunk	X	-	-	-	-	-	-
Sauberkeit	x	-	-	-	-	-	-
Stadtplan	-	x	integriert in Stele	-	1	-	-
Fahrradabstellanlage (gesichert)	-	x	24 Fahrradstellplätze in Käfigen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem	2.250 €	24	54.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Fahrradmietstation	-	X	Fahrradmietstation mit 10 Fahrrädern	1.000 €	10	10.000 €	-

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

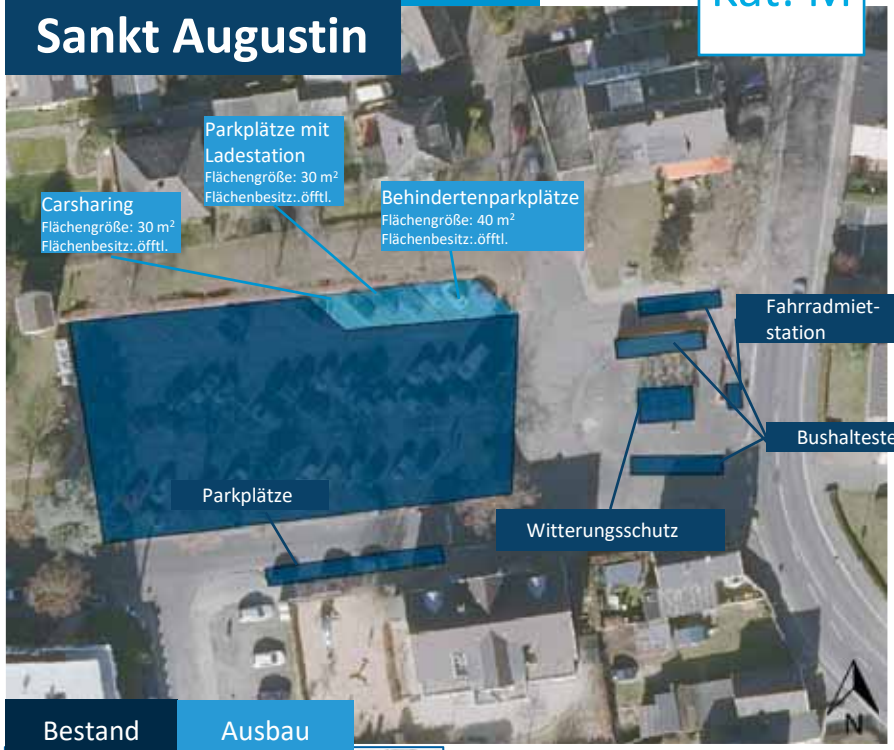
Ausstattungsmerkmale Kategorie L	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Radluftstation	-	x	Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 VM $NRW_{1,2}$
Carsharing-Angebot	-	x	2 Carsharing-Parkplätze (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	BMU_1
E-Ladesäulen Pkw	-	x	Ausweisung Parkplatz E-Pkw + Ladesäule	7.000 €	2	14.000 €	$BMWi_1$ MWIDE NRW_1
Taxistand	-	x	Errichtung empfohlen (Zuständigkeit der DB)	-	3	-	-
Dynamische Fahrgastinformation	-	x	Errichtung einer Übersichts-DFI mit Angabe von SPNV und Bus auf dem Bahnhofsvorplatz	30.000 €	1	30.000 €	BMU_1 VM NRW_2 ZV NVR_1
Videoüberwachung	-	x	Überwachung des Bahnhofsvorplatzes	7.000 €	1	7.000 €	-
WLAN	-	x	-	1.500 €	1	1.500 €	
				Investitionssumme		**290.600 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

Menden Markt

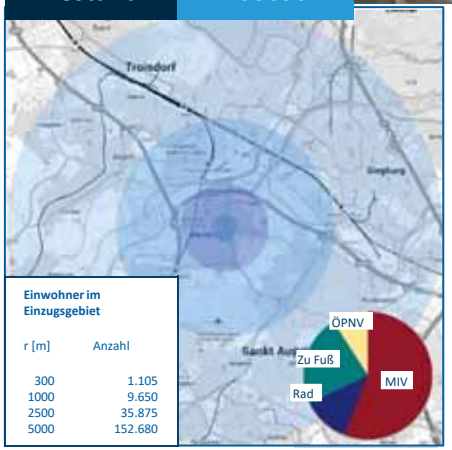
Sankt Augustin

Kat: M



Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle inkl. taktilem Leitsystem	Mindestausstattung
Fahrradvernetzung	20 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	Mindestausstattung
	12 gesicherte Fahrradabstellanlagen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem	Empfehlung
	Radluftstation	Empfehlung
MIV-Vernetzung	Behindertenparkplätze	Mindestausstattung
	E-Ladesäulen	Empfehlung
	Carsharing-Angebot	Optional
Information	Stele mobil.nrw	Mindestausstattung
	DFI-Light mit Uhr	Mindestausstattung
	Informationsvitrine mit Netz- und Umgebungsplan (ggf. auf Rückseite Stadtplan)	Mindestausstattung

Bestand | Ausbau



Einwohner im Einzugsgebiet

r [m]	Anzahl
300	1.105
1000	9.650
2500	35.875
5000	152.680

Anschlussart	Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	1.012
Anbindung nach Köln/Bonn	2/6 Fahrten/h (1/0 Umstiege)
Anbindung weitere Zentren	**Siegburg (3/h)**

Anmerkungen

- Im Umfeld sind ca. 190 neue Wohneinheiten in Planung.
- Barrierefreier Umbau der Station mit neuer Anordnung der Bussteige bereits in Planung. Zukünftig wird es 2 parallel gegenüberliegende Bussteige geben. Details hierzu liegen jedoch noch nicht vor. Daher wird auf eine Verortung der Ausstattungselemente größtenteils verzichtet.

RHEIN SIEG KREIS · Zentrum für integrierte Verkehrssysteme · Planersocietät

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	-	x	Barrierefreier Ausbau der gesamten Station inkl. Neuausrichtung der Bussteige bereits in Planung	-	-	-	BMU_1 VM $NRW_{1,2,3}$ ZV NVR_1
Taktile Leitsysteme	-	x	Taktile Leitsysteme	Fällt unter Kosten Barrierefreiheit	-	-	BMU_1 VM $NRW_{1,2,3}$ ZV NVR_1
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 VM NRW_2
Dynamische Fahrgastinformation	-	x	DFI Light mit integrierter Uhr	5.000 €	2	10.000 €	BMU_1 VM NRW_2 ZV NVR_1
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	-	x	20 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	20	20.000 €	$BMU_{1,2}$ VM NRW_2 ZV NVR_1 $BMVI_1$
Netzplan	-	x	Netzplan (inkl. Vitrine)	3.000 €	1	3.000 €	BMU_1
Sitzgelegenheiten	x	-	-	-	-	-	-
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	-	x	Siehe DFI	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan (siehe Netzplan)	-	1	-	VM NRW_2
Witterungsschutz	x	-	Bei Neuausrichtung der Bussteige ist ggf. auch ein neuer Witterungsschutz zu errichten	-	-	-	-
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Sauberkeit	x	-	-	-	-	-	-
Behindertenstellplätze	-	x	Ausweisung von 2 Parkplätzen (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	-
Radluftstation	-	x	Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 VM $NRW_{1,2}$
E-Ladesäulen Pkw	-	x	Ausweisung Parkplatz E-Pkw + Ladesäule	7.000 €	1	7.000 €	$BMWi_1$ MWIDE NRW_1
Fahrradabstellanlage (gesichert)	-	x	12 Fahrradstellplätze in Boxen	3.000 € pro Fahrradbox	12	36.000 €	VM NRW_2
Carsharing-Angebot	-	x	2 Carsharing-Parkplätze (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	BMU_1
				Investitionssumme		**52.600 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

9.16 Siegburg

In der Stadt Siegburg befindet sich der Verwaltungssitz des Rhein-Sieg-Kreises. Bonn liegt süd-westlich von Siegburg in einer Entfernung von ca. 15 km, Köln ist ca. 31 km entfernt. Vom Bahnhof Siegburg – offizieller Name: Siegburg/Bonn – gibt es Direktverbindungen auf der Schiene (SPNV und Stadtbahn) sowohl nach Köln als auch nach Bonn; zugleich ist der Bahnhof ICE-Halt an der Schnellfahrstrecke Köln-Frankfurt. Im restlichen Stadtgebiet verkehren Regionalbuslinien. Zukünftig ist für Siegburg eine Schnellbusanbindung geplant. Von den in dieser Untersuchung betrachteten Standorten sind Bonn und Köln derzeit lediglich mit einem Umstieg erreichbar.

Die Kreisstadt Siegburg hat in der Vergangenheit bereits ein Förderprojekt bzgl. Mobilität initiiert. Dabei wurden elf Standorte untersucht, die zu einer Mobilitätsstation29 ausgebaut werden sollen. Größtenteils sind diese bereits komplett ausgebaut. Augenmerk wurde hierbei auf die Radverkehrsförderung gelegt.

In der aktuellen Untersuchung wurden sieben Haltestellen analysiert. Fünf der sieben untersuchten Standorte befinden sich in zentraler Lage im Stadtgebiet Siegburgs. Zwei Stationen befinden sich im nordöstlichen Stadtgebiet. Die Station Schreck liegt zentral im gleichnamigen Ortsteil, wohingegen die Station Franzhäuschen peripher gelegen ist. Sie liegt am Rande vom Lohmarer Ortsteil Heide. Zwei der drei Busbuchten befinden sich entlang der B56, die überwiegend die Grenze zwischen den Stadtgebieten von Siegburg und Lohmar darstellt.

Insbesondere bei den innerstädtischen Stationen spielt das Thema Flächenverfügbarkeiten eine große Rolle. Eine Verortung von empfohlenen bzw. zum Teil notwendigen Bausteinen war nicht oder nur bedingt möglich.

Trotz der bedeutenden Rolle im Netz ist der Standort Siegburg Bahnhof kein Bestandteil dieser Untersuchung. Der Bahnhof ist bereits als Vorzeige-Mobilstation ausgebaut worden. Eine erneute Untersuchung in diesem Rahmen ist demnach nicht erforderlich.

Stationsübergreifende Planungen

Besonderer Fokus wird in Siegburg auf Sharing-Angebote gelegt. Bei der Stadt haben sich bereits drei E-Scooter-Anbieter gemeldet. Ziel der Stadt ist es daher, an jeder Station eine Fläche für E-Scooter vorzuhalten.

Die Einführung von Fahrradmietstationen stellt einen essenziellen Faktor bei der Radverkehrsförderung dar. Dabei geht es für die Stadt sowohl um die Bereitstellung herkömmlicher Fahrräder als auch von E-Bikes. Zudem sind mehrere Radschnellrouten geplant. Unter anderem entlang der B56 von Lohmar Richtung Siegburg.

Brückberg (Stationsgröße M)

In Fahrtrichtung Siegburg ist der empfohlene Standort Brückberg bereits sehr gut ausgestattet. Am Bussteig in Fahrtrichtung Troisdorf fehlen noch einige Mindestausstattungsmerkmale. Jedoch lassen die geringen Platzverhältnisse beispielsweise die Einrichtung eines Witterungsschutzes nicht zu. Die Verlegung der Bushalteposition Richtung Fahrbahn ist erforderlich für barrierefreies Halten der Busse und würde zusätzlich Platz für Elemente einer Mobilstation schaffen. Im Nachgang zu diesen

Überlegungen hat die Stadt bereits die Errichtung eines Buskaps beschlossen, sodass die freigewordene Fläche für zusätzlich erforderliche und empfohlene Bausteine genutzt werden kann.

Franzhäuschen (Stationsgröße S)

Die untersuchte Station Franzhäuschen ist der einzig peripher gelegene Standort in Siegburg. Aufgrund der Besitzverhältnisse der umliegenden Flächen stellt dieser empfohlene Standort eine Besonderheit dar. Die Station befindet sich sowohl auf Siegburger als auch auf Lohmarer Grund. Erforderliche Ausstattungselemente zur Erreichung der Mindestanforderung, wie z. B. die Errichtung einer Fahrradabstellanlage, sollten nördlich der B56 eingerichtet werden. Dadurch kann gewährleistet werden, dass die Ausstattungsmerkmale für alle Fahrgäste schnell und einfach zu erreichen sind. Aufgrund der Trennung der Städte Siegburg und Lohmar durch die B56 an dieser Stelle ist bei einem Ausbau zur Mobilstation eine Absprache zwischen beiden Städten erforderlich.

Unabhängig von den hier dargestellten Planungen ist entlang der B56 (auf der nördlichen Seite) eine Radschnellroute des Kreises geplant. Die Haltestelle erhält des Weiteren einen Schnellbusanschluss.

Heinrichstraße/VHS (Stationsgröße M)

Die höchsten Fahrgastzahlen der untersuchten Standorte Siegburgs verzeichnet die Station Heinrichstraße. Der Standort stellt einen der wichtigsten Verknüpfungspunkte zwischen den Stadtteilen und bietet eine gute Anbindung an das Zentrum. Bereits im Vorfeld dieser Untersuchung hat die Stadt Planungen zur Weiterentwicklung dieser Haltestelle vorangetrieben. Im Rahmen der Umplanungen soll die Haltestelle die Bezeichnung Volkshochschule erhalten.

Bei der Analyse des Standortes stellte sich sehr schnell heraus, dass aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeiten im Umfeld des nördlich gelegenen Bussteigs die Mindestanforderungen (wie z. B. Barrierefreiheit) an eine Mobilstation der Kategorie M nicht erfüllt werden können. Die Stadt plant derzeit eine Verlegung des nördlichen Bussteigs in Höhe der Humperdinkstraße möglichst direkt gegenüber dem südlichen Bussteig. Durch eine Veränderung der Zufahrtsmöglichkeiten in die Humperdinkstraße soll ausreichend Fläche für einen barrierefreien Ausbau der Richtungshaltestelle geschaffen werden. Eine andere Fläche, die ausreichend Platz für einen barrierefreien Ausbau des nördlichen Bussteigs liefert, steht nicht zur Verfügung.

Der Parkplatz südlich der Haltestelle bietet ausreichend Fläche für Ausstattungsmerkmale einer Mobilstation. Bereits heute sind dort zwei Parkplätze mit einer Ladesäule ausgestattet. Um die Station zu einer Verknüpfungshaltestelle mit vielen Angeboten für Fahrgäste auszubauen, werden weitere Flächen des Parkplatzes für zusätzliche Bausteine (wie z. B. eine Fahrradmietstation) verwendet.

Holzgasse (Stationsgröße L)

Der empfohlene Standort Holzgasse ist derzeit sehr minimalistisch ausgestattet. Neben den beiden Bussteigen gibt es noch eine Sitzgelegenheit. Die Stadt plant jedoch eine Neugestaltung der Bushal-

testelle (Baubeginn voraussichtlich 2022). Dabei ist darauf zu achten, dass trotz der geringen Flächenverfügbarkeiten alle Mindestausstattungen einer Mobilstation der Kategorie L berücksichtigt werden.

Rhein-Sieg-Forum (Stationsgröße L)

Das Thema Flächenverfügbarkeit spielt auch bei der Haltestelle Rhein-Sieg-Forum (ehemals Stadthalle) eine entscheidende Rolle. Betrachtet man allein den unmittelbaren Haltestellenbereich, wird eine Umsetzung aller Mindestausstattungen nur schwer zu realisieren sein.

Mit der Umbenennung der Haltestelle möchte die Stadt die Zugehörigkeit der Haltestelle zum fußläufig entfernten Rhein-Sieg-Forum verdeutlichen. Der Bereich der Mobilstation soll größer gefasst werden. Freie Flächen auf dem Gelände des Rhein-Sieg-Forums können demnach für Bausteine der Mobilstation verwendet werden. Für das Jahr 2022 sind beispielsweise die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen, einer Fahrradmietstation, einer Radluftstation sowie einer E-Ladesäule für Pkw geplant. Aufgrund der räumlichen Trennung ist eine entsprechende Wegweisung zwischen den Bussteigen und dem Rhein-Sieg-Forum einzurichten. Zudem wird empfohlen, nicht nur an der Haltestelle, sondern auch am Rhein-Sieg-Forum eine Stele aufzustellen.

Schreck (Stationsgröße M)

Die empfohlene Station Schreck befindet sich am Rande des Stadtgebiets von Siegburg im Stadtteil Schreck. Ab Sommer 2021 wird diese Haltestelle zusätzlich zu den bisherigen Regionalbussen von einer Schnellbuslinie bedient. Eine wichtige Voraussetzung für die Qualifizierung als Mobilstation ist der barrierefreie Ausbau der gesamten Haltestelle inklusive des Ausbaus, um barrierefreies Halten der Busse zu ermöglichen. Dies ist im Ausbauprogramm der Stadt Siegburg bereits enthalten. Die Busbucht am südlichen Bussteig ist bislang für barrierefreies Anfahren zu kurz und soll beim Ausbau entsprechend angepasst werden. Beim Ausbau des Hochbords sind zudem sowohl die Einfahrt südwestlich des Steigs als auch die zwei Privatparkplätze südöstlich des Bussteigs zu beachten.

Schwimmbad (Stationsgröße L)

Neben dem Schwimmbad befindet sich ein Gymnasium und ein Sportplatz in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle. Die beiden Richtungshaltestellen befinden sich jedoch in einer Entfernung von ca. 300 m zueinander. Aufgrund der Weitläufigkeit wird die Errichtung von je einer Stele pro Bussteig empfohlen.

Im Gegensatz zu den meisten Standorten in Siegburg stehen am Schwimmbad ausreichend Flächen zur Errichtung von Mobilstationsausstattungsmerkmalen zur Verfügung. Diese werden von-seiten der Stadt insbesondere für das Ziel genutzt, die Sharing-Systeme in Siegburg zu fördern. Für Sommer 2021 ist bereits die Einrichtung einer Fahrradmietstation mit konventionellen Rädern und E-Bikes geplant. Des Weiteren soll auch an dieser Station eine Fläche für E-Scooter vorgehalten werden.

Haltestelle	Stadt/Gemeinde	Stationsgröße	Raumkategorie	Anschlussart	Fahrgäste pro Tag
Brückberg	Siegburg	M	zentral	Regionalbus	356
Franzhäuschen	Siegburg	S	peripher	Schnellbus/Regionalbus	366
Heinrichstraße	Siegburg	M	zentral	Schnellbus/Regionalbus	2.700
Holzgasse	Siegburg	L	zentral	Schnellbus/Regionalbus	1.311
Schwimmbad	Siegburg	L	zentral	Regionalbus	2.090
Rhein Sieg Forum (Stadthalle)	Siegburg	L	zentral	Regionalbus	573
Schreck	Siegburg	M	zentral	Regionalbus zukünftig Schnellbus	159

Brückberg

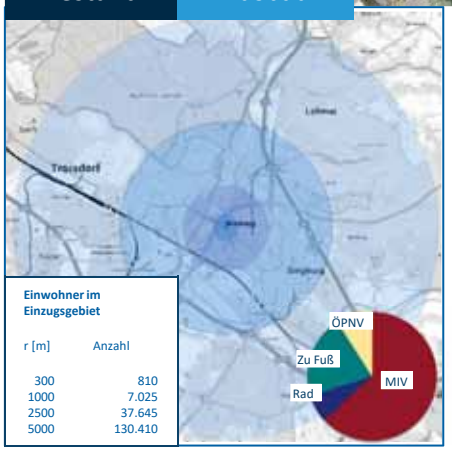
Siegburg

Kat: M



Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Erweiterung des südlichen Bussteigs um taktiles Leitsystem	Mindestausstattung
Fahrradvernetzung	12 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	Mindestausstattung
Sonstige Vernetzung	E-Scootersharing-Angebot	Optional
Information	Stele mobil.nrw	Mindestausstattung
	DFI Light mit Uhr	Mindestausstattung
	Informationsvitrine mit Netz- und Umgebungsplan (ggf. in Stele integriert)	Mindestausstattung
Allgemein	Witterungsschutz auf nördlicher Seite inkl. Sitzgelegenheiten	Mindestausstattung

Bestand | Ausbau



Anschlussart	Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	356
Anbindung nach Köln/Bonn	3 Fahrten/h (1 Umstieg)
Anbindung weitere Zentren	**Troisdorf (3/h)**

Anmerkungen

- Aufgrund der geringen Platzverhältnisse und der Notwendigkeit zur Errichtung eines Witterungsschutzes, wird vorgeschlagen, den nördlichen Bussteig in Richtung Fahrbahn zu erweitern.
- Die freigewordene Fläche kann für die ebenfalls erforderlichen Fahrradabstellmöglichkeiten genutzt werden.
- Im Laufe der Untersuchung ist die Errichtung eines Buskaps von der Stadt bereits beschlossen worden.
  Zudem gibt es Planungen das Autohaus in ein Wohnhaus zu wandeln.
  Bei diesen Planungen ist auf die Zufahrtssituation zu achten.

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	x	-	Verbreiterung Gehweg Richtung Fahrbahn inkl. Errichtung des barrierefreien Bussteigs	50.000 €	1	50.000 €	BMU_1 VM $NRW_{1,2,3}$ ZV NVR_1
Taktile Leitsysteme	x	x	Taktiles Leitsystem am südlichen Bussteig	Fällt unter Kosten Barrierefreiheit	-	-	BMU_1 VM $NRW_{1,2,3}$ ZV NVR_1
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 VM NRW_2
Dynamische Fahrgastinformation	-	x	DFI Light mit integrierter Uhr	5.000 €	2	10.000 €	BMU_1 VM NRW_2 ZV NVR_1
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	-	x	12 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	12	12.000 €	$BMU_{1,2}$ VM NRW_2 ZV NVR_1 $BMVI_1$
Netzplan	-	x	Netzplan (inkl. Vitrine)	3.000 €	1	3.000 €	BMU_1
Sitzgelegenheiten	x	x	Sitzgelegenheiten errichten	Fällt unter Kosten Witterungsschutz	-	-	BMU_1 VM NRW_2
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	-	x	Siehe DFI	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan mit Richtungsweisung Innenstadt (siehe Netzplan)	-	1	-	VM NRW_2
Witterungsschutz	x	x	Errichtung Witterungsschutz (nördlicher Bussteig)	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 VM NRW_2
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Sauberkeit	x	-	-	-	-	-	-
E-Scootersharing-Angebot	-	x	Markierungsarbeiten Abstellfläche	1.000 €	1	1.000 €	-
				Investitionssumme		**95.000 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

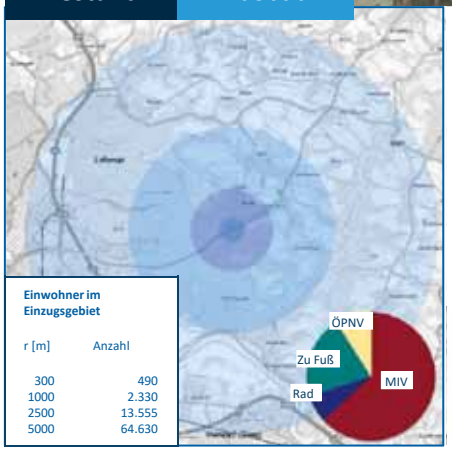
Franzhäuschen

Siegburg

Kat: S



Bestand | Ausbau



Anschlussart	Regionalbus
Regionale Einordnung	peripher
Fahrgäste pro Tag	366
Anbindung nach	-
-	
Anbindung weitere Zentren	**Siegburg (4/h)** **Lohmar (1/h)**

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle inkl. taktilem Leitsystem und Fußgängerquerungen	Mindestausstattung
Fahrradvernetzung	20 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	Mindestausstattung
	12 gesicherte Fahrradabstellanlagen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem	Empfehlung
	Radluftstation	Empfehlung
Sonstige Vernetzung	E-Scootersahring-Angebot	Optional
Information	Stele mobil.nrw	Mindestausstattung
	DFI Light mit Uhr	Mindestausstattung
	Informationsvitrine mit Netz- und Umgebungsplan (ggf. in Stele integriert)	Mindestausstattung
Allgemein	Notrufsprechstelle	Optional
	Beleuchtung	Mindestausstattung

Anmerkungen

- Beim barrierefreien Ausbau ist darauf zu achten, dass bei der zukünftig verkehrenden Schnellbuslinie Gelenkbusse zum Einsatz kommen. Zudem sind sichere Fußgängerquerungen einzuplanen.
- Die Dreiecksfläche nördlich der B56 könnte gut für Ausstattungselemente einer Mobilstation genutzt werden. Die Fläche befindet sich jedoch nicht im städtischem Besitz und müsste zunächst erworben werden.
- Nördlich der B56 ist eine Radschnellroute geplant.
- Nördlich der B56 ist Lohmarer Gemarkung. Bei Ausbau der Station ist eine Absprache zwischen beiden Kommunen notwendig.

Ausstattungsmerkmale Kategorie S	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	-	x	Barrierefreier Ausbau der gesamten Station inkl. aller Überwege und Ausbau der 3 Bussteige	75.000 €	3	225.000 €	BMU_1 VM $NRW_{1,2,3}$ ZV NVR_1
Taktile Leitsysteme	-	x	Taktile Leitsysteme	Fällt unter Kosten Barrierefreiheit	-	-	BMU_1; VM $NRW_{1,2,3}$ ZV NVR_1
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 VM NRW_2
Dynamische Fahrgastinformation	-	x	DFI Light mit integrierter Uhr (2 der 3 Bussteige befinden sich auf Lohmarer Gebiet und werden mit DFI ausgestattet – Förderantrag zum 31.3.21 gestellt)	5.000 €	1	5.000 €	BMU_1 VM NRW_2 ZV NVR_1
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	-	x	20 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	20	20.000 €	$BMU_{1,2}$; VM NRW_2; ZV NVR_1 $BMVI_1$
Netzplan	-	x	Netzplan (inkl. Vitrine)	3.000 €	1	3.000 €	BMU_1
Sitzgelegenheiten	x	-	-	-	-	-	-
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	-	x	Haltestelle im Bereich des Witterungsschutzes ausreichend beleuchten	1.000 €	3	3.000 €	BMU_1; VM $NRW_{2,3}$ ZV NVR_1
Uhr	-	x	Siehe DFI	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan mit Hinweis auf Parkplätze (siehe Netzplan)	-	1	-	VM NRW_2
Witterungsschutz	x	-	-	-	-	-	-
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Sauberkeit	x	-	-	-	-	-	-
Radluftstation	-	x	Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 VM $NRW_{1,2}$
Fahrradabstellanlage (gesichert)	-	x	12 Fahrradstellplätze in Boxen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem	3.000 € pro Fahrradbox	12	36.000 €	$BMU_{1,2}$; VM NRW_2; ZV NVR_1 $BMVI_1$
E-Scootersharing-Angebot	-	x	Markierungsarbeiten Abstellfläche	1.000 €	1	1.000 €	-
Notrufsprechstelle	-	x	Errichtung Notrufsprechstelle aufgrund peripherer Lage mit kaum sozialer Kontrolle	15.000 €	1	15.000 €	VM NRW_2
				Investitionssumme		**303.000 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

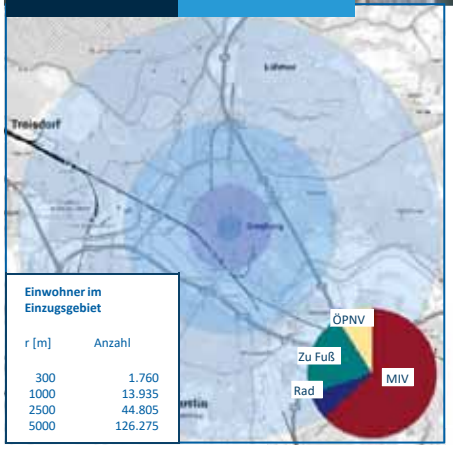
Heinrichstr./VHS

Siegburg

Kat: M



Bestand | Ausbau



Anschlussart	Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	2700 (2018)
Anbindung nach Köln/Bonn	3 Fahrten/h (1 Umstieg)
Anbindung weitere Zentren	**Troisdorf (3/h)**

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle inkl. taktilem Leitsystem	Mindestausstattung
Fahrradvernetzung	40 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel Fahrradmietstation	Mindestausstattung Optional
MIV-Vernetzung	Carsharing-Angebot	Optional
Sonstige Vernetzung	E-Scootersharing-Angebot	Optional
Information	Stele mobil.nrw DFI mit Uhr Informationsvitrine mit Netz-, Stadt und Umgebungsplan (ggf. in Stele integriert)	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung
Allgemein	Witterungsschutz auf nördlicher Seite inkl. Sitzgelegenheiten	Mindestausstattung

Anmerkungen

- Der aktuelle Haltestellenname Heinrichstraße soll in Volkshochschule geändert werden.
- Die aktuelle Lage des nördlichen Bussteigs lässt keine Errichtung der Mindestausstattungsmerkmale Barrierefreiheit und Witterungsschutz inkl. Sitzgelegenheiten zu.
- Die Stadt plant derzeit eine Verlegung des nördlichen Bussteigs in Höhe Humperdinkstraße, möglichst direkt gegenüber dem südlichen Bussteig. Durch eine Veränderung der Zufahrtsmöglichkeiten in die Humperdinkstraße, soll ausreichend Platz für einen barrierefreien Bussteig mit Witterungsschutz geschaffen werden.
- Sofern diese Planungen umgesetzt werden, erübrigt sich die aktuell notwendige verkehrliche Verknüpfung mit der umliegenden Haltestelle Kaiserstraße (Fußweg knapp 100m). Sämtliche Linien könnten im Ausbauzustand den Standort Heinrichstraße/VHS bedienen. Ein Umstieg zwischen den Linien und somit den beiden Haltestellen wäre nicht mehr erforderlich.

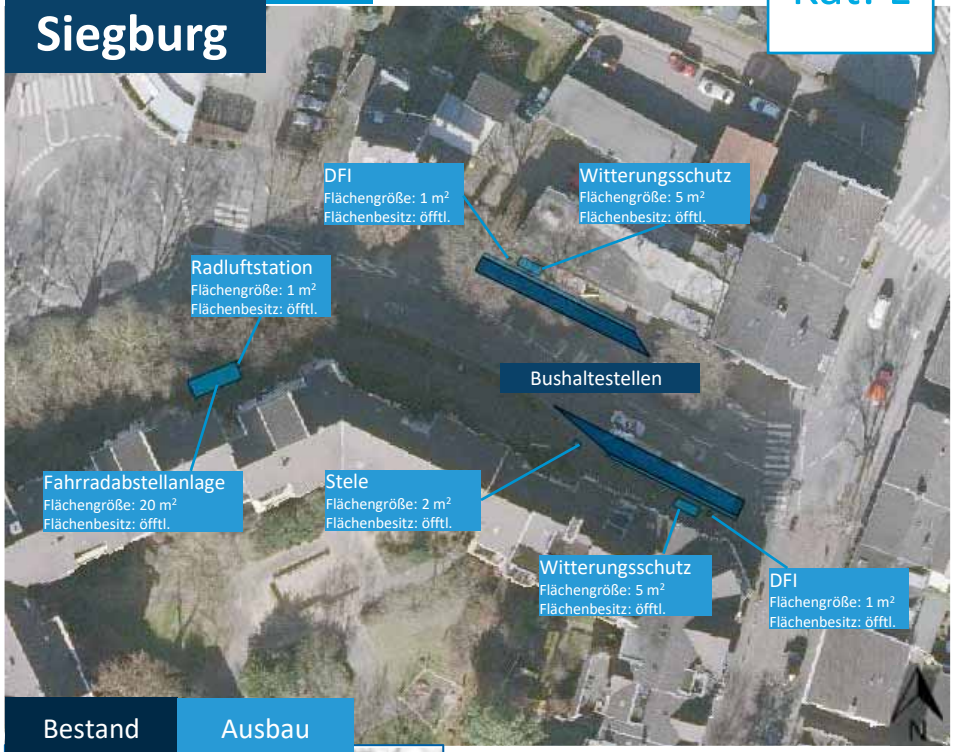
Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	-	x	Barrierefreier Ausbau der Bestandhaltestelle sowie des neu zu errichtenden Bussteigs inkl. aller Überwege im Ausbauprogramm der Stadt Siegburg enthalten	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme	-	x	Taktile Leitsysteme	Fällt unter Kosten Barrierefreiheit	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation	-	x	DFI mit integrierter Uhr	15.000 €	2	30.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	-	x	40 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	40	40.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Netzplan	-	x	Netzplan (inkl. Vitrine)	3.000 €	1	3.000 €	BMU_1
Sitzgelegenheiten	-	x	Sitzgelegenheiten auf nördlicher Seite errichten	Fällt unter Kosten Witterungsschutz	-	-	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	-	x	Siehe DFI	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan (siehe Netzplan)	-	1	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz	-	x	Witterungsschutz auf nördlicher Seite errichten, auf der südlichen Seite verlegen	10.000 €	2	20.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Sauberkeit	x	-	-	-	-	-	-
Stadtplan	-	x	Errichtung empfohlen (siehe Netzplan)	-	1	-	$VM\ NRW_2$
Carsharing-Angebot	-	x	2 Carsharing-Parkplätze (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	BMU_1
Fahrradmietstation	-	x	In Planung für Sommer 2021	-	-	-	-
E-Scootersharing-Angebot	-	x	Markierungsarbeiten Abstellfläche	1.000 €	1	1.000 €	-
				Investitionssumme		**103.000 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

Holzgasse

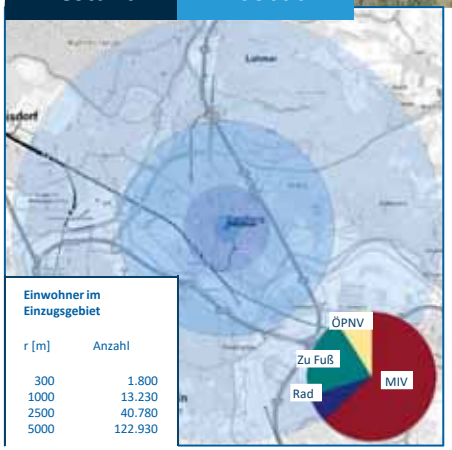
Siegburg

Kat: L



Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle inkl. taktilem Leitsystem	Mindestausstattung
Fahrradvernetzung	10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel Radluftstation	Mindestausstattung Empfehlung
Sonstige Vernetzung	E-Scootersharing-Angebot	Optional
Information	Stele mobil.nrw DFI mit Uhr Informationsvitrine mit Netz-, Stadt- und Umgebungsplan (ggf. in Stele integriert)	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung
Allgemein	Witterungsschutz auf beiden Seiten inkl. Sitzgelegenheiten	Mindestausstattung

Bestand | Ausbau



Anschlussart	Regionalbus
Regionale Einordnung	Zentral
Fahrgäste pro Tag	1.311
Anbindung nach Köln/Bonn	6 Fahrten/h (1 Umstieg)
Anbindung weitere Zentren	**Much (2/h)**

Anmerkungen

- Neugestaltung des Standortes seitens der Stadt in Planung – Baubeginn 2022

Ausstattungsmerkmale Kategorie L	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	-	x	Barrierefreier Ausbau der gesamten Station inkl. aller Überwege im Ausbauprogramm der Stadt Siegburg enthalten	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme	-	x	Taktile Leitsysteme	Fällt unter Kosten Barrierefreiheit	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation	-	x	DFI mit integrierter Uhr	15.000 €	2	30.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	-	x	10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	10	10.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Netzplan	-	x	Netzplan (inkl. Vitrine)	3.000 €	1	3.000 €	BMU_1
Sitzgelegenheiten	-	x	Sitzgelegenheiten einrichten	Fällt unter Kosten Witterungsschutz	-	-	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	-	x	Siehe DFI	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan (siehe Netzplan)	-	1	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz	-	x	Witterungsschutz an beiden Bussteigen	10.000 €	2	20.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Sauberkeit	x	-	-	-	-	-	-
Radluftstation	-	x	Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 $VM\ NRW_{1,2}$
Stadtplan	-	x	Stadtplan (siehe Netzplan)	-	1	-	-
E-Scootersharing-Angebot	-	x	Markierungsarbeiten Abstellfläche	1.000 €	1	1.000 €	-
				Investitionssumme		**74.000 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

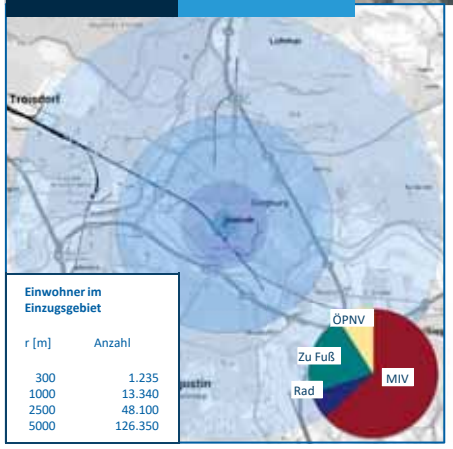
Rhein Sieg Forum

Siegburg

Kat: L



Bestand | Ausbau



Anschlussart	Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	573
Anbindung nach Köln/Bonn	6 Fahrten/h (1 Umstieg)
Anbindung weitere Zentren	**Troisdorf (6/h)**

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle inkl. taktilem Leitsystem	Mindestausstattung
Fahrradvernetzung	6 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	Mindestausstattung
Sonstige Vernetzung	E-Scootersharing-Angebot	Optional
Information	Stele mobil.nrw DFI mit Uhr Informationsvitrine mit Netz-, Stadt- und Umgebungsplan (ggf. in Stele integriert)	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung
Allgemein	Witterungsschutz auf beiden Seiten inkl. Sitzgelegenheiten	Mindestausstattung

Anmerkungen

- Die Gegenrichtung zum Halt Rhein Sieg Forum wird zukünftig nicht mehr über die Haltestelle Siegburg Markt angebunden. Die Busse verkehren ausschließlich über die Wilhelmstraße.
- Mit der Umbenennung der Haltestelle möchte die Stadt die Zugehörigkeit der Haltestelle zum fußläufig entfernten Rhein Sieg Forum verdeutlichen.
- Der Bereich der Mobilstation soll größer gefasst werden. Flächen auf dem Gelände des Rhein-Sieg-Forums können demnach für Bausteine der Mobilstation verwendet werden. Für 2022 sind beispielsweise die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen, einer Fahrradmietstation, einer Radluftstation sowie einer E-Ladesäule für Pkw geplant.
- Aufgrund der räumlichen Trennung ist eine entsprechende Wegweisung von der Bushaltestelle zum Rhein Sieg Forum und zurück einzurichten.
- Zudem wird empfohlen zusätzlich zur Stele an der Haltestelle am Rhein Sieg Forum eine zweite Stele aufzustellen.

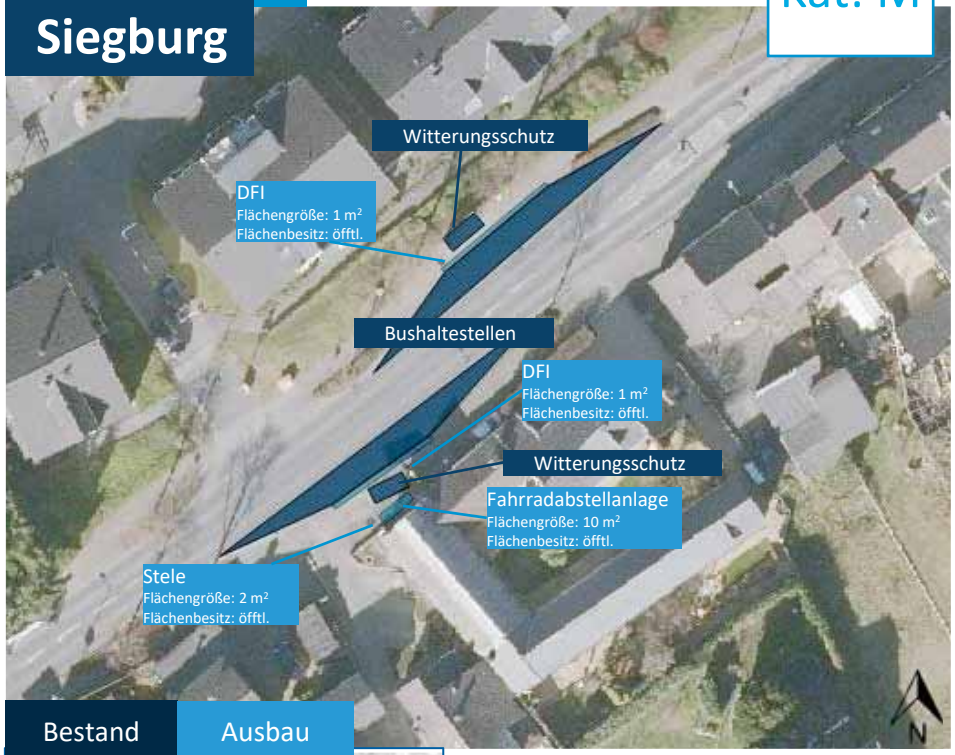
Ausstattungsmerkmale Kategorie L	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	-	x	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	50.000 €	2	100.000 €	BMU_1 VM $NRW_{1,2,3}$ ZV NVR_1
Taktile Leitsysteme	-	x	Taktile Leitsysteme	Fällt unter Kosten Barrierefreiheit	-	-	BMU_1 VM $NRW_{1,2,3}$ ZV NVR_1
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw an der Bushaltestelle und in unmittelbarer Nähe des Rhein Sieg Forums	10.000 €	2	20.000 €	BMU_1 VM NRW_2
Dynamische Fahrgastinformation	-	x	DFI Light mit integrierter Uhr	15.000 €	2	30.000 €	BMU_1 VM NRW_2 ZV NVR_1
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	-	x	6 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	6	6.000 €	$BMU_{1,2}$ VM NRW_2 ZV NVR_1 $BMVI_1$
Netzplan	-	x	Netzplan (inkl. Vitrine)	3.000 €	1	3.000 €	BMU_1
Sitzgelegenheiten	-	x	Sitzgelegenheiten errichten	Fällt unter Kosten Witterungsschutz	-	-	BMU_1 VM NRW_2
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	-	x	Siehe DFI	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan (siehe Netzplan)	-	1	-	VM NRW_2
Witterungsschutz	-	x	Witterungsschutz an beiden Bussteigen	10.000 €	2	20.000 €	BMU_1 VM NRW_2
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Sauberkeit	x	-	-	-	-	-	-
E-Scootersharing-Angebot	-	x	Markierungsarbeiten Abstellfläche	1.000 €	1	1.000 €	-
				Investitionssumme		**179.000 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

Schreck

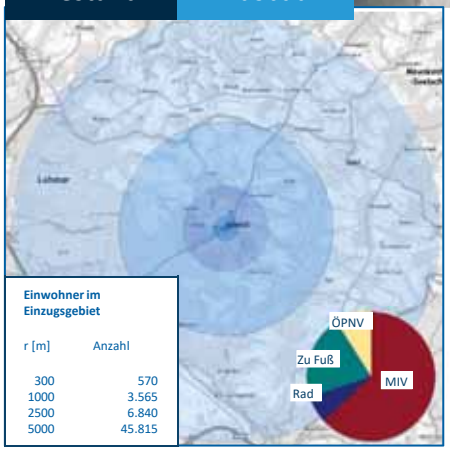
Siegburg

Kat: M



Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle sowie der Gehwege im Umfeld	Mindestausstattung
Fahrradvernetzung	6 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	Mindestausstattung
Sonstige Vernetzung	E-Scootersharing-Angebot	Optional
Information	Stele mobil.nrw	Mindestausstattung
	DFI Light mit Uhr	Mindestausstattung
	Netz- und Umgebungsplan (ggf. in Stele integriert)	Mindestausstattung

Bestand | Ausbau



Anschlussart	Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	159
Anbindung nach Köln/Bonn	2 Fahrten/h (1 Umstieg)
Anbindung weitere Zentren	**Lohmar (1/h)**

Anmerkungen

- Die Busbucht am südlichen Bussteig ist bislang für barrierefreies Anfahren zu kurz und soll beim Ausbau entsprechend angepasst werden. Beim Ausbau des Hochbords sind zudem sowohl die Einfahrt südwestlich des Steigs als auch die zwei Privatparkplätze südöstlich des Bussteigs zu beachten. Die Parkplätze werden wegfallen.
- Schnellbushalt ab Sommer 2021 → beim barrierefreien Ausbau muss darauf geachtet werden, dass Gelenkbusse zum Einsatz kommen

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	-	x	Barrierefreier Ausbau der gesamten Station inkl. taktiler Leitsysteme im Ausbauprogramm der Stadt Siegburg enthalten	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme	-	x	Taktile Leitsysteme	Fällt unter Kosten Barrierefreiheit	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation	-	x	DFI Light mit integrierter Uhr	5.000 €	2	10.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	-	x	6 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	6	6.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Netzplan	-	x	Netzplan (Vitrinen vorhanden)	-	2	-	BMU_1
Sitzgelegenheiten	x	-	-	-	-	-	-
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	-	x	Siehe DFI	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan mit Richtungsweisung Stadtgebiet Siegburg (integriert in Stele)	-	1	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz	x	-	-	-	-	-	-
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Sauberkeit	x	-	-	-	-	-	-
E-Scootersharing-Angebot	-	x	Markierungsarbeiten Abstellfläche	1.000 €	1	1.000 €	-
				Investitionssumme		**26.000 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

Schwimmbad

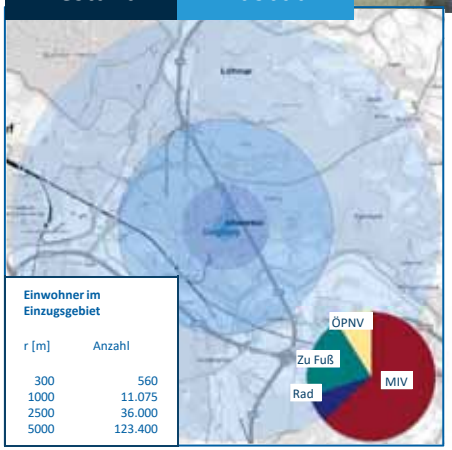
Siegburg

Kat: L



Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Fahrradvernetzung	26 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	Mindestausstattung
	Radluftstation	Empfehlung
	Fahrradmietstation	Empfehlung
MIV-Vernetzung	Carsharing-Angebot	Empfehlung
Sonstige Vernetzung	E-Scootersharing-Angebot	Optional
Information	Stele mobil.nrw	Mindestausstattung
	DFI mit Uhr	Mindestausstattung
	Informationsvitrine mit Netz- und Umgebungsplan (ggf. in Stele integriert)	Mindestausstattung

Bestand | Ausbau



Anschlussart	Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	2.090
Anbindung nach Köln/Bonn	6 Fahrten/h (1 Umstieg)
Anbindung weitere Zentren	**Much (2/h)**

Anmerkungen

- Aufgrund der großen Entfernung (knapp 300m) zwischen den beiden Bussteigen wird empfohlen 2 Stelen aufzustellen.
- Fahrradmietsstation für August 2021 geplant.

Ausstattungsmerkmale Kategorie L	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	x	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	x	-	-	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme	x	-	-	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele	-	x	Stele mobil.nrw	10.000 €	2	20.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation	-	x	DFI mit integrierter Uhr	15.000 €	2	30.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	-	x	26 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel (20 am südlichen Bussteig + 6 am nördlichen Bussteig)	1.000 €	26	26.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$ $BMVI_1$
Netzplan	-	x	Netzplan (inkl. Vitrine)	3.000 €	2	6.000 €	BMU_1
Sitzgelegenheiten	x	-	-	-	-	-	-
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	x	-	-	-	-	-	-
Uhr	-	x	Siehe DFI	-	-	-	-
Umgebungsplan	-	x	Umgebungsplan mit Richtungsweisung (siehe Netzplan)	-	2	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz	x	-	-	-	-	-	-
Mobilfunk	x	-	-	-	-	-	-
Sauberkeit	x	-	-	-	-	-	-
Radluftstation	-	x	Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 $VM\ NRW_{1,2}$
Carsharing-Angebot	-	x	2 Carsharing-Parkplätze (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	BMU_1
Fahrradmietstation	-	x	Für August 2021 ist eine zusätzliche Station (Pedelecs) geplant	-	-	-	-
E-Scootersharing-Angebot	-	x	Markierungsarbeiten Abstellfläche	1.000 €	1	1.000 €	-
				Investitionssumme		**84.600 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

9.17 Swisttal

Die Gemeinde Swisttal befindet sich linksrheinisch im Siedlungsgebiet Voreifel und grenzt im Westen an den Kreis Euskirchen. Die S-Bahnlinie S23 durchquert die Gemeinde Swisttal und hält am Bahnhof Odendorf, dem einzigen SPNV-Verknüpfungspunkt in der Gemeinde. Dieser hat u. a. durch die umsteigefreie Verbindung zum Oberzentrum Bonn und durch die Regionalbusverbindungen eine große Bedeutung für die Gemeinde. Der Bahnhof ist Teil des Mobilstationenfeinkonzepts, liegt im peripheren Siedlungsbereich von Odendorf und hat die Stationsgröße L inne. Neben dieser Bahnstation sind die Haltestellen Heimerzheim Fronhof (Stationsgröße M) sowie Buschhoven Quesnoy-Platz (Stationsgröße S) Teil der Empfehlungen des Konzepts. Die Haltestelle Fronhof liegt zentral in der bevölkerungsreichsten Ortschaft Heimerzheim, während die Haltestelle Quesnoy-Platz sich im peripheren Siedlungsraum innerhalb der Ortschaft Buschhoven befindet. Obwohl an diesen Haltestellen nur Regionalbusse verkehren, ist die Verbindungsqualität zum nächsten Oberzentrum Bonn sowie zum Mittelzentrum Rheinbach mit zwei umsteigefreien Fahrten in der Stunde gut. Zusätzlich ist die Haltestelle Heimerzheim Fronhof mit weiteren Fahrten nach Bornheim und Weilerswist ein wichtiger Umsteigepunkt innerhalb der Gemeinde.

Odendorf (Stationsgröße L)

Die Haltestelle Odendorf befindet sich aktuell im Ausbau. Nach dem Ausbau stehen 86 P+R-Parkplätze, davon 2 Behindertenparkplätze und 3 K+R-Parkplätze sowie 69 B+R-Stellplätze zur Verfügung. 60 davon werden als überdachte Fahrradabstellanlage, 9 als Fahrradboxen realisiert. Dazu kommt eine barrierefreie Bushaltestelle mit neuem Witterungsschutz. Am Bahnsteig fehlen Notruf- sowie Infosprechstellen. Die Zuständigkeit der Bahnsteigausstattung liegt allerdings bei der Deutschen Bahn AG bzw. dem NVR, sodass die Gemeinde hierauf keinen Einfluss hat.

Heimerzheim Fronhof (Stationsgröße M)

Zum Zeitpunkt der Erhebung befand sich an der Haltestelle Heimerzheim Fronhof eine überdachte Radabstellanlage im Aufbau. Die bereits vorhandene virtuelle Fahrradmietstation für E-Bikes des RVK soll zu einer festen E-Bike-Mietstation im Sommer 2021 ausgebaut werden, wofür aufgrund von Eigentumsverhältnissen und Platzgründen eine Verlagerung des jetzigen Standorts vonnöten ist. Vorgesehen für die feste Station ist der Bereich neben der neuen überdachten Fahrradabstellanlage. Zusätzlich ist eine 4-zeilige DFI für beide Steige im DFI-Konzept der RVK geplant.

Buschhoven Quesnoy-Platz (Stationsgröße S)

Die Haltestelle Buschhoven Quesnoy-Platz wurde bis auf den Steig des Kleinbusses barrierefrei ausgebaut. Ebenso wurden an der Haltestelle neue Wartehallen und Sitzgelegenheiten installiert. Zusätzlich ist die Installation einer 2-zeiligen DFI für beide Steige im DFI-Konzept der RVK geplant. Des Weiteren wird an der Haltestelle eine virtuelle Fahrradmietstation für E-Bikes ab Sommer 2021 installiert, die genaue Verortung steht seitens der Gemeinde und der RVK noch nicht fest, aus Platzgründen und zur Kombination der Angebote wird der Bereich neben der vorgeschlagenen überdachten Fahrradabstellanlage empfohlen. Die Planungen der Gemeinde und des Anbieters beinhal-

ten eine Weiterentwicklung der virtuellen Fahrradmietstation für E-Bikes je nach Nachfrage zu einer fest installierten Fahrradmietstation. Für den barrierefreien Ausbau von Kleinbushaltestellen besteht aktuell noch kein kreisweites Konzept. Dies muss im Rahmen der NVP-Fortschreibung des Rhein-Sieg-Kreises entwickelt. werden. Der Ausbau der Kleinbushaltestelle wird daher vorerst zurückgestellt.

Haltestelle	Stadt/Gemeinde	Stationsgröße	Raumkategorie	Anschlussart	Fahrgäste pro Tag
Odendorf	Swisttal	L	peripher	SPNV, Regionalbus	1.000-2.500 (SPNV), 118 (Bus)
Heimerzheim Fronhof	Swisttal	M	zentral	Regionalbus	561
Buschhoven Quesnoy-Platz	Swisttal	S	peripher	Regionalbus	277

Buschhoven Quesnoy-Platz

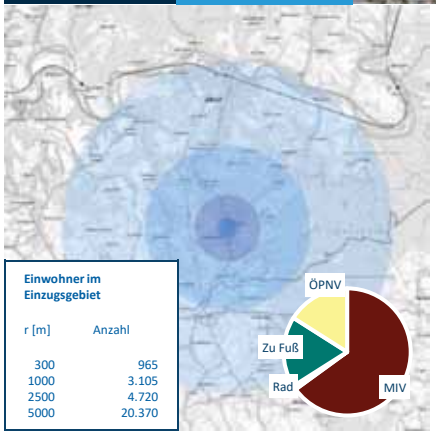
Kat: S

Swisttal



Bestand | Ausbau

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Barrierefreier Ausbau der Kleinbushaltestelle	Mindestausstattung
Fahrrad-Vernetzung	6-10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel Virtuelle Fahrradmietstation	Mindestausstattung Optional
MIV-Vernetzung		
Sonstige Vernetzung		
Information *in Stele integrierbar, auch als QR-Code möglich	1x Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw DFI light mit Uhrzeitanzeige je Bussteig Netz-/Umgebungsplan* Stadtplan*	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Optional
Allgemein	Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten	Mindestausstattung
Service		



Anschlussart	Regionalbus
Regionale Einordnung	peripher
Fahrgäste pro Tag	277
Anbindungen nach Bonn	2 Fahrten/h (0 Umstiege)
weitere Zentren	**Rheinbach (2/h)**

Anmerkungen:

- Für den barrierefreien Ausbau von Kleinbushaltestellen besteht aktuell noch kein kreisweites Konzept. Dies muss im Rahmen der NVP-Fortschreibung des Rhein-Sieg-Kreises entwickelt. werden. Der Ausbau der Kleinbushaltestelle wird daher vorerst zurückgestellt.
- 2-zeilige DFI für beide Steige im DFI-Konzept der RVK geplant
- Virtuelle Fahrradmietstation für E-Bikes ab Sommer 2021

Ausstattungsmerkmale Kategorie S	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	X		-	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme		X	Siehe barrierefreier Ausbau	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	1x Stele mobil.nrw mit Netz & Umgebungsplan Beschilderung mobil.nrw	10.000 € 4.000 €	1 1	14.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation		X	1x DFI light je Bussteig, bereits im DFI-Konzept der RVK geplant	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)		X	6-10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	8	8.000 €	$BMU_{1,2}$ $ZV\ NVR_1$ $VM\ NRW_1$ $BMVI_2$
Netzplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	BMU_1
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X		-	-	-	-	-
Uhr		X	in Dynamische Fahrgastinformation zu integrieren	-	-	-	-
Umgebungsplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz + Sitzgelegenheit		X	Einrichtung von Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz	10.000 €	2	20.000 €	BMU_1 $ZV\ NVR_1$ $VM\ NRW_2$
Mobilfunk	X		-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)		X	Barrierefreier Ausbau der Kleinbushaltestelle	20.000 €	1	20.000 €	
Virtuelle Fahrradmietstation		X	bereits in Planung	-	-	-	-
Stadtplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	VM NRW2
				Investitionssumme		**42.000 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

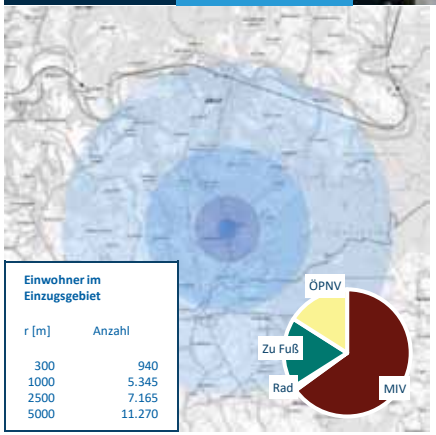
Heimerzheim Fronhof

Swisttal

Kat: M



Bestand | Ausbau



Anschlussart	Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	561
Anbindungen nach Bonn	2 Fahrten/h (0 Umstiege)
weitere Zentren	**Rheinbach (2/h)**

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit		
Fahrrad-Vernetzung	10-20 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel mind. 12 gesicherte Radabstellanlagen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem E-Ladeschrank (Fahrrad) Radluftstation Fahrradmietstation	Mindestausstattung Empfehlung Empfehlung Empfehlung Optional
MIV-Vernetzung		
Sonstige Vernetzung	E-Scootersharing-Angebot	Optional
Information *in Stele integrierbar, auch als QR-Code möglich	1x Stele mobil.nrw Dynamische Fahrgastinformation mit Uhrzeitanzeige Beschilderung mobil.nrw Tarifbedingungen Netz-/Umgebungsplan* Stadtplan*	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Empfehlung
Allgemein		
Service	(Gepäck-) Schließfächer WC-Anlage Lademöglichkeiten für Mobilgeräte	Empfehlung Empfehlung Optional

Anmerkungen

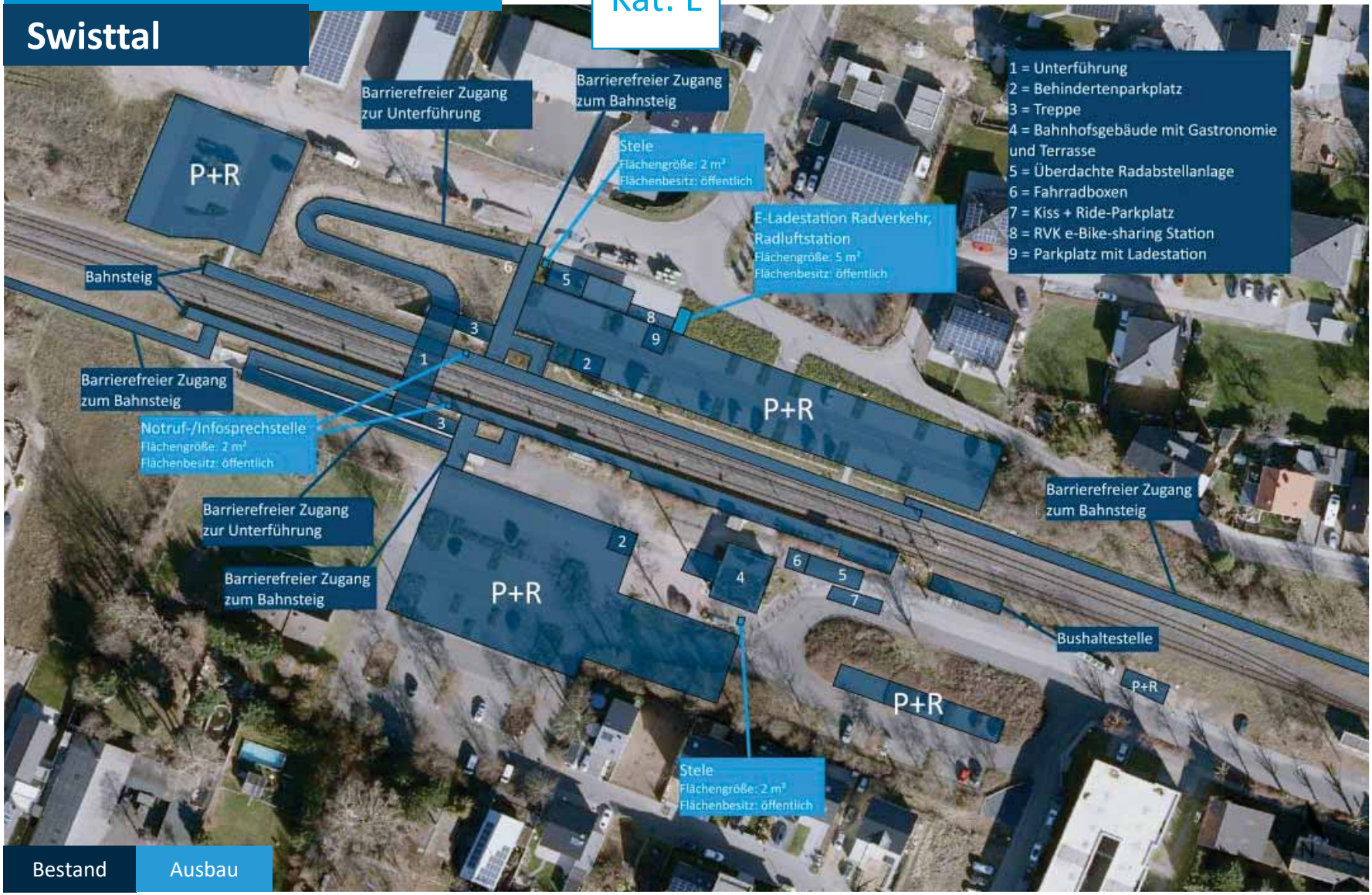
- Überdachte Radabstellanlage zum Zeitpunkt der Erhebung im Aufbau
- 4-zeilige DFI für beide Steige im DFI-Konzept der RVK geplant
- Virtuelle Fahrradmietstation wird zur festen Fahrradmietstation mit E-Bikes ab Sommer 2021 ausgebaut, Verlagerung des jetzigen Standorts von Nöten
- Für die WC-Anlage ist eine Kooperation mit Gewerbetreibenden anzustreben (z.B. als ‚nette Toilette')

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen		X	Aushang Tarifbedingungen	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	X		-	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme	X		-	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	1x Stele mobil.nrw mit Netzplan, Umgebungsplan und Stadtplan Beschilderung mobil.nrw	10.000 € 4.000 €	1 1	14.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation		X	1x DFI je Bussteig, bereits im DFI-Konzept der RVK geplant	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)		X	Überdachte Radabstellanlage bereits im Aufbau	-	-	-	-
Netzplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	BMU_1
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X		-	-	-	-	-
Uhr		X	in Dynamische Fahrgastinformation zu integrieren	-	-	-	-
Umgebungsplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	$VM\ NRW_2$
Witterungsschutz + Sitzgelegenheit	X		-	-	-	-	-
Mobilfunk	X		-	-	-	-	-
Ladeboxen für Pedelec-Akkus		X	E-Ladeschrank Fahrrad (mind. 6 Boxen)	7.200 €	1	7.200 €	$BMU_{1,2}$ $ZV\ NVR_1$ $VM\ NRW_1$ $BMVI_2$
Fahrradabstellanlage (gesichert)		X	mind. 12 Fahrradstellplätze in Boxen **oder** Käfigen mit digitaler Steuerung und elektro-nischem Zugangs- und Hintergrundsystem	3.000 € pro Fahrradbox 2.250 € pro Platz in Sammelanlage	12 24	36.000 € 54.000 €	$BMU_{1,2}$ $ZV\ NVR_1$ $VM\ NRW_1$ $BMVI_2$
Radluftstation		X	Errichtung einer Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 $VM\ NRW_{12}$
(Gepäck-)Schließfächer		X	ggf. kombinierbar mit Pedelec-Ladeboxen	5.000 €	1	5.000 €	BMU_2 $VM\ NRW_2$
Öffentliches WC		X	*Empfehlung: Kooperation mit Gewerbetreibenden anstreben, um ein vorhandenes WC zu nutzen	100.000 €	-	*	$VM\ NRW_2$
Stadtplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	VM NRW2
Fahrradmietstation	X	X	Ausbau virtuelle Fahrradmietstation zur festen E-Bike-Mietstation bereits in Planung	-	-	-	-
E-Scootersharing-Angebot		X	Markierungsarbeiten	1.000 €	1	1.000 €	-
Lademöglichkeit für Mobilgeräte		X	in Gepäckschließfächern integrierbar	Mehrkosten	1	2.500 €	BMU_2
Mindestausstattung	Empfehlung	Optional		**Investitionssumme**		**63.200 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Odendorf Bahnhof

Swisttal

Kat: L



Bestand | Ausbau

RHEIN SIEG KREIS | Zentrum für integrierte Verkehrssysteme | Planersocietät

Odendorf Bahnhof

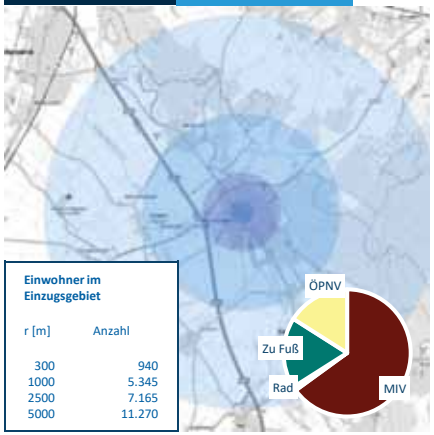
Swisttal

Kat: L



Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit		
Fahrrad-Vernetzung	E-Ladeschrank (Fahrrad) Radluftstation	Empfehlung Empfehlung
MIV-Vernetzung	Carsharing-Angebot	Optional
Sonstige Vernetzung	Taxistand E-Scootersharing-Angebot	Optional Optional
Information *in Stele integrierbar, auch als QR-Code möglich	2x Stele mobil.nrw DFI light mit Uhrzeitanzeige je Bussteig Beschilderung mobil.nrw Netz-/Umgebungsplan* Stadtplan*	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Empfehlung
Allgemein	Notruf-/Infosprechstelle Bahnsteig	Empfehlung
Service	(Gepäck-) Schließfächer WC-Anlage	Optional Optional

Bestand | Ausbau



Anschlussart	S-Bahn, Regionalbus
Regionale Einordnung	peripher
Fahrgäste pro Tag	1.000-2.500 (SPNV), 118 (Bus)
Anbindungen nach Bonn	3 Fahrten/h (0 Umstiege)
weitere Zentren	**Rheinbach (3/h)**

Anmerkungen

- Der Standort wurde bei der Bestandserhebung nicht berücksichtigt. Die empfohlenen Elemente sind daher ggf. bereits vorhanden.
- Der Standort befindet sich im Ausbau. Nach dem Ausbau stehen 86 P+R-Parkplätze, davon 2 Behindertenparkplätze und 3 K+R-Flächen sowie 69 B+R-Stellplätze zur Verfügung. 60 davon werden als überdachte Fahrradabstellanlage, 9 als Fahrradboxen realisiert. Dazu kommt eine barrierefreie Bushaltestelle mit neuem Witterungsschutz.

Ausstattungsmerkmale Kategorie L	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie	
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	X		-	-	-	-	-	
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	X		-	-	-	-	-	
Taktile Leitsysteme	X		-	-	-	-	-	
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	2x Stele mobil.nrw mit Netzplan und Umgebungsplan Beschilderung mobil.nrw	10.000 € 4.000 €	1 1	14.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$	
Dynamische Fahrgastinformation		X	DFI-light mit Uhrzeitanzeige je Bussteig	5.000 €	2	10.000 €	BMU_1 $ZV\ NVR_1$	$VM\ NRW_2$
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	X		-	-	-	-	-	
Netzplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	BMU_1	
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X							
Uhr		X	in Dynamische Fahrgastinformation zu integrieren	-	-	-	-	
Umgebungsplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	$VM\ NRW_2$	
Witterungsschutz + Sitzgelegenheit	X		-	-	-	-	-	
Mobilfunk	X		-	-	-	-	-	
Ladeboxen für Pedelec-Akkus		X	E-Ladeschrank Fahrrad (mind. 6 Boxen)	7.200 €	1	7.200 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_1$	$ZV\ NVR_1$ $BMVI_2$
Radluftstation		X	Errichtung einer Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2	$VM\ NRW_{12}$
Stadtplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	VM NRW2	
Notruf-/Infosäule		X	Einrichtung einer Notruf-/Infosäule am Bahnsteig	15.000 €	1	15.000 €	$VM\ NRW_2$	
Carsharing-Angebot		X	Einrichtung eines Taxistands (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	-	
Taxistand		X	Einrichtung eines Taxistands (Markierungsarbeiten)	800 €	1	800 €	-	
E-Scootersharing-Angebot		X	Markierungsarbeiten	1.000 €	1	1.000 €	-	
(Gepäck-) Schließfächer		X	ggf. kombinierbar mit Pedelec-Ladeboxen	5.000 €	1	5.000 €	BMU_2	$VM\ NRW_2$
Öffentliches WC		X	*Empfehlung: Kooperation mit Gewerbetreibenden anstreben, um ein vorhandenes WC zu nutzen	100.000 €	1	*	$VM\ NRW_2$	
				Investitionssumme		**32.200 € (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**		

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

9.18 Wachtberg

Die linksrheinische Gemeinde Wachtberg grenzt im südlichen Bereich an das Bundesland Rheinland-Pfalz und liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zum Oberzentrum Bonn. Das gesamte Gemeindegebiet ist Bestandteil des aus dem ehemaligen Naturpark Kottenforst-Ville entstandenen Naturparks Rheinland und topographisch sehr bewegt. In der Gemeinde Wachtberg gibt es keine Haltestelle mit einem SPNV-Anschluss, dennoch ermöglichen die vier empfohlenen Mobilstationenstandorte der Gemeinde (Niederbachem Post, Berkum EKZ, Villip Kirche und Pech-Huppenberg) mindestens zweimal die Stunde eine Verbindung mit einmaligem Umstieg in das Oberzentrum Bonn. Ebenso gibt es an allen Standorten zwei Verbindungen pro Stunde in Richtung Meckenheim. Die Haltestellen Berkum EKZ sowie Niederbachem Post haben die Stationsgröße M, Villip Kirche und Pech-Huppenberg haben die Stationsgröße Größe S. Ebenso verteilen sich alle Stationen, bis auf Niederbachem Post, die zentral in der Ortschaft Niederbachem liegt, im peripheren Siedlungsraum der unterschiedlichen Ortsteile im Gemeindegebiet.

Niederbachem Post (Stationsgröße M)

Der barrierefreie Ausbau inkl. Installierung von Radabstellanlagen wurde seitens der Gemeinde beantragt; eine Zeitspanne ist für den Umbau bislang noch nicht bekannt. Der Ausbau wird aufgrund der Platz- und Eigentumsverhältnisse erschwert. Dies könnte zur Folge haben, dass die Ausstattungselemente der Stationsgröße M nicht (vollständig) realisiert werden können. Daher sind alle sonst empfohlenen Elemente im Steckbrief als ‚optional' aufgeführt. Zunächst sollte angestrebt werden, den Standort als Mobilstation der Größe S zu entwickeln. Optional können, wenn es die Gegebenheiten vor Ort zulassen, weitere Elemente der Stationsgröße M hinzugefügt werden. Vor Ort muss geprüft werden, welche ergänzenden Elemente aufgrund der Platz- und Eigentumsverhältnisse möglich sind.

Berkum EKZ (Stationsgröße M)

Das DFI-Konzept der RVK sieht die Installation von drei 4-zeiligen DFI sowie einer Übersichts-DFI mit max. Zeilenanzeige vor. Viele Ausstattungselemente einer Mobilstation sind bereits im weiteren Umfeld der Haltestelle vorhanden, daher hat an dieser Haltestelle die Beschilderung/Wegweisung zu den Ausstattungselemente eine hohe Bedeutung. Als Hinweis auf die Mobilstation sollte der Standort ggf. an den Übergängen ins Wohngebiet (Brunnengarten und Alte Gasse) und nahe der Ein- und Ausgänge des Einzelhandels ausgewiesen werden. Die Haltestelle verfügt bereits über eine Fahrradmietstation mit E-Bikes der RVK. Zusätzlich wird eine Fahrradmietstation mit E-Bikes an der unweit entfernten Haltestelle Rathaus ab Sommer 2021 realisiert, woraus sich Synergieeffekte ergeben können.

Bei Berkum EKZ handelt es sich um einen besonderen Standort, da dieser hauptsächlich für Zielverkehre und als Umsteigeknoten relevant ist. Methodisch ergibt sich eine Mobilstation der Größe S. Aufgrund der dichten Bedienung (ca. neun Fahrten pro Stunde), den in Wachtberg höchsten Fahrgastzahlen und der besonderen Bedeutung ist eine Aufwertung zur Kategorie M sinnvoll. Da hier die Belange des Pkw-Verkehrs durch die Vielzahl an Supermarkt-Parkplätzen bereits gedeckt sind

(Bedarf für Park+Ride, Kurzzeitparkplätze oder Taxistände wird nicht gesehen) ergeben sich durch eine Aufwertung vor allem weitere Empfehlungen zur Stärkung des Radverkehrs.

Villip Kirche (Stationsgröße S)

Das DFI-Konzept der RVK sieht die Installation von 2-zeiligen DFI für beide Steige vor.

Pech-Huppenberg (Stationsgröße S)

Seitens des Rhein-Sieg-Kreis existieren Planungen zur Einrichtung einer Schnellbuslinie via Pecher Str. (L758). Hierdurch würden zusätzlich zwei weitere Bussteige an dieser Haltestelle eingerichtet. Sollten die Planungen umgesetzt werden, ist ggf. die Aufwertung des empfohlenen Standorts zu einer Mobilstation der Größe M mit weiteren Ausstattungsmerkmalen zu prüfen, da das Potenzial erheblich steigt. An der Haltestelle wird eine virtuelle Fahrradmietstation für E-Bikes ab Sommer 2021 realisiert, die genaue Verortung steht laut Gemeinde und RVK noch nicht fest. Zusätzlich ist im DFI-Konzept der RVK die Installation von 2-zeiligen DFI für beide Steige vorgesehen.

Haltestelle	Stadt/Gemeinde	Stationsgröße	Raumkategorie	Anschlussart	Fahrgäste pro Tag
Niederbachem Post	Wachtberg	M	zentral	Regionalbus	377
Berkum EKZ	Wachtberg	M	peripher	Regionalbus	812
Villip Kirche	Wachtberg	S	peripher	Regionalbus	71 vor Liniennetzoptimierung (ohne Linie 855), inzwischen vsl. mehr
Pech-Huppenberg	Wachtberg	S	peripher	Regionalbus	527

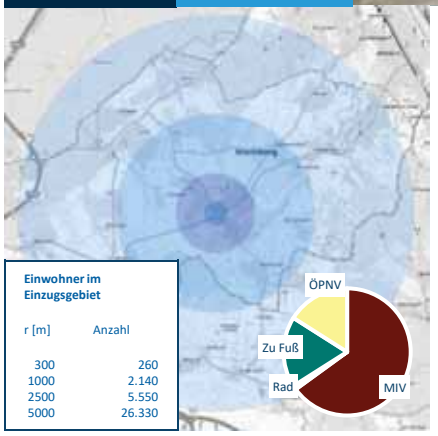
Berkum EKZ

Wachtberg

Kat: M



Bestand | Ausbau



Anschlussart	Regionalbus
Regionale Einordnung	peripher
Fahrgäste pro Tag	812
Anbindungen nach Bonn	4 Fahrten/h (0 Umstiege)
weitere Zentren	**Meckenheim (2/h)**

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit		
Fahrrad-Vernetzung	6-10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel mind. 12 gesicherte Radabstellanlagen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem E-Ladeschrank (Fahrrad) Radluftstation Konzept für Lastenräder*	Mindestausstattung Empfehlung Empfehlung Empfehlung Optional
MIV-Vernetzung	E-Ladesäulen Pkw**	Optional
Sonstige Vernetzung		
Information ***in Stele integrierbar, auch als QR-Code möglich	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw 3x DFI Bussteige mit Uhrzeitanzeige Netz-/Umgebungsplan*** Stadtplan*** Übersichts-DFI	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Empfehlung Optional
Allgemein	WLAN-Punkt	Mindestausstattung bei smarten Angeboten
Service	(Gepäck-) Schließfächer	Optional

Anmerkungen

- Vorgeschlagene Ausstattungselemente im weiterem Umfeld der Haltestelle vorhanden, Beschilderung daher von hoher Bedeutung
- Fahrradmietstation mit E-Bikes ab Sommer 2021 an unweit entfernter Haltestelle Rathaus (Synergieeffekte)
- Als Werbung für die Mobilstation sollte der Standort ggf. an den Übergängen ins Wohngebiet (Brunnengarten und Alte Gasse) und nahe der Ein- und Ausgänge des Einzelhandels ausgewiesen werden.
- 3x 4-zeilige DFI und 1x Übersichts-DFI mit max. Zeilenanzeige im DFI-Konzept der RVK geplant
- *Konzept für Lastenräder in Verbindung mit umliegenden Wohngebieten
- **E-Lademöglichkeiten bei den Gewerbetreibenden vorzusehen (MIV)
- Der Standort wird auf Grund seiner besonderen Lage und Funktion auf die Größe M hochgestuft.

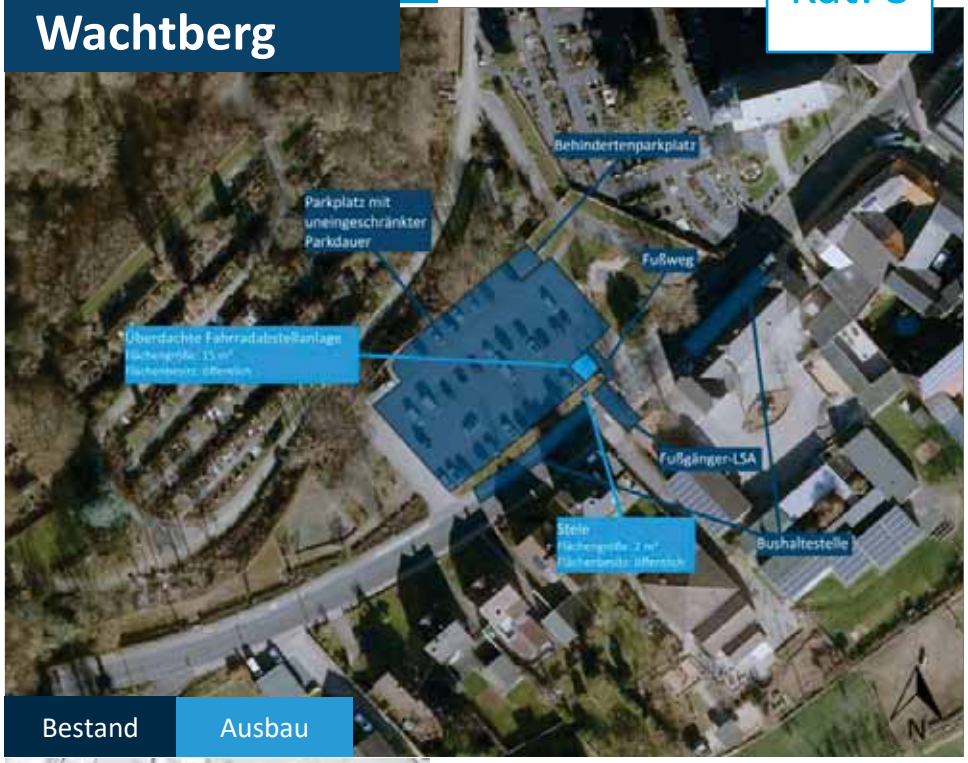
Ausstattungsmerkmale Kategorie S	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie	
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	X		-	-	-	-	-	
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	X		-	-	-	-	-	
Taktile Leitsysteme	X		-	-	-	-	-	
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw (umfangreich)	10.000 € 4.000 €	1 1	14.000 €	BMU_1	$VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation		X	3x DFI an Bussteigen und 1x Übersichts-DFI im DFI-Konzept der RVK geplant	-	-	-	-	
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)		X	6 – 10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	6	6.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_1$	$ZV\ NVR_1$, $BMVI_2$
Netzplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	BMU_1	
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X		-	-	-	-	-	
Uhr		X	in Dynamische Fahrgastinformation zu integrieren	-	-	-	-	
Umgebungsplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	$VM\ NRW_2$	
Witterungsschutz + Sitzgelegenheit	X		-	-	-	-	-	
Mobilfunk		X	WLAN-Punkt (nur bei smarten Angeboten)	1.500 €	1	1.500 €	-	
Stadtplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	-	
Fahrradabstellanlage (überdacht, abschließbar)		X	mind. 12 Fahrradstellplätze in Boxen **oder** Käfigen mit digitaler Steuerung und elektro-nischem Zugangs- und Hintergrundsystem	3.000 € pro Fahrradbox 2.250 € pro Platz in Sammelanlage	12 24	36.000 € 54.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_1$	$ZV\ NVR_1$ $BMVI_2$
Ladeboxen für Pedelec-Akkus		X	E-Ladeschrank Fahrrad (mind. 6 Boxen)	7.200 €	1	7.200 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_1$	$ZV\ NVR_1$ $BMVI_2$
Radluftstation		X	Errichtung einer Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2	$VM\ NRW_{12}$
E-Ladesäulen PKW		X	Ausweisung Parkplatz E-Pkw + Ladesäule (Kooperation mit Gewerbetreibenden)	7.000 €	2	14.000 €	MWIDE NRW	BMWi
(Gepäck-)Schließfächer		X	ggf. kombinierbar mit Pedelec-Ladeboxen	5.000 €	1	5.000 €	BMU_2	$VM\ NRW_2$
Erweiterung der Fahrradmietstationen um Lastenräder (konzeptionell zu untersuchen)		X	Erweiterung der bestehenden Fahrradmietstation(en) um Lastenräder	1.500 €	-	-	$ZV\ NVR_1$	BMU_2
				Investitionssumme		**65.700 €** (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)		

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

Villip Kirche

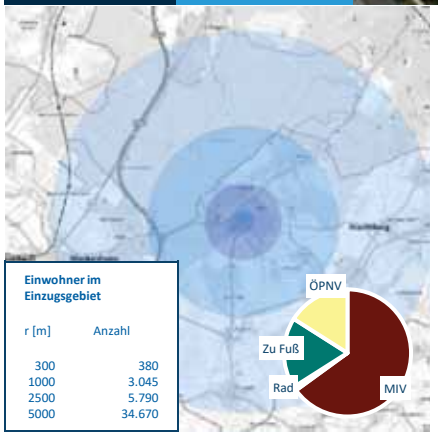
Wachtberg

Kat: S



Bestand | Ausbau

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit		
Fahrrad-Vernetzung	6-10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel Virtuelle Fahrradmietstation E-Ladeschrank (Fahrrad)	Mindestausstattung Optional Optional
MIV-Vernetzung		
Sonstige Vernetzung		
Information *in Stele integrierbar, auch als QR-Code möglich	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw DFI light je Bussteig mit Uhrzeitanzeige Netz-/Umgebungsplan* Stadtplan*	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Optional
Allgemein		
Service		



Anschlussart	Regionalbus
Regionale Einordnung	peripher
Fahrgäste pro Tag	71 vor Liniennetz-optimierung (ohne Linie 855), vsl. deutlich mehr
Anbindungen nach Bonn	2 Fahrten/h (0 Umstiege)
weitere Zentren	**Meckenheim (2/h)**

Anmerkungen

- 2-zeilige DFI für beide Steige im DFI-Konzept der RVK geplant

Ausstattungsmerkmale Kategorie S	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie	
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	X		-	-	-	-	-	
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	X		-	-	-	-	-	
Taktile Leitsysteme	X		-	-	-	-	-	
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw	10.000 € 2.000 €	1 1	12.000 €	BMU_1	$VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation		X	1x DFI-light mit Uhrzeitanzeige je Bushalte-stelle, bereits im DFI-Konzept der RVK geplant	-	-	-	-	
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)		X	6 – 10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	6	6.000 €	$BMU_{1,2}$, $VM\ NRW_1$	$ZV\ NVR_1$, $BMVI_2$
Netzplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	BMU_1	
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X		-	-	-	-	-	
Uhr		X	in Dynamische Fahrgastinformation zu integrieren	-	-	-	-	
Umgebungsplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	$VM\ NRW_2$	
Witterungsschutz + Sitzgelegenheit	X		-	-	-	-	-	
Mobilfunk	X		-	-	-	-	-	
Virtuelle Fahrradmietstation		X	Kennzeichnung der virtuellen Fahrradmietstation (Bodenmarkierung)	1.000 €	1	1.000 €	BMU_1	$VM\ NRW_2$
Ladeboxen für Pedelec-Akkus		X	E-Ladeschrank Fahrrad (mind. 6 Boxen)	7.200 €	1	7.200 €	$BMU_{1,2}$, $VM\ NRW_1$	$ZV\ NVR_1$, $BMVI_2$
Stadtplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	-	
				Investitionssumme		**18.000 €** (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)		

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

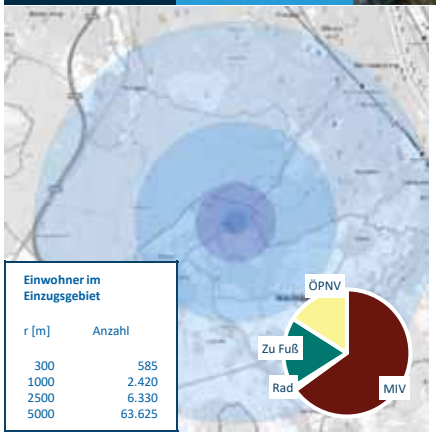
Pech-Huppenberg

Wachtberg

Kat: S



Bestand | Ausbau



Anschlussart	Regionalbus
Regionale Einordnung	peripher
Fahrgäste pro Tag	527
Anbindungen nach Bonn	2 Fahrten/h (0 Umstiege)
weitere Zentren	**Meckenheim (2/h)**

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit		
Fahrrad-Vernetzung	Überdachung der Anlehnbügel Ggf. konzentriert 6-10 neue frei zugängliche Anlehnbügel mit Überdachung Virtuelle Fahrradmietstation	Mindestausstattung Optional Optional
MIV-Vernetzung		
Sonstige Vernetzung		
Information	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw DFI light je Bussteig mit Uhrzeitanzeige Netzplan	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung
Allgemein		
Service		

Anmerkungen

- 2-zeilige DFI für beide Steige im DFI-Konzept der RVK geplant
- Es existieren Planungen zur Einrichtung einer Schnellbuslinie via Pecher Str. (L758) und hierdurch Einrichtung von zwei weiteren Bussteigen.
- Virtuelle Fahrradmietstation für E-Bikes ab Sommer 2021

Ausstattungsmerkmale Kategorie S	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	X		-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)	X		-	-	-	-	-
Taktile Leitsysteme	X		-	-	-	-	-
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw	10.000 € 2.000 €	1 1	12.000 €	BMU_1 VM NRW_2
Dynamische Fahrgastinformation		X	1x DFI-light mit Uhrzeitanzeige je Bussteig, bereits im DFI-Konzept der RVK geplant	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)		X	Überdachung der vorhandenen Anlehnbügel	700 €	6	4.200 €	$BMU_{1,2}$, VM NRW_1 ZV NVR_1, $BMVI_2$
Netzplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	BMU_1
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X		-	-	-	-	-
Uhr		X	in Dynamische Fahrgastinformation zu integrieren	-	-	-	-
Umgebungsplan	X		-	-	-	-	-
Witterungsschutz + Sitzgelegenheit	X		-	-	-	-	-
Mobilfunk	X		-	-	-	-	-
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)		X	Ggf. 6-10 neue, überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	10	10.000 €	$BMU_{1,2}$, VM NRW_1 ZV NVR_1, $BMVI_2$
Virtuelle Fahrradmietstation		X	bereits in Planung	-	-	-	-
				Investitionssumme		**16.200 €** (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)	

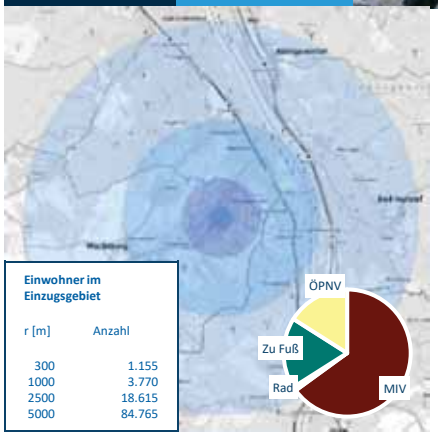
Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

Niederbachem Post

Wachtberg

Kat: M





Anschlussart	Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	377
Anbindungen nach Bonn	4 Fahrten/h (0 Umstiege)
weitere Zentren	**Meckenheim (2/h)**

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle	Mindestausstattung
Fahrrad-Vernetzung	6-10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel E-Ladeschrank (Fahrrad)* Radluftstation* Optimierung virtuelle Fahrradmietstation	Mindestausstattung Optional Optional Optional
MIV-Vernetzung	Einbezug der Parkplätze Konrad-Adenauer-Straße mit E-Ladesäule	Optional
Sonstige Vernetzung		
Information	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw DFI light je Bussteig mit Uhrzeitanzeige Umgebungsplan	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung
Allgemein	Ausstattung der nördlichen Richtungshaltestelle mit Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten Prüfung einer Verschiebung des südlichen Steigs Ggf. zusätzliche Querungshilfe zwischen den Haltestellen	Mindestausstattung Empfehlung Empfehlung
Service	(Gepäck-) Schließfächer* WC-Anlage* Lademöglichkeiten für Mobilgeräte	Optional Optional Optional

Anmerkungen

- *Die Umsetzung als Mobilstation der Größe M ist aufgrund der Eigentumsverhältnisse erschwert. Daher sind alle sonst empfohlenen Elemente als ‚Optional' aufgeführt. Vor Ort muss geprüft werden, welche ergänzenden Elemente möglich sind. Die empfohlenen Ausstattungsmerkmale sind hierzu gekennzeichnet.
- Für die WC-Anlage ist eine Kooperation mit Gewerbetreibenden anzustreben (z.B. als ‚nette Toilette')
- Der barrierefreie Ausbau ist geplant, Fördermittel wurden beim NVR bereits beantragt

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie	
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	X		-	-	-	-	-	
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)		X	Barrierefreier Ausbau beider Richtungshaltestellen, , Fördermittel bereits beantragt	-	-	-	-	
Taktile Leitsysteme		X	Siehe Barrierefreiheit	-	-	-	-	
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw	10.000 € 2.000 €	1 1	12.000 €	BMU_1	$VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation		X	1x DFI-light mit Uhrzeitanzeige je Bussteig	5.000 €	2	10.000 €	BMU_1 $ZV\ NVR_1$	$VM\ NRW_2$
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)		X	6-10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel	1.000 €	6	6.000 €	$BMU_{1,2}$, $VM\ NRW_1$	$ZV\ NVR_1$, $BMVI_2$
Netzplan	X		-	-	-	-	-	
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X		-	-	-	-	-	
Uhr		X	in Dynamische Fahrgastinformation zu integrieren	-	-	-	-	
Umgebungsplan		X	In Stele integrierbar	-	-	-	$VM\ NRW_2$	
Witterungsschutz + Sitzgelegenheit		X	Witterungsschutz mit Sitzgelegenheit am nördlichen Bussteig	10.000 €	1	10.000 €	BMU_2 $ZV\ NVR_1$	$VM\ NRW_2$
Mobilfunk	X		-	-	-	-	-	
Querungshilfe		X	Zusätzliche Fußgängerquerung zwischen den Haltestellen	50.000 €	1	50.000 €	$VM\ NRW_1$	BMU_1,
Ladeboxen für Pedelec-Akkus *		X	E-Ladeschrank Fahrrad (mind. 6 Boxen)	7.200 €	1	7.200 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_1$	$ZV\ NVR_1$ $BMVI_2$
Radluftstation*		X	Errichtung einer Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2	$VM\ NRW_{12}$
Virtuelle Fahrradmietstation		X	Kennzeichnung der virtuellen Fahrradmietstation (Bodenmarkierung)	1.0000 €	1	1.000 €	BMU_1	$VM\ NRW_2$
(Gepäck-)Schließfächer*		X	ggf. kombinierbar mit Pedelec-Ladeboxen	5.000 €	1	5.000 €	BMU_2	$VM\ NRW_2$
Öffentliches WC*		X	*Empfehlung: Kooperation mit Gewerbetreibenden anstreben, um ein vorhandenes WC zu nutzen	100.000 €	-	*	$VM\ NRW_2$	
Lademöglichkeit für Mobilgeräte		X	in Gepäckschließfächern integrierbar	Mehrkosten	1	2.500 €	BMU_2	
				Investitionssumme		**88.000 €** (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)		

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

*empfohlenes Element eine Mobilstation M, prioritär zu ergänzen

9.19 Windeck

Die Gemeinde Windeck liegt im Naturpark Bergisches Land im äußersten Osten des Rhein-Sieg-Kreises und grenzt im Nordosten an den benachbarten Oberbergischen Kreis sowie im Südosten an das Bundesland Rheinland-Pfalz, wodurch grenzüberschreitende ÖPNV-Verkehre zu berücksichtigen sind. Die ÖPNV-Haupterschließung von Windeck erfolgt vorrangig über die zentral durch die Gemeinde verlaufende SPNV-Achse entlang der Sieg. Durch den auf dieser Strecke verkehrenden Regionalexpress RE9 (Aachen – Köln – Siegen) können drei Oberzentren umsteigefrei erreicht werden. Die zusätzlich auf dieser Strecke verkehrenden S-Bahnlinien S12 und S19 erhöhen zusätzlich durch mehrfache Abfahrten in der Stunde die Angebotsqualität in Richtung Köln. Die gute Angebotsqualität wird durch mehrere Regionalbusverbindungen an den Haltestellen ergänzt. Im Zuge dieses Feinkonzepts wurden mit den Bahnstationen Au (Sieg) Bahnhof, Rosbach Bahnhof, Herchen und Dattenfeld vier Mobilstationenstandorte näher untersucht. Bis auf den Bahnhof in Au (Stationsgröße L) wurden alle Stationen als Stationsgröße M deklariert. Durch die exponierte Lage entlang der Sieg liegen die Bahnstationen Au Bahnhof, Herchen und Dattenfeld außerhalb von Siedlungsbereichen im peripheren Raum. Die Bahnstation Rosbach Bahnhof liegt zentral innerhalb der Ortschaft im Siedlungsbereich.

Aufgrund der feststehenden Planungen zum Umbau des Bahnhofs Schladern (Barrierefreiheit, Fahrradstation für 50 Fahrräder, öffentliche Toilette, P+R-Anlage mit Carsharing und E-Ladesäulen etc.) im Rahmen des Interkommunalen, integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzeptes Windeck | Waldbröl 2025 mit Umbaubeginn 2021, ist diese Bahnstation kein Teil der Untersuchung im Rahmen des Feinkonzepts. Die Qualifizierung als Mobilstation ist durch den Umbau vorgesehen.

Au (Sieg) Bahnhof (Stationsgröße L)

Aufgrund der hier verkehrenden S12 und der auf dieser Linie eingesetzten Triebwagen mit hohem Einstieg passen die Höhen der Bahnsteigkanten mit der Höhe des Zugeinstiegs nicht überein, sodass sich die gleiche Problematik wie in Eitorf ergibt: Auch hier passt die Bahnsteigkante (76 cm) nicht mit dem Zugtyp der S12 überein (für Bahnsteige mit 96 cm Höhe) und lässt einen barrierefreien Einstieg nur beim RE9 zu. Hinzu kommt, dass die Bahnen der hier verkehrende Westerwald-Sieg-Bahn RB90 (Limburg – Siegen) auf Bahnsteige mit einer Höhe von 55 cm ausgelegt sind. Auch hierfür gilt es seitens der Akteure (DB, NVR, VRS) Lösungen zu finden. Bislang gibt es keine feststehenden Planungen zur Lösung des Problems oder generell für diesen Standort.

Rosbach Bahnhof (Stationsgröße M)

Westlich der Haltestelle Rosbach entsteht mit dem ‚Siegbogen' ein städtebauliches Entwicklungsgebiet. In diesem Zusammenhang sollte das Gebiet städtebaulich an den Bahnhof angebunden werden. Mit fortschreitendem Realisierungsgrad können weitere Ausstattungselemente an der Haltestelle bedeutsam werden (bspw. Sharing-Angebote). Hinsichtlich des notwendigen barrierefreien Ausbaus der Bushaltestelle wird der Ausbau der Bushaltestelle zu einem Kombisteig empfohlen. Dieser sollte eine Länge von mehr als 70 m aufweisen, damit bis zu fünf Busse gleichzeitig halten können und damit ein Rendezvous-Verkehr möglich wird.

Herchen (Stationsgröße M)

Der Bahnhof Herchen wurde vor kurzem größtenteils barrierefrei umgebaut. Zusätzlich wurden die P+R-Anlage vergrößert sowie Fahrradboxen mit einem klassischen Schließmechanismus mit integrierter E-Bike-Lademöglichkeit im Corporate Design von mobil.nrw installiert. Voraussetzung für die Anmietung der Fahrradboxen ist die Vorlage eines noch mindestens einen Monat gültigen Zeitfahrausweises, der auf den Mieter ausgestellt ist und den Bahnhof Herchen tariflich einschließt. An dieser Bahnstation gibt es die gleiche Einstiegsproblematik wie am Bahnhof Au: Auch hier passt die Bahnsteigkante (76 cm) nicht mit dem Zugtyp der S12 überein (für Bahnsteige mit 96 cm Höhe) und lässt einen barrierefreien Einstieg nur beim RE9 zu. Hierfür gilt es wie in am Bahnhof Au Lösungen seitens der Akteure zu finden. Die Busrichtungshaltestellen befinden sich an diesem Standort im Ausbauprogramm der Linie 579 und sollen barrierefrei umgebaut werden. In Fahrtrichtung Eitorf ist der barrierefreie Ausbau der Richtungshaltestelle bereits seitens der Kommune beantragt worden und soll demnächst umgesetzt werden.

Dattenfeld (Stationsgröße M)

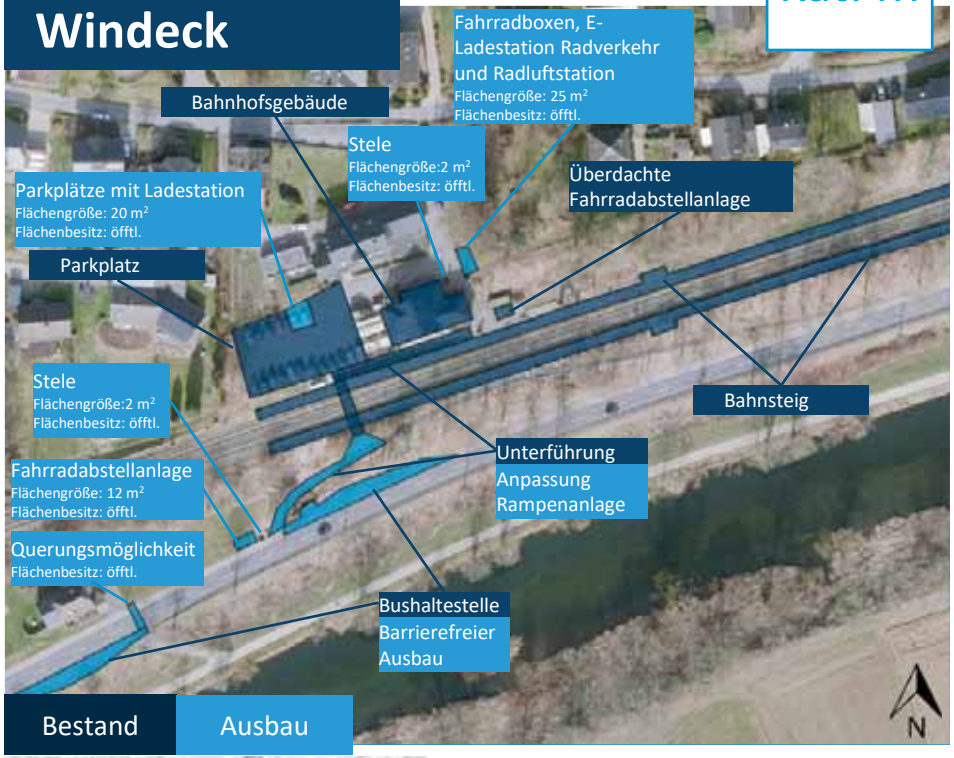
Am Haltepunkt Dattenfeld soll der der südlich der Haltestelle gelegene Fußweg entlang der Hoppengartener Straße als Rad-/ Fußweg ausgebaut werden (Baulast liegt bei Straßen.NRW). Es wird vorgeschlagen, in diesem Zusammenhang die Schaffung einer Querungsmöglichkeit und einer barrierefreien Rampe zu prüfen. Des Weiteren sollte geprüft werden, inwieweit die Möglichkeit dazu besteht die Unterführung aufzuwerten, damit die Verknüpfung von Bus- und Bahn verbessert werden kann, um den Qualitätsstandards einer Mobilstation gerecht zu werden. Auch an dieser Station ergibt sich eine Einstiegsproblematik in die S-Bahnen durch eine Reststufe, da der Bahnsteig eine Höhe von 76 cm aufweist.

Haltestelle	Stadt/Gemeinde	Stationsgröße	Raumkategorie	Anschlussart	Fahrgäste pro Tag
Au (Sieg) Bahnhof	Windeck	L	peripher	SPNV, Regionalbus	500-1.000 (SPNV), 102 (Bus)
Rosbach Bahnhof	Windeck	M	zentral	SPNV, Regionalbus	1.000-2.500 (SPNV)
Herchen	Windeck	M	peripher	SPNV, Regionalbus	1.000-2.500 (SPNV)
Dattenfeld	Windeck	M	zentral	SPNV, Regionalbus	1.000-2.500 (SPNV), 138 (Bus)

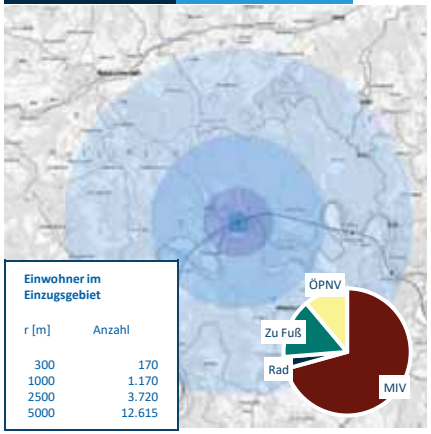
Dattenfeld

Windeck

Kat: M



Bestand | Ausbau



Anschlussart	S-Bahn und Regionalbus
Regionale Einordnung	peripher
Fahrgäste pro Tag	500-1.000 (SPNV), 102 (Bus)
Anbindungen nach Köln	2 Fahrten/h (0 Umstieg)
weitere Zentren	**Eitorf (2/h)**

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Ausbau Bushaltestelle (Haltestellenform, Steigkante und taktile Leitsysteme) Anpassung Rampenanlage	Mindestausstattung Mindestausstattung
Fahrradvernetzung	mind. 12 gesicherte Radabstellanlagen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem E-Ladeschrank (Fahrrad) 6-10 überdachte, frei zugängliche Anlehnbügel Radluftstation Fahrradmietstation	Empfehlung Empfehlung Empfehlung Empfehlung Optional
MIV-Vernetzung	2 E-Ladesäulen	Empfehlung
Information *in Stele integrierbar Pläne auch als QR-Code integrierbar	2x Stele mobil.nrw Beschilderung mobil.nrw DFI-Light je Bussteig mit Uhrzeitanzeige Übersichts-DFI* Netzplan, Umgebungsplan* Stadtplan	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Optional Mindestausstattung Empfehlung
Allgemein	WLAN-Punkt Querungshilfe Hoppengartener Str.** Anbindung des Siegtalradweges an die Mobilstation (Beschilderung, sichere Zuführung zur Querung)	Empfehlung Empfehlung Empfehlung
Service	(Gepäck-) Schließfächer	Optional

Anmerkungen

- Die Busbuchten sind derzeit für eine gerade Anfahrbarkeit zu kurz (ca. 45 bzw. 50 m) Die FGSV empfiehlt für die Sicherstellung eines spaltfreien Ein- und Ausstiegs bei Busbuchten eine Länge von 88,7 m. Für den Ausbau werden Fahrbahnrandhaltestellen empfohlen.
- Prüfauftrag: Aufwertung Unterführung, Verbesserung der Verknüpfung von Bus- und Bahnhaltepunkt.
- Bereits geplant: Fußweg entlang der Hoppengartener Str. soll als Rad-/Fußweg ausgebaut werden, hier sollte die Schaffung einer barrierefreien Rampe mitfokussiert werden.

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie	
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	X		-	-	-	-	-	
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)		X	Ausbau Bushaltestelle (Steigkante und taktiles Leitsystem, Führung bis zum Bahnhof) bereits geplant Förderung Querungshilfe prüfen	nicht im Antrag	-	-	-	
Taktile Leitsysteme		X	siehe Barrierefreiheit	-	-	-	-	
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	Errichtung von je 1 Stele an der Rampe/ Bushaltestelle und am Bahnhofsvorplatz Wegweisung	10.000 € 2.000 €	2	22.000 €	BMU_1	$VM\ NRW_2$
Dynamische Fahrgastinformation		X	1x DFI Light für südlichen Bussteig	5.000 €	1	5.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$	$ZV\ NVR_1$
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	X	X	Vorhanden, Erneuerungsbedarf Erscheinungsbild +Dach	700 €	12	8.400 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_1$	$ZV\ NVR_1$ $BMVI_2$
Netzplan		X	In Stele integriert	-	-	-	BMU_1	
Sitzgelegenheiten	X		-	-	-	-	-	
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X		-	-	-	-	-	
Uhr	X		-	-	-	-	-	
Umgebungsplan		X	In Stele integriert	-	-	-	-	
Witterungsschutz	X		-	-	-	-	-	
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)		X	6 – 10 überdachte Anlehnbügel an Bushaltepunkt	1.000 €	8	8.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_1$	$ZV\ NVR_1$ $BMVI_2$
Fahrradabstellanlage (gesichert)		X	mind. 12 Fahrradstellplätze in Boxen **oder** Käfigen mit digitaler Steuerung und elektro-nischem Zugangs- und Hintergrundsystem	3.000 € pro Fahrradbox 2.250 € pro Platz in Sammelanlage	12 24	36.000 € 54.000 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_1$	$ZV\ NVR_1$ $BMVI_2$
E-Ladestation Radverkehr		X	Ladeschranks mit mind. 6 Boxen	7.200 €	1	7.200 €	siehe Fahrradboxen	
Radluftstation		X	Errichtung einer Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2	$VM\ NRW_{12}$
E-Ladesäulen PKW		X	Ausweisung Parkplatz E-Pkw + Ladesäule	7.000 €	2	14.000 €	MWIDE NRW_1	$BMWi_1$
Anbindung Radverkehrsnetz		X	Anbindung an Siegtalradweg prüfen	-	-	-	-	
Stadtplan		X	In Stele integriert	-	-	-	-	
W-LAN (Mobilfunk vorhanden)		X	W-LAN Punkt	1.500 €	1	1.500 €	-	
				Investitionssumme		**103.100 €** (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)		

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie	
Dynamische Fahrgastinformation		X	Übersichts-DFI	30.000 €	1	30.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$	$ZV\ NVR_1$
Fahrradmietstation		X	Fahrradmietstation mit 6 Pedelecs	6000 €/ 6 Bike	6	6.000 €		
(Gepäck-) Schließfächer		X	ggf. kombinierbar mit Ladestation Rad	5.000 €	1	5.000 €	BMU_2	$VM\ NRW_2$

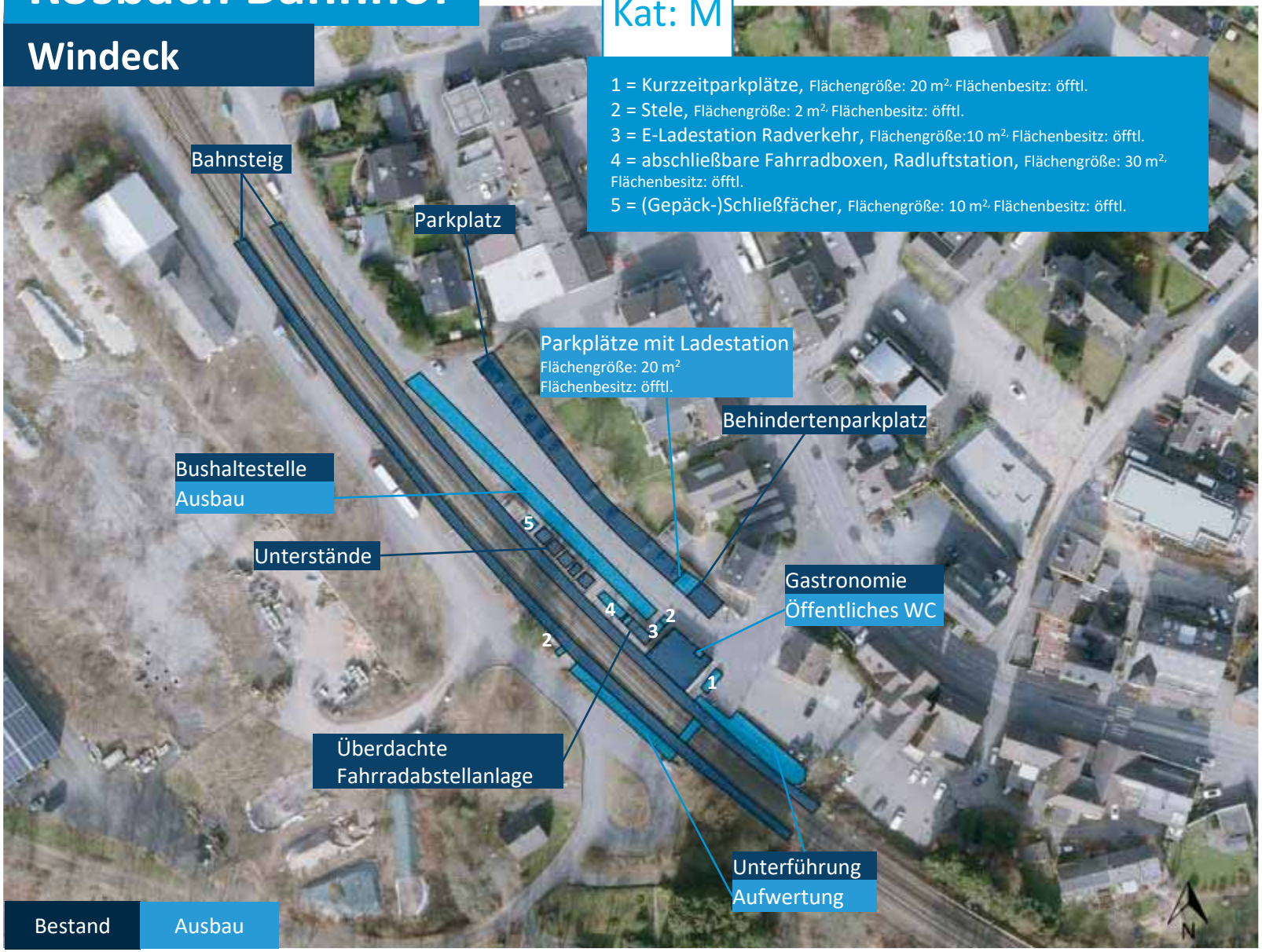
Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

Rosbach Bahnhof

Windeck

Kat: M

1 = Kurzzeitparkplätze, Flächengröße: 20 m², Flächenbesitz: öfftl.
2 = Stele, Flächengröße: 2 m², Flächenbesitz: öfftl.
3 = E-Ladestation Radverkehr, Flächengröße:10 m², Flächenbesitz: öfftl.
4 = abschließbare Fahrradboxen, Radluftstation, Flächengröße: 30 m², Flächenbesitz: öfftl.
5 = (Gepäck-)Schließfächer, Flächengröße: 10 m², Flächenbesitz: öfftl.



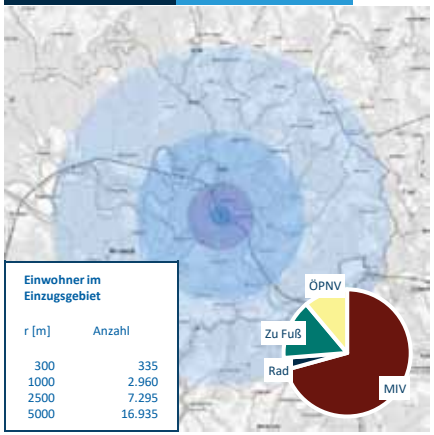
RHEIN SIEG KREIS
Zentrum für integrierte Verkehrssysteme
Planersocietät

Rosbach Bahnhof

Windeck

Kat: M





Anschlussart	S-Bahn und Regionalbus
Regionale Einordnung	zentral
Fahrgäste pro Tag	1.000-2.500 (SPNV)
Anbindungen nach Köln	2 Fahrten/h (0 Umstiege)
weitere Zentren	**Eitorf (3/h)**

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Ausbau Bushaltestelle (Steigkante, taktile Leitsysteme, Länge >70 m).	Mindestausstattung
Fahrradvernetzung	mind. 12 gesicherte Radabstellanlagen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem Errichtung Radluftstation E-Ladeschrank (Fahrrad) Fahrradmietstation	Empfehlung Empfehlung Empfehlung Optional
MIV-Vernetzung	Errichtung von 2 E-Ladesäulen 2 Kurzzeitparkplätze (K+R) Carsharing-Parkplätze	Empfehlung Empfehlung Optional
Information *in Stele integrierbar Pläne auch als QR-Code integrierbar	Stele mobil.NRW Beschilderung mobil.NRW DFI je Bussteig, alternativ Übersichts-DFI, jeweils mit Uhrzeitanzeige Übersichts-DFI Zugänge* Umgebungsplan*, Stadtplan*	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Empfehlung
Allgemein	Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten Bushaltestelle Aufwertung der Unterführung Städtebauliche Aufwertung des Bahnhofsareal (‚Empfangssituation‘ schaffen)	Mindestausstattung Empfehlung Empfehlung
Service	WC (Kooperation mit Imbiss anstreben) (Gepäck-) Schließfächer Lademöglichkeiten f. Mobilgeräte	Empfehlung Empfehlung Optional

Anmerkungen

- Westlich entsteht mit dem ‚Siegbogen‘ ein städtebauliches Entwicklungsgebiet. In diesem Zusammenhang sollte das Gebiet städtebaulich an den Bahnhof angebunden werden. Mit fortschreitendem Realisierungsgrad können weitere Elemente bedeutsam werden.
- Für den Ausbau der Bushaltestelle wird ein Kombisteig zur empfohlen. Dieser sollte eine Länge von mehr als 70 m aufweisen, damit bis zu 5 Busse gleichzeitig halten können.

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie	
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	X		-	-	-	-	-	
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)		X	Kombinierter Bahn-/Bussteig mit Haltemöglichkeit von bis zu 5 Bussen	125.000	1	125.000 €	BMU_1, ZV NVR_1	VM $NRW_{1,2,3}$
Taktile Leitsysteme		X	siehe Barrierefreiheit	-	-	-	-	
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	Errichtung einer Stele mobil.nrw Wegweisung	10.000 € 2.000 €	1	12.000 €	BMU_1	VM NRW_2
Dynamische Fahrgastinformation		X	DFI mit Uhrzeitanzeige je Bussteig Alternativ Übersichts-DFI	15.000 € 30.000 €	1	15.000 €	BMU_1 ZV NVR_1	VM NRW_2
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	X		-	-	-	-		
Netzplan	X		In Stele integriert	-	-	-	BMU_1	
Witterungsschutz + Sitzgelegenheiten		X	Ausbau der Bushaltestelle	10.000 €	1	10.000 €	BMU_1	VM NRW_2
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X		-	-	-	-	-	
Uhr	X		-	-	-	-	-	
Umgebungsplan		X	in Stele integriert	-	-	-	VM NRW_2	
Mobilfunk	X		-	-	-	-	-	
Fahrradabstellanlage (gesichert)		X	mind. 12 Fahrradstellplätze in Boxen **oder** Käfigen mit digitaler Steuerung und elektro-nischem Zugangs- und Hintergrundsystem	3.000 € pro Fahrradbox 2.250 € pro Platz in Sammelanlage	12 24	36.000 € 54.000 €	$BMU_{1,2}$ VM NRW_1	ZV NVR_1 $BMVI_2$
E-Ladestation Radverkehr		X	Errichtung eines Ladeschrankes mit 6 Boxen	7.200 €	1	7.200 €	siehe Fahrradboxen	
Radluftstation		X	Errichtung einer Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2	VM NRW_{12}
E-Ladesäulen PKW		X	Ausweisung Parkplatz E-Pkw + Ladesäule	7.000 €	2	14.000 €	MWIDE NRW$_1$	$BMWi_1$
Kurzzeitparkplätze		X	Markierungsarbeiten	800 €	2	1.600 €	-	
(Gepäck-) Schließfächer		X	ggf. kombinierbar mit Ladestation Rad	5.000 €	1	5.000 €	BMU_2	VM NRW_2
Stadtplan		X	in Stele integrierbar	-	-	-	-	
Öffentliches WC		X		100.000 €	1	100.000 €	VM NRW_2	
				Investitionssumme		**326.800 €** (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)		

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Dynamische Fahrgastinformation		X	Übersichts-DFI an den Zugängen	30.000 €	2	60.000 €	BMU_1 $VM\ NRW_2$ $ZV\ NVR_1$
Fahrradmietstation		X	Fahrradmietstation mit 6 Pedelecs	6.000 €/ 6 Bike	6	6.000 €	
Carsharing-Parkplätze		X	2 Carsharing-Parplätze (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	BMU_1
Lademöglichkeiten für Mobil-Geräte		X	in Gepäckschließfächern integrierbar	Mehrkosten	1	2.200 €	BMU_2 $VM\ NRW_2$

Au (Sieg) Bahnhof

Windeck

Kat: L



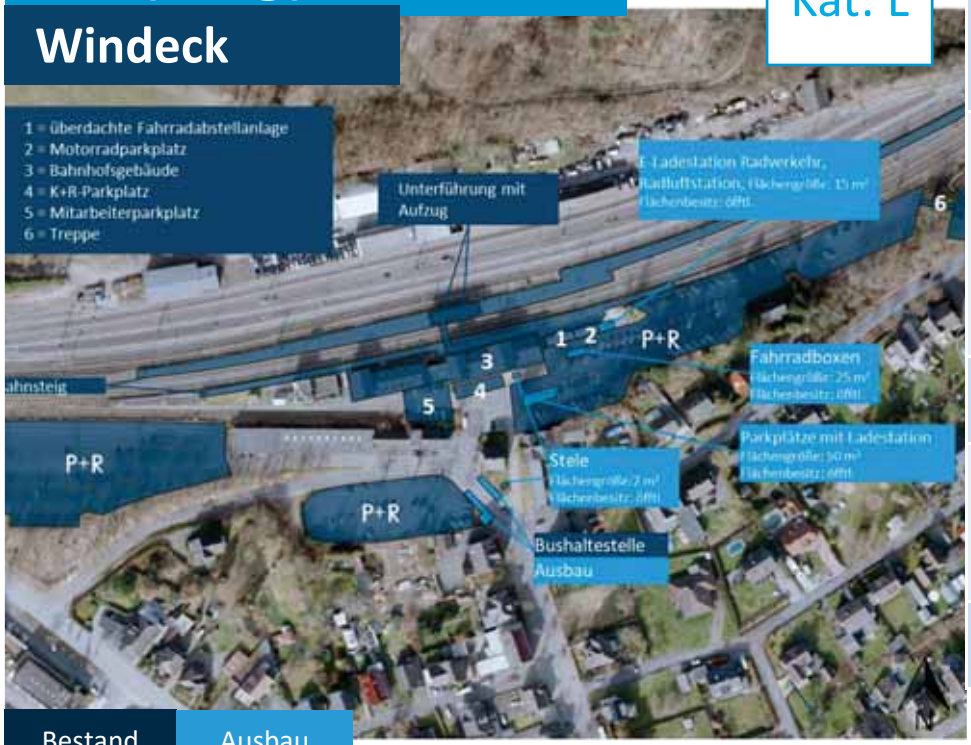
Bestand | Ausbau

RHEIN SIEG KREIS | Zentrum für integrierte Verkehrssysteme | Planersocietät

Au (Sieg) Bahnhof

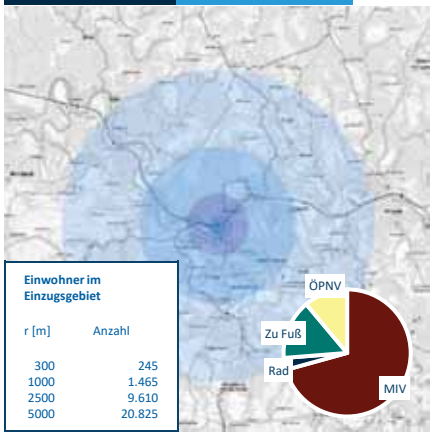
Windeck

Kat: L



Bestand | Ausbau

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Bushaltestelle: Steigkante, taktile Leitsysteme SPNV: Einstiegssituation S-Bahn und Regionalbahn	Mindestausstattung
Fahrradvernetzung	mind. 12 gesicherte Radabstellanlagen mit digitaler Steuerung und elektronischem Zugangs- und Hintergrundsystem E-Ladeschrank (Fahrrad) Errichtung Radluftstation Fahrradmietstation	Empfehlung Empfehlung Empfehlung Optional
MIV-Vernetzung	Errichtung E-Ladesäulen Carsharing-Parkplätze	Empfehlung Optional
Information *in Stele integrierbar Pläne auch als QR-Code integrierbar	2x Stelen mobil.NRW Beschilderung mobil.NRW DFI Light je Bussteig Übersichts-DFI* Bahnhofsvorplatz	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Optional
Service	(Gepäck-) Schließfächer	Optional



Anschlussart	SPNV-Regionalverkehr, S-Bahn und Regionalbus
Regionale Einordnung	peripher
Fahrgäste pro Tag	1.000-2.500 (SPNV)
Anbindungen nach Köln	3 Fahrten/h (0 Umstieg)
weitere Zentren	**Eitorf (3/h)**

Anmerkungen

- Empfehlung zur Prüfung der Auslastung der P+R Parkplätze, ggf. Prüfung einer Umwandlung des südlichen, kleinen P+R Parkplatz im Sinne einer städtebaulichen Aufwertung (neuer Quartiersmittelpunkt)

Ausstattungsmerkmale Kategorie L	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	X		-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)		X	Barrierefreie Bushaltestelle /Steigkante, taktiles Leitsystem etc. Barrierefreier SPNV-Halt	25.000 € nicht im Antrag	2	50.000 €	BMU_1, ZV NVR_1 VM $NRW_{1,2,3}$
Taktile Leitsysteme		X	siehe Barrierefreiheit				
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	Errichtung von 2 Stelen mobil.nrw Wegweisung	10.000 4.000 €	2	24.000 €	BMU_1 VM NRW_2
Dynamische Fahrgastinformation		X	DFI Light je Bussteig	5.000 €	1	10.000 €	BMU_1 VM NRW_2 ZV NVR_1
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	X		-	-	-	-	
Netzplan	X		-	-	-	-	
Sitzgelegenheiten	X		-	-	-	-	
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X		-	-	-	-	
Uhr	X		-	-	-	-	
Umgebungsplan	X		-	-	-	-	
Witterungsschutz	X		-	-	-	-	
Mobilfunk	X		-	-	-	-	
Fahrradabstellanlage (gesichert)		X	mind. 12 Fahrradstellplätze in Boxen **oder** Käfigen mit digitaler Steuerung und elektro-nischem Zugangs- und Hintergrundsystem	3.000 € pro Fahrradbox 2.250 € pro Platz in Sammelanlage	12 24	36.000 € 54.000 €	$BMU_{1,2}$ ZV NVR_1 VM NRW_1 $BMVI_2$
E-Ladestation Radverkehr		X	Ladeschrank mit mind. 6 Boxen	7.200 €	1	7.200 €	siehe Fahrradboxen
Radluftstation		X	Errichtung einer Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 VM NRW_{12}
E-Ladesäulen PKW		X	Ausweisung Parkplatz E-Pkw + Ladesäule	7.000 €	2	14.000 €	MWIDE NRW_1 $BMWi_1$
Dynamische Fahrgastinformation		X	Übersichts-DFI am Bahnhofsvorplatz	30.000 €	1	30.000 €	BMU_1 VM NRW_2 ZV NVR_1
Fahrradmietstation		X	Fahrradmietstation mit 6 Pedelecs	6.000 €/ 6 Bike	6	6.000 €	
Carsharing-Parkplätze		X	2 Carsharing-Parkplätze (Markierungsarbeiten)	800 €	2	1.600 €	BMU_1
(Gepäck-) Schließfächer		X	ggf. kombinierbar mit Ladestation Rad	5.000 €	1	5.000 €	BMU_2
				Investitionssumme		**142.200** (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

Herchen Bahnhof

Windeck

Kat: M



Bestand | Ausbau

RHEIN SIEG KREIS | Zentrum für integrierte Verkehrssysteme | Planersocietät

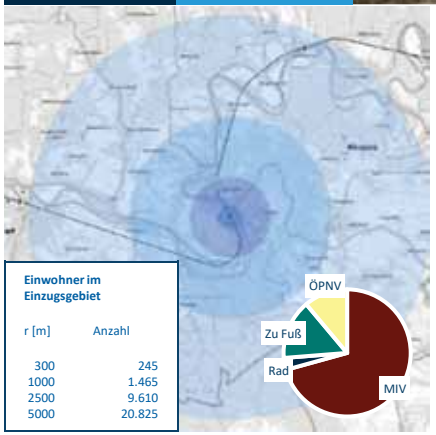
Herchen Bahnhof

Windeck

Kat: M



Bestand | Ausbau



Anschlussart	SPNV-Regionalverkehr, S-Bahn und Regionalbus
Regionale Einordnung	peripher
Fahrgäste pro Tag	1.000-2.500 (SPNV), 138 (Bus)
Anbindungen nach Köln	3 Fahrten/h (0 Umstieg)
weitere Zentren	**Eitorf (3/h)**

Bausteine	Empfehlung	Erfordernis
Barrierefreiheit	Barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle Einstiegssituation SPNV	Mindestausstattung
Fahrrad-Vernetzung	E-Ladeschrank (Fahrrad) Radluftstation Fahrradmietstation	Empfehlung Empfehlung Optional
MIV-Vernetzung	4 E-Ladesäulen	Empfehlung
Sonstige Vernetzung		
Information	Stele mobil.nrw mit Netzplan, Umgebungsplan DFI light je Bussteig Beschilderung mobil.nrw Stadtplan	Mindestausstattung Mindestausstattung Mindestausstattung Empfehlung
Allgemein	Optimierung Mobilfunkempfang	Mindestausstattung
Service	(Gepäck-) Schließfächer	Empfehlung

Anmerkungen

- Barrierefreier Ausbau im Ausbauprogramm Linie 579
- Der barrierefreie Ausbau der Bushaltestelle in Richtung Eitorf ist bereits seitens der Kommune beantragt worden (in Gegenrichtung nicht)

Ausstattungsmerkmale Kategorie M	Bestand (vorh.)	Planung (Neu)	Anmerkung	Kostenschätzung pro Einheit	Erf. Anzahl	Gesamt-kosten	Förderrichtlinie
Aushangfahrplan & Tarifbedingungen	X		-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Erreichbarkeit Haltestelle, Erreichbarkeit Fahrzeug)		X	Barrierefreie Bushaltestelle /Steigkante, taktiles Leitsystem etc. Barrierefreier SPNV-Halt, Barrierefreie Bushaltestelle Richtung Eitorf	30.000 € nicht im Antrag	1	30.000 €	BMU_1, ZV NVR_1 VM $NRW_{1,2,3}$
Taktile Leitsysteme		X	siehe Barrierefreiheit				
Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw / Stele		X	Stele mobil.nrw mit Netz- und Umgebungsplan Wegweisung	10.000 2.000 €	1	12.000 €	BMU_1 VM NRW_2
Dynamische Fahrgastinformation		X	DFI Light je Bussteig	5.000 €	2	10.000 €	BMU_1 ZV NVR_1 VM NRW_2
Fahrradabstellanlage (frei zugänglich)	X		-	-	-	-	
Netzplan	X		-	-	-	-	
Sitzgelegenheiten	X		-	-	-	-	
Soziale Kontrolle & Beleuchtung	X		-	-	-	-	
Uhr	X		-	-	-	-	
Umgebungsplan	X		-	-	-	-	
Witterungsschutz	X		-	-	-	-	
Mobilfunk		X	Optimierung Mobilfunkempfang	-	-	-	
E-Ladestation Radverkehr		X	Ladeschrank mit mind. 6 Boxen	7.200 €	1	7.200 €	$BMU_{1,2}$ $VM\ NRW_1$ ZV NVR_1 $BMVI_2$
Radluftstation		X	Errichtung einer Radluftstation	1.000 €	1	1.000 €	BMU_2 VM NRW_{12}
E-Ladesäulen PKW		X	Ausweisung Parkplatz E-Pkw + Ladesäule	7.000 €	4	28.000 €	MWIDE NRW_1 $BMWi_1$
Stadtplan		X	Aufstellung einer Vitrine mit Stadtplan	3.000 €	1	3.000 €	-
Fahrradmietstation		X	Fahrradmietstation mit 6 Pedelecs	6.000 €/ 6 Bike	6	6.000 €	
				Investitionssumme		**91.200 (ohne opt. Ausstattungsmerkmale)**	

Mindestausstattung | Empfehlung | Optional

10 Ausblick

Im Rahmen des Mobilstationenfeinkonzeptes wurden 79 Standorte (vgl. Tabelle 7) im Rhein-Sieg Kreis mit vordringlichem Bedarf und einer entsprechenden Planungserfordernis gutachterlich untersucht. Die Standorte wurden dabei mithilfe von räumlichen und verkehrlichen Kennziffern hinsichtlich ihrer Potenziale für Mobilstationen gutachterlich bewertet und kategorisiert. Anschließend wurden auf Basis der empirisch basierten Methodik und von Vor-Ort Erhebungen Ausstattungselemente von Mobilstationen an den Standorten vorgeschlagen. Diese wurden mit den Kommunen, dem Kreis sowie dem zuständigen Verkehrsverbund und -unternehmen in Abstimmungsgesprächen rückgekoppelt. Die Steckbriefe fassen die Ergebnisse dieses Prozesses für jede untersuchte Station zusammen.

Die Steckbriefe dienen als Unterstützung und Entscheidungshilfe für die kommunale Mobilstationsplanungen an den untersuchten Standorten im Rhein-Sieg Kreis. Die in den Steckbriefen getroffenen Aussagen und vorgeschlagenen Ausstattungselemente (inkl. Verortung) sind als gutachterliche Empfehlung zu verstehen. Über die tatsächliche Ausstattung einer Mobilstationen – über die Mindestausstattung, die vom Fördermittelgeber vorgegeben ist, hinaus – hat die Kommune im weiteren Planungsprozess zu entscheiden. Darüber hinaus ist eine weitere Konkretisierung in der Planungsphase z.B. in Bezug auf Verortung oder Flächenverfügbarkeiten erforderlich.

Tabelle 7 listet die Stationen auf, die auf der Grundlage der Empfehlungen des Mobilstationenfeinkonzeptes in den kommenden Jahren zu Mobilstationen ausgebaut werden sollen, und beinhaltet Aussagen zur Raumkategorie sowie Stationsgröße. Zu betonen ist, dass die kreisweite Betrachtung über das hier vorliegende Mobilstationenfeinkonzept hinausgeht und alle Standorte berücksichtigt. Von den im NVP des Kreises genannten Stationen sind folgende Stationen bereits Mobilstationen oder werden in absehbarer Zeit dazu (eigene Finanzierungsanträge seitens der Kommunen liegen hierzu beim NVR vor):

- Mobilstation Sankt Augustin Zentrum: umgesetzt
- Mobilstation Troisdorf Bf.: Umsetzung 2021
- Mobilstation Spich Bf.: Umsetzung 2021
- Mobilstation am Bahnhof in Schladern: Umsetzung für Ende 2021 geplant
- Mobilstation Rheinbach Bf.: Finanzierungsantrag gestellt

Hinzu kommen folgende Standorte, die bereits barrierefrei ausgebaut sind und über alle erforderlichen Elemente einer Mobilstation mit Ausnahme der Stele sowie der Beschilderung verfügen und somit kein hohes konzeptionelles Planungserfordernis vorliegt:

- Bahnhof Hennef
- Hennef Im Siegbogen
- Siegburg Bahnhof
- Wachtberg Berkum Rathaus

- Odendorf Bf.
- St. Augustin Zentrum

Auf diese Weise wird auch die Haltestelle Hertersplatz in Alfter berücksichtigt, deren zukünftige Lage und Ausstattung abhängig ist von den Planungen der Gemeinde zur Umgestaltung des gesamten Areals.

Der Rhein-Sieg-Kreis hat den Ausbau eines flächendeckenden Mobilstationennetzes beim NVR angemeldet. Damit ist gewährleistet, dass die Kommunen für die Umsetzung dieses Vorhabens Finanzierungsmittel beim NVR abrufen können. Das 2-stufige-Verfahren wurde so verkürzt, dass die Finanzierungsanträge seitens der Kommunen jederzeit ohne die Berücksichtigung von Fristen beim NVR eingereicht werden können. Finanzmittel stehen für Maßnahmen mit Umsetzung ab 2022 zur Verfügung.

Tabelle 7: Übersicht über die im Rahmen des Feinkonzeptes untersuchten Standorte mit Stationsgröße

Haltestelle	Stadt/Gemeinde	Stationsgröße	Raumkategorie	Anschlussart	Fahrgastaufkommen pro Tag
Impekoven	Alfter	L	peripher	SPNV/Regionalbus	500-1.000 (SPNV) 88 (Bus, nur RVK)
Witterschlick Bahnhof	Alfter	L	peripher	SPNV/(Rufbus)	1.000-2.500 (SPNV) 27 (Bus)
Alanus Hochschule	Alfter	M	peripher	Stadtbahn/Regionalbus	k. A.
Chateauneufstraße	Alfter	S	peripher	Regionalbus	k. A.
Stadtbahn	Bad Honnef	L	zentral	Stadtbahn, Regionalbus, zukünftig 2 Schnellbuslinien	344 (Bus, ohne Stadtbahn)
Bad Honnef Bahnhof	Bad Honnef	L	zentral	SPNV, Regionalbus, zukünftig 2 Schnellbuslinien	1.000-2.500 (SPNV), 101 (Bus)
Rhöndorf	Bad Honnef	L	peripher	SPNV, Stadtbahn, Regionalbus	500-1.000 (SPNV), 382 (Bus), ohne Stadtbahn
Aegidiusplatz	Bad Honnef	M	zentral	Regionalbus, zukünftig Schnellbus	197
Roisdorf Bahnhof	Bornheim	L	zentral	SPNV/Regionalbus	1.000-2.500 (SPNV)
Sechtem Bahnhof	Bornheim	L	zentral	SPNV/Regionalbus	2.500-5.000 (SPNV)
Bornheim Rathaus	Bornheim	L	zentral	Stadtbahn/Regionalbus	k.A.
Hersel (Stadtbahn)	Bornheim	M	peripher	Stadtbahn/Regionalbus	k.A.
Merten (Stadtbahn)	Bornheim	M	peripher	Stadtbahn/Regionalbus	276 (Bus, ohne Stadtbahn)
Waldorf (Stadtbahn)	Bornheim	M	peripher	Stadtbahn/Regionalbus	130 (Bus, ohne Stadtbahn)
Eitorf Bahnhof	Eitorf	L	zentral	SPNV, Regionalbus	2.500-5.000 (SPNV), 1.387 (Bus)
Markt	Eitorf	M	zentral	Regionalbus	226
Mühleip	Eitorf	M	peripher	Regionalbus	147
Alter Zoll (Neubau)	Hennef	M	peripher	Regionalbus, Schnellbus	581
Blankenberg Bahnhof	Hennef	M	peripher	SPNV, zukünftig Regionalbus	< 500

Sieg-Rheinischer Hof	Hennef	M	zentral	Schnellbus, Regionalbus	1.046
Bahnhof	Königswinter	L	zentral	SPNV, Regionalbus	1.000-2.500 (SPNV), 114 (Bus)
Niederdollendorf Bf	Königswinter	L	zentral	SPNV, Regionalbus	500-1.000 (SPNV), 297 (Bus)
Oberdollendorf Stadtbahn	Königswinter	L	zentral	Stadtbahn, Regionalbus	507 (Bus, ohne Stadtbahn)
Ittenbach	Königswinter	M	peripher	Regionalbus	446
Mitfahrerparkplatz Ruttscheid *	Königswinter		peripher	Regionalbus	k.a.
Haus Schlesien	Königswinter	M	peripher	Regionalbus	593
Oberpleis Busbahnhof	Königswinter	L	zentral	Regionalbus, zukünftig Schnellbus	4.049
Longenburg	Königswinter	L	peripher	Stadtbahn, Regionalbus	253 (Bus, ohne Stadtbahn)
Honrath Bahnhof	Lohmar	M	peripher	SPNV/Regionalbus	500-1.000 (SPNV), 155 (Bus)
Lohmar Stadthaus*	Lohmar	M	zentral	Regionalbus	1.069
Villa-Verde-Straße*	Lohmar	M	zentral	Regionalbus	
Steinhöfer Weg*	Lohmar	M	zentral	Regionalbus	
Birk Kirche	Lohmar	S	zentral	Regionalbus	130
Donrath Kreuzung	Lohmar	S	zentral	Regionalbus	358
Wahlscheid Kirche	Lohmar	S	zentral	Regionalbus	315
Meckenheim Bahnhof	Meckenheim	L	peripher	SPNV, Regionalbus	1.000-2.500 (SPNV), 754 (Bus)
Industriepark Bahnhof	Meckenheim	M	peripher	SPNV, Regionalbus	1.000-2.500 (SPNV), 426 (Bus)
Le-Mée-Platz	Meckenheim	M	zentral	Regionalbus	366
Altendorf Schule	Meckenheim	S	peripher	Regionalbus	109
Kirche	Meckenheim	M	zentral	Regionalbus	281
Rathaus/Post	Much	M	zentral	Regionalbus zukünftig Schnellbus	667
Industriegebiet	Much	S	peripher	Regionalbus zukünftig Schnellbus	38
Lülsdorf Kirche	Niederkassel	M	zentral	Schnellbus/Regionalbus	1.460
Lülsdorf Schulzentrum	Niederkassel	M	zentral	Schnellbus/Regionalbus	825

				zukünftig Stadtbahn	
Rathausplatz	Niederkassel	M	zentral	Schnellbus/Regionalbus	395
Ev.Kirche	Niederkassel	M	zentral	Schnellbus/Regionalbus	366
Ranzel Schule	Niederkassel	M	zentral	Schnellbus/Regionalbus	1.388
Rheidt Bahnhofstraße	Niederkassel	M	zentral	Schnellbus	221
Rheidt Südstraße	Niederkassel	M	zentral	Schnellbus	207
Mondorf Provinzialstraße	Niederkassel	M	zentral	Schnellbus/Regionalbus	271
Uckendorf Schäfer Str.	Niederkassel	S	peripher	Regionalbus	217
Antoniusplatz	Neunkirchen-Seelscheid	M	zentral	Regionalbus zukünftig Schnellbus	846
Seelscheid-Post	Neunkirchen-Seelscheid	M	zentral	Schnellbus/Regionalbus	451
Pohlhausen	Neunkirchen-Seelscheid	M	peripher	Regionalbus zukünftig Schnellbus	246
Womersdorf Kirche	Rheinbach	S	peripher	Regionalbus	124
Römerkanal	Rheinbach	L	peripher	SPNV, Regionalbus	500-1.000 (SPNV)
Wilhelmsplatz	Rheinbach	M	zentral	Regionalbus	268 (Wilhelmsplatz) 92 (Hauptstr.) 65 (Grabenstr.)
Post	Ruppichteroth	M	zentral	Regionalbus, zukünftig Schnellbus	357
Schönenberg	Ruppichteroth	M	peripher	Regionalbus, zukünftig Schnellbus	115
Hangelar Ost	Sankt-Augustin	L	zentral	Stadtbahn/Regionalbus	566 (Bus, ohne Stadtbahn
Hangelar Mitte	Sankt-Augustin	L	zentral	Stadtbahn/Regionalbus	69 (Bus, ohne Stadtbahn)
Kloster	Sankt-Augustin	L	zentral	Stadtbahn	1.000-2.500
Menden Bahnhof	Sankt-Augustin	L	zentral	SPNV/Regionalbus	500-1.000 (SPNV), 166 (Bus)
Menden Markt	Sankt-Augustin	M	zentral	Regionalbus	1.012
Brückberg	Siegburg	M	zentral	Regionalbus	356

Franzhäuschen	Siegburg	S	peripher	Schnellbus/Regio-nalbus	366
Heinrichstraße	Siegburg	M	zentral	Schnellbus/Regio-nalbus	2.700
Holzgasse	Siegburg	L	zentral	Schnellbus/Regio-nalbus	1.311
Schwimmbad	Siegburg	L	zentral	Regionalbus	2.090
Rhein Sieg Forum (Stadthalle)	Siegburg	L	zentral	Regionalbus	573
Schreck	Siegburg	M	zentral	Regionalbus zukünftig Schnell-bus	159
Buschhoven Quesnoy-Platz	Swisttal	S	peripher	Regionalbus	277
Heimerzheim Fron-hof	Swisttal	M	zentral	Regionalbus	561
Odendorf	Swisttal	L	peripher	SPNV, Regionalbus	1.000-2.500 (SPNV), 118 (Bus)
Berkum EKZ	Wachtberg	M	peripher	Regionalbus	812
Villip Kirche	Wachtberg	S	peripher	Regionalbus	k.A.
Pech-Huppenberg	Wachtberg	S	peripher	Regionalbus	527
Niederbachem Post	Wachtberg	M	zentral	Regionalbus	377
Dattenfeld	Windeck	M	peripher	SPNV, Regionalbus	500-1.000 (SPNV), 102 (Bus)
Rosbach Bahnhof	Windeck	M	zentral	SPNV, Regionalbus	1.000-2.500 (SPNV)
Au (Sieg) Bahnhof	Windeck	L	peripher	SPNV, Regionalbus	1.000-2.500 (SPNV)
Herchen	Windeck	M	peripher	SPNV, Regionalbus	1.000-2.500 (SPNV), 138 (Bus)

* untersucht aber kein Steckbrief entstanden

11 Literaturverzeichnis

ADAC: Förderung für Elektroautos: Hier gibt es Geld, verfügbar unter https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/kaufen/foerderung-elektroautos/, zugegriffen am 30.04.2021

Der Spiegel: Boom der Batteriefahrzeuge - Fast jeder siebte Neuwagen war 2020 ein Elektroauto, verfügbar unter https://www.spiegel.de/auto/elektroautos-fast-jeder-siebte-neuwagen-war-2020-ein-elektroauto-a-5d0d7c9f-c83f-4693-9952-037cf62b7355, zugegriffen am 30.04.2021

Die Nette Toilette: Win-Win-Situation am Beispiel der Stadt Aalen, verfügbar unter https://www.die-nette-toilette.de/, zugegriffen am 24.05.2021

Dziekan, Katrin; Zistel, Meinhard 2018: Öffentlicher Verkehr. In: Schwedes, Oliver (Hrsg.): Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung. 2. Auflage. Wiesbaden: Springer VS. 347-372

Förderdatenbank BMVI (2021): Förderprogramm Innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland. Verfügbar unter: https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMVI/innovation-radverkehr-deutschland.html#:~:text=F%C3%BCr%20alle%20ab%20dem%201.8,100%20Prozent%20f%C3%BCr%20finanzschwache%20Kommunen.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe Straßenentwurf (2013): Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ). Köln: FGSV Verlag GmbH

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen

Kraftfahrt-Bundesamt 2021: Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken, Flensburg

Leidner, Rüdiger; Neumann, Peter; Rebstock, Markus (2009): Von Barrierefreiheit zum Design für Alle – Eine Einführung. In: Leidner, Rüdiger; Neumann, Peter; Rebstock, Markus 2009: Von Barrierefreiheit zum Design für Alle – Erfahrungen aus Forschung und Praxis. 2. Auflage. Arbeitsberichte der Arbeits-gemeinschaft Angewandte Geographie Münster e. V., Heft 38. Münster: Arbeitsgemeinschaft für Angewandte Geographie Münster e. V. 1-9

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen 2016: Bahnsteignutzlängen- und -höhenkonzept Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf: Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) 2019: Leitfaden Bike+Ride. Für eine erfolgreiche Verknüpfung von Öffentlichem Verkehr und Fahrrad. Stuttgart: NVBW

Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) 2019: Entscheidungsbäume zur Bedarfsermittlung von Fahrradabstellanlagen. Stuttgart: NVBW

Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR) 2018: Verbandweites Konzept für die Errichtung von Mobilstationen. Endbericht. Köln: Nahverkehr Rheinland GmbH

Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR), Zukunftsnetz Mobilität NRW 2020: Der Startpunkt für vernetzte Mobilität. Kompaktwissen Mobilstation. Förderwege – Förderprogramme. Köln: Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW

Nobis. Claudia; Kuhnimhof, Tobias (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht, Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de

Rebstock, Markus; Sieger, Volker (2015): Barrierefreies Bauen. Band 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum. Kommentar zu DIN 18040-3. Berlin, Wien, Zürich: Beuth Verlag GmbH

Rhein-Sieg-Kreis 2019: Strategiepapier zur Einrichtung eines Fahrradverleihsystems unter Berücksichtigung der NVR-Studie zur Einrichtung von Mobilstationen im Rhein-Sieg-Kreis. Siegburg: Rhein-Sieg-Kreis

Rhein-Sieg-Kreis 2020: Schnellbuskonzept Rhein-Sieg-Kreis. Siegburg: Rhein-Sieg-Kreis

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV); VDV-Förderkreis e.V. (2012): Barrierefreier ÖPNV in Deutschland. 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage. Düsseldorf: Alba Fachverlag GmbH

Zukunftsnetz Mobilität NRW 2017: Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen. 2. Aktualisierte und überarbeitete Auflage. Köln: Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW

Zukunftsnetz Mobilität NRW Köln 2019: Mobilität vernetzen. Mobilstationen in NRW. Gestaltungsleitfaden 2.0 Köln: Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW

Rechtsquellen

Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 10. Juli 2018 (BGBl. I S. 1117) geändert worden ist

Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (CsgG) vom 05. Juli 2017, das zuletzt durch Artikel 328 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist

Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 5. April 2019 (BGBl. I S. 479) geändert worden ist

Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) geändert worden ist