

Vorbemerkungen:

Der Ausschuss für Planung und Verkehr hat die Verwaltung in seiner Sitzung am 17.03.2022 beauftragt, die im Rahmen der 5-Jahres-Strategie diesjährig vorgesehenen Maßnahmen für den ÖPNV-Angebotsausbau weiter auszuarbeiten, mit der RSVG sowie den betroffenen Städten und Gemeinden abzustimmen und eine Beschlussfassung zur Umsetzung in die kommende Sitzung einzubringen.

Die Abstimmung mit den betroffenen Städten sowie dem benachbarten ÖPNV-Aufgabenträger Rheinisch-Bergischer Kreis wurde zwischenzeitlich abgeschlossen. Zustimmende Beschlüsse wurden in den nachfolgenden Sitzungen gefasst:

- 29.11.2021: Mobilitätsausschuss der Stadt Siegburg
- 30.11.2021: Ausschuss für Mobilität und Bauwesen der Stadt Troisdorf
- 17.02.2022: Ausschuss für Verkehr und Bauen des Rheinisch-Bergischen Kreises
- 06.04.2022: Ausschuss für Mobilität der Stadt Hennef
- 07.04.2022: Ausschuss für Bauen und Verkehr der Stadt Lohmar
- 28.04.2022: Ausschuss für Mobilität der Stadt Sankt Augustin

Die Feinplanung der Maßnahmen ist in enger Abstimmung zwischen RSVG und Verwaltung im Gange.

Erläuterungen:

Überblick

Folgende Maßnahmen sollen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 umgesetzt werden:

- Neues Angebotskonzept der Linien 510 (Siegburg – Seligenthal – Hennef) und 527 (Siegburg – Buisdorf – Hennef) mit 20'-Grundtakt, Verdichtung auf 10'-Takt in den Hauptverkehrszeiten und verbesserter Abstimmung auf den Schienenverkehr in Siegburg und Hennef
- Neues Angebotskonzept der innerstädtischen Linien 502, 509 und 511 in Siegburg (Harmonisierung der Betriebszeiten, Anschlussknoten Siegburg Bahnhof, Splittung der Linie 502 in zwei Linien 502 Siegburg – Brückberg sowie 515 Siegburg – Wolsdorf und abendliche TaxiBus-Fahrten nach Wolsdorf bereits zum kleinen Fahrplanwechsel am 12.06.2022, im Rahmen dieser Beschlussfassung zusätzlich Verdichtung der Linien 502, 511 und 515 samstags von 60'- auf 30'-Takt)

- Neues Angebotskonzept der Linie 506 mit Einkürzung auf den städtischen Streckenabschnitt Sieglar – FWH – Troisdorf und Verdichtung auf 10'-Takt in den Hauptverkehrszeiten, Einführung einer neuen beschleunigten Direktverbindung von Troisdorf über Altenrath nach Lohmar
- Verdichtung der Linie 508 (Sankt Augustin – Menden – Troisdorf – Rotter See – Spich) von 30'- auf 20'-Takt, zusammen mit der Linie 551 10'-Takt zwischen Troisdorf, Oberlar und Rotter See, zusammen mit der Linie 540 angenäherter 10'-Takt zwischen Sankt Augustin Zentrum und Menden Markt
- Einführung des 20'-Grundtaktes samstags zwischen ca. 11:30 und 20:30 Uhr auf den Linien 501, 503, 506, 508, 510, und 527 und damit Harmonisierung der Takte aller Hauptlinien im rechtsrheinischen Verdichtungsraum (Linie 510 20'- statt 15'-Takt, jedoch über einen längeren Zeitraum und mit verbesserten Anschlüssen, alle anderen Linien Taktverdichtung von 30'- auf 20'-Takt)
- Verdichtung der Linien 503, 506 und 508 abends und sonntags von 60'- auf 30'-Takt zur Realisierung einheitlicher Mindeststandards auf allen Hauptlinien im rechtsrheinischen Verdichtungsraum
- Angebotsverbesserungen im Korridor Siegburg – Lohmar – Rösrath/Overath in Abstimmung mit dem Rheinisch-Bergischen Kreis (Linien 556/557 sonntags jeweils 60'- statt 120'-Takt, montags bis freitags Füllung von Taktlücken zur Herstellung eines tagesdurchgängigen 30'-Taktes zwischen Siegburg und Overath sowie 10'-Taktes zwischen Siegburg und Lohmar, zusätzliche Fahrten in den Tagesrandlagen)
- Flankierende Maßnahmen u.a. auf den Linien 505, 513, 529 und 577 (s.u.)

Eine ausführliche Erläuterung der Maßnahmen findet sich in der Vorlage zur Sitzung vom 17.03.2022. Im Planungsraum werden damit die Bedienungsstandards des Nahverkehrsplans für das Primärnetz im verdichteten Raum vollständig umgesetzt (Linien 501, 503, 506, 508, 510, 527 sowie Achse Siegburg – Lohmar mit den Linien 555-557), so wie dies auf den ebenfalls im Planungsraum verkehrenden Linien SB55, 550, 551 und 640 bereits im Rahmen des Projektes „Leadcity Bonn“ erfolgte.

Flankierende Maßnahmen

In den o.g. kommunalen Gremiensitzungen wurden vielfach noch weitere Ansatzpunkte für den ÖPNV-Ausbau thematisiert und in den Beschlüssen der Städte teilweise auch entsprechende Prüfaufträge formuliert. Einige Aspekte konnten bereits für die Konzeption zum kommenden Fahrplanwechsel berücksichtigt werden, die anderen sollen sukzessive abgearbeitet werden. Darüber hinaus haben sich in der betrieblichen Feinplanung und in der Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern zwischenzeitlich weitere Ansatzpunkte für Optimierungen gezeigt. Der aktuelle Sachstand wird nachstehend erläutert.

Im Zusammenhang mit der Optimierung aller Troisdorfer Buslinien resultierend aus den geplanten Taktverdichtungen erhält auch die grenzüberschreitende Linie 505 (Spich – Lind – Wahn) einen neuen Fahrplan. Das zukünftige Fahrplankonzept ermöglicht eine bereits 2019 mit dem Aufgabenträger **Stadt Köln** thematisierte Angebotsverbesserung in den Hauptverkehrszeiten (Herstellung 20'-Takt passend zur S-Bahn). Motivation dafür ist insbesondere die bessere Anbindung eines großen Arbeitgebers mit über 2000 Mitarbeitern im Gewerbegebiet Lind. Aufgrund der Vorlaufzeiten kann eine abschließende Beratung im Verkehrsausschuss der Stadt Köln erst nach der Sommerpause erfolgen. Die Planung der Linie 505 erfolgt vor diesem Hintergrund „zweigleisig“, so dass Angebotsverbesserungen auf Kölner Seite ggf. noch kurzfristig für den Dezemberfahrplanwechsel eingeplant werden können.

Die Stadt **Hennef** hat zusammen mit der Taktverdichtung der Linie 527 die bereits in der Vorlage vom 17.03.2022 geschilderte Umlegung der Linie 529 über die Frankfurter Straße beschlossen; sie wird ebenfalls im Dezember 2022 umgesetzt. Weitere ÖPNV-Maßnahmen sollen im Rahmen des laufenden „Masterplan Mobilität“ erörtert werden, wobei vsl. der im ÖPNV bislang nur lückenhaft erschlossene östliche Teil des Stadtgebietes (Stadt Blankenberg und Umgebung) im Vordergrund stehen wird.

Im Rahmen der Optimierung der Linien 510 und 527 erhält die Linie 510 auch auf dem seltener bedienten Abschnitt Seligenthal – Allner – Hennef einen neuen Fahrplan. Durch eine neue Grundtaktlage wird zukünftig zwischen Allner und Hennef eine ideale Ergänzung mit der parallelen Linie 578 realisiert. Gleichzeitig werden Angebotslücken gefüllt (30'-Takt in den gesamten Hauptverkehrszeiten anstelle nur kurzzeitiger Verdichtung, 60'- statt 120'-Takt abends und sonntags).

In **Lohmar** wurden neben der Umsetzung der o.g. Maßnahmen in den Korridoren Siegburg – Lohmar – Rösrath/Overath sowie Troisdorf – Lohmar folgende Empfehlungen an den Rhein-Sieg-Kreis beschlossen:

- Abstimmung mit dem Rheinisch-Bergischen Kreis zur stündlichen Weiterführung und anteiligen Finanzierung der Linie 558 von Dahlhaus bis Overath
- Digitalisierung des AST-Systems in Abstimmung mit der Stadt Lohmar im Rahmen des Projektes „Smartcity“
- Zurückstellung der Direktverbindung Lohmar – Neunkirchen und der damit zusammenhängenden Maßnahmen im Liniennetz für zwei Jahre

Die beiden ersten Punkte werden mit dem Rheinisch-Bergischen Kreis und der Stadt Lohmar derzeit weiter abgestimmt. Die Zurückstellung der Direktverbindung Lohmar – Neunkirchen resultiert daraus, dass dies im zugrundeliegenden Konzept eine

Führung der Linie 555 (Breidter Rücken) nach Troisdorf statt Siegburg bedeutet hätte; hierzu werden noch weitere Varianten erörtert.

Zudem hat die Stadt Lohmar um Prüfung folgender flankierender Maßnahmen gebeten, Umsetzung vorbehaltlich Kostenneutralität:

- Führung der beiden Linien 553 (Scheiderhöhe/Honrath/Neuhonrath) und 555 (Breidter Rücken) jeweils stündlich nach Siegburg, dadurch Herstellung einer neuen Direktverbindung aus Scheiderhöhe und Honrath nach Siegburg, im Gegenzug Verdichtung auf 30'-Takt auf dem Breidter Rücken in den Hauptverkehrszeiten nur noch innerhalb von Lohmar
- Stündliche Weiterführung der Linie 558 (Wahlscheid/Honrath/Dahlhaus) nach Troisdorf durch Verknüpfung mit der neuen direkten Linie Troisdorf – Lohmar
- Optimierung der Anschlussbeziehungen in Lohmar
- Anbindung der Linie 555 in Pohlhausen an die SB56

Die Optimierung der Linien 553/555 ist kostenneutral möglich, kompatibel mit dem 10'-Takt Siegburg – Lohmar und schafft sinnvolle neue Direktfahrbeziehungen, sie soll dementsprechend zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 umgesetzt werden. Ebenfalls werden im Rahmen der Feinplanung die Anschlussbeziehungen aller Linien in Lohmar geprüft und ggf. optimiert.

Eine Verknüpfung der Linien 555 und SB56 in Pohlhausen ist erst nach Realisierung von Busbuchten an der B56 für die SB56 sowie einem neuen Angebotskonzept für die Linie 555 möglich. Die Busbuchten werden vom Landesbetrieb Straßen.NRW im Rahmen des laufenden Projektes „B56 – Anlage eines Rad- und Gehweges zwischen Pohlhausen und Heister“ geplant. Beim derzeitigen Angebotskonzept sind potenzielle Anschlüsse der Linie 555 in Pohlhausen nicht mit dem 10'-Takt der Linien 555-557 nach Siegburg kompatibel. Hierzu werden im Zusammenhang mit der zurückgestellten Weiterführung nach Neunkirchen noch weitere Varianten untersucht.

Zur Weiterführung der Linie 558 über Lohmar hinaus besteht ebenfalls noch Untersuchungsbedarf:

- Es bestehen Wechselwirkungen mit der zukünftigen Ausgestaltung der Weiterführung der Linie 558 am anderen Ende von Dahlhaus nach Overath.
- Die neue Direktlinie nach Troisdorf kann aufgrund des laufenden Ausbaus der Altenrather Straße zum Fahrplanwechsel 12/2022 voraussichtlich noch nicht in der endgültigen Form eingerichtet werden, sondern es wird ein mehrmonatiger Interimsfahrplan mit Umleitung erforderlich.
- Im aktuellen Fahrplankonzept würde eine Verknüpfung mit der neuen Direktlinie nach Troisdorf entweder zu langen unproduktiven Standzeiten oder zu einer Aufgabe der Bahnanschlüsse in Honrath führen.

Die Verwaltung strebt zum ersten Punkt eine zügige Klärung mit dem Rheinisch-Bergischen Kreis an und wird auf dieser Grundlage eine

Weiterentwicklungsperspektive für die Gesamtlinie erarbeiten.

Der Planungs- und Verkehrsausschuss der Stadt **Niederkassel** hat in seiner Sitzung am 12.05.2022 über einen Antrag beraten, den Rhein-Sieg-Kreis um Prüfung einer beschleunigten Anbindung von Rheidt und Mondorf an die S-Bahn durch Umschichtung von Verkehrsleistung zu bitten:

- Linie 501 ab Niederkassel nicht mehr nach Lülsdorf Stahlenstraße, sondern über die Feldmühlenstraße bis Lülsdorf Schulzentrum und dann anstelle der Linie 550/163 weiter über Libur nach Wahn
- Linie 550/163 von Bonn bis Rheidt unverändert und dann weiter auf direktem Wege über die zu reaktivierende Haltestelle Rheidt Löwenburgstraße (Neubaugebiet) zum S-Bahn-Haltepunkt Spich; Übernahme des bisherigen Abschnittes nach Wahn von der Linie 501
- Bedienung des Streckenabschnittes zur Endhaltestelle Lülsdorf Stahlenstraße nur noch von der Linie 504 und nicht mehr von der Linie 501, dazu Füllung der vormittäglichen Taktlücke auf der Linie 504 zur Herstellung eines tagesdurchgängigen 20'-Taktes

Auf dieser Weise würde das Angebot auf dem schwach ausgelasteten Streckenabschnitt Niederkassel – Lülsdorf Stahlenstraße reduziert werden, zugunsten einer Ausweitung und Beschleunigung der Verkehre zur S-Bahn sowie der Herstellung einer neuen Direktverbindung von Bonn Hbf nach Spich. Aus Sicht der Verwaltung ist eine derartige Modifikation mit Blick auf die Fahrgastpotenziale sinnvoll und wäre voraussichtlich leistungsneutral umsetzbar. Die Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern Köln und Bonn sowie der RSVG wird eingeleitet, ein möglicher Realisierungszeitpunkt ist derzeit noch offen.

In **Sankt Augustin** sollen weitere Angebotsverbesserungen im dortigen verkehrspolitischen Arbeitskreis diskutiert und anschließend detailliert ausgearbeitet werden. Aufgrund diverser Wechselwirkungen sind dies Projekte für die mittelfristige Zukunft, aber noch nicht für den kommenden Fahrplanwechsel. Folgende Ansätze wurden formuliert, die aus Sicht der Verwaltung grundsätzlich sehr zielführend sind:

- Optimierung der Linie 529 im Zusammengang mit der anstehenden Taktverdichtung der Stadtbahnlinie 66, ggf. Abbindung zugunsten einer Taktverdichtung auf dem Streckenabschnitt Sankt Augustin – Hennef
- Herstellung einer neuen Direktverbindung im Korridor Sankt Augustin – Menden – FWH – Sieglar
- Optimierte Busanbindung der verlängerten S13, ggf. mit Beschleunigung der Verbindung Meindorf – Bahnhof Menden – Sankt Augustin

Für die von der Verwaltung grundsätzlich weiterhin angestrebte Optimierung der

Linie 509 in **Siegburg** (Anbindung Zange und Nordstadt) gibt es bislang noch keine konsensfähige Lösung. In Zusammenarbeit mit der Stadt Siegburg und der RSVG sollen weitere Varianten erörtert werden.

Flankierend zu den Maßnahmen auf den Linien im Verdichtungsraum sowie auf der regionalen Achse Siegburg – Lohmar – Rösrath/Overath (s.o.) sollen ausgewählte Angebotsverbesserungen auf weiteren regionalen Achsen ab Siegburg an Samstagen umgesetzt werden:

- Verdichtung der Linie 577 Siegburg – Neunkirchen von 60'- auf 30'-Takt
- Herstellung eines Grundangebotes auf der Linie 513 Siegburg – Niederpleis – Oberpleis im 60'-Takt

Dabei handelt es sich um Folgemaßnahmen aus vorhergehenden Projekten. Auf der Linie 577 werden von Siegburg nach Neunkirchen identische Angebotsstandards wie auf der im Sommer 2021 eingerichteten Linie SB56 von Siegburg nach Seelscheid (– Much) hergestellt und die Linie 513 komplettiert den ebenfalls im Sommer 2021 optimierten Anschlussknoten Oberpleis, von dem aus am Wochenende bislang keine Verbindung nach Siegburg besteht. Außerdem kann mit der Linie 513 samstags auch der stark frequentierte Streckenabschnitt Siegburg – Niederpleis im 20'-Takt bedient werden (derzeit 2 Fahrten der Linie 512 pro Stunde).

In **Troisdorf** steht die Entscheidung zur finalen Linienführung der verkürzten Linie 506 noch aus. Sie soll im Ausschuss für Mobilität und Bauwesen am 23.06.2022 getroffen werden. Nach Abstimmung mit der Stadt Troisdorf und der RSVG wären im Dezember 2022 zwei Varianten grundsätzlich umsetzbar:

- Linienweg bis Waldfriedhof unverändert, Wendefahrt über den Friedhofsparkplatz als ad-hoc-Lösung möglich, jedoch Behinderungen durch parkende KFZ nicht auszuschließen und keine barrierefreie Haltestellenbedienung am Waldfriedhof, daher zeitnahe Bau einer neuen Buswendemöglichkeit neben dem Parkplatz empfohlen
- Linienweg bis Berliner Straße/Ecke Stettiner Straße unverändert, von dort aus Wendefahrt über die Marienburgstraße und Taubengasse mit neuer Endhaltestelle am oberen Ende der Marienburgstraße (nahe Aggerstadion), erfordert Halteverbote entlang der Marienburgstraße, Neueinrichtung der Endhaltestelle und Verschiebung der Haltestelle Stettiner Straße in Fahrtrichtung Nord, die Haltestellen Grundschule Heerstraße und Waldfriedhof würden dann zugunsten einer besseren Anbindung der Wohngebiete nicht mehr bzw. nur noch mit Schulfahrten bedient werden

Ohne Infrastrukturausbau nicht umsetzbar ist eine „Drehung“ der Linie 506 ab Haltestelle Krankenhaus mit Fahrt durch die Altenrather Straße sowie Heerstraße und Endhaltestelle von Norden kommend am Aggua-Bad (gleichzeitige Nutzung der Schleife für Schwimmfahrten nicht möglich), zudem könnte die Linie 506 dann nicht

mehr die zentral in der Innenstadt liegende Haltestelle Römerstraße bedienen. Ein Linienweg bis zum oberen Ende der Taubengasse wurde in Abstimmung mit der RSVG und der Stadt Troisdorf ausgeschlossen, da der dortige Wendehammer für Busbetrieb nicht ausreichend dimensioniert ist und bei Veranstaltungen im Aggerstadion kein stabiler Betriebsablauf sichergestellt werden kann (der betroffene Bereich ist dann regelmäßig zugeparkt).

Noch offene Prüfaufträge aus Troisdorf umfassen die beiden folgenden Aspekte:

- Verbesserung der Feinerschließung in Spich (Ortsteilbus): geprüft werden Varianten zur Weiterentwicklung der Linie 507 mit dem Ziel einer besseren Erschließung des nördlichen Ortsbereichs, bei Definition einer Vorzugslösung kann ggf. eine zeitnahe Umsetzung erfolgen
- Beschleunigung der Busverbindung zwischen Bonn und Troisdorf: nach Einschätzung der Verwaltung ist dies nur mit zusätzlicher Betriebsleistung in Bonn sinnvoll möglich, in diesem Kontext könnte eine Weiterentwicklung der aktuell nur unzufriedenstellend ausgelasteten HVZ-Linie 552 über die Nordbrücke untersucht werden, z.B. Weiterführung aus der Bonner Nordstadt über die Viktoriabrücke zum Bonner Hauptbahnhof und von Sieglar auf direktem Weg nach Troisdorf Bahnhof

Für die neue Direktlinie Troisdorf – Altenrath – Lohmar zeichnet sich nach aktuellem Stand der Detailplanung eine Durchbindung mit der Linie 507 Troisdorf Bahnhof – Spich – Junkersring ab. Auf dem bestehenden Streckenabschnitt erhält die Linie 507 dabei montags bis freitags einen durchgehenden 30'-Takt anstelle des bisher unstrukturierten Angebotes mit 1 bis 3 Fahrten pro Stunde und Richtung. Mit der Durchbindung entstehen betriebliche Vorteile und zusätzliche Direktverbindungen zwischen der Troisdorfer Innenstadt und Spich sowie Altenrath und dem Troisdorfer Rathaus. Gleichzeitig ist die Optimierung aufwärtskompatibel zu einer Weiterentwicklung der Linie 507 innerhalb von Spich (s.o.), was bei der bisherigen Linie aufgrund zu geringer Fahrzeitreserven nicht möglich wäre. Aufgrund des laufenden Ausbaus der Altenrather Straße mit Vollsperrung wird zwischen Troisdorf und Altenrath allerdings vsl. noch über mehrere Monate ein Interimsfahrplan mit Umleitung gelten, die angestrebten Fahrzeitvorteile der Direktlinie werden erst anschließend wirksam.

Mit der Umstellung der Linie 508 von 30'- auf 20'-Takt entsteht am Bahnhof Spich ein optimierter Knotenpunkt, an dem die Buslinien nicht nur mit der S-Bahn, sondern neu auch untereinander verknüpft werden können. In der Feinplanung hat es sich gezeigt, dass die bisherige Weiterführung der Linie 508 vom Bahnhof Spich bis Camp Spich dann nicht mehr sinnvoll ist, denn es würden für diesen Streckenast sehr lange Übergangszeiten von und zur S-Bahn entstehen. Da der überwiegende Teil der Fahrgäste zum Camp Spich Umsteiger vom Schienenverkehr sind, wird stattdessen empfohlen, die Linie 508 am Bahnhof Spich zu brechen und das Camp Spich neu als

Stichfahrt mit der Linie 505 zu bedienen, die in Spich einsetzt und heute schon schwerpunktmäßig der Anbindung der großen Gewerbegebiete im Raum Spich/Lind dient. Damit kann in den Hauptverkehrszeiten leistungsneutral ein 20'- statt 30'-Takt zum Camp Spich und in die benachbarten Gewerbegebiete hergestellt werden, optional auch auf Kölner Seite (s.o.). Zudem entsteht eine neue Direktverbindung von Wahn zum Camp Spich. Die abschließende Entscheidung zur Umsetzung der Modifikation wird analog zum finalen Linienweg der 506 in den Ausschuss für Mobilität und Bauwesen der Stadt Troisdorf am 23.06.2022 eingebracht.

Neues Betriebskonzept in den Schwachverkehrszeiten

Die Harmonisierung der Takte und Betriebszeiten auf den Hauptlinien ermöglicht es, an Sonn- und Feiertagen, samstagsmorgens sowie täglich zwischen ca. 20:30 und 0:30 Uhr einen neuen Taktknoten am Bahnhof Troisdorf einzurichten. In diesen werden die Linien 501, 506, 508 und 551 jeweils im 30'-Takt einbezogen, so dass in Zeiträumen mit ausgedünnten Angeboten direkte Anschlüsse in alle Richtungen entstehen. Dadurch kann außerdem die Linie 508 in diesen Betriebszeiten auf den Streckenabschnitt Troisdorf – Sankt Augustin kurzgesetzt werden, der weiterführende Streckenabschnitt nach Oberlar und Rotter See wird mit der Linie 551 abgedeckt. Die neue Direktlinie Troisdorf – Altenrath – Lohmar wird stündlich in den Knoten einbezogen und vermittelt am anderen Streckenende direkten Anschluss an die Linie 557 von und nach Wahlscheid/Overath. Der Taktknoten dient gleichzeitig als Modellprojekt zur Weiterentwicklung der technischen Anschlusssicherung der RSVG. Nicht in den Taktknoten einbezogen wird die Linie 503, da dies weder mit weiteren Anschlüssen am Bahnhof Spich und in Sieglar noch mit den zur Verfügung stehenden Platzverhältnissen am Busbahnhof Troisdorf kompatibel wäre. Stattdessen ist ein 30'-Takt auf der Gesamtstrecke Siegburg – Troisdorf – Spich – Sieglar vorgesehen, der zwischen Siegburg und Troisdorf viertelstündlich versetzt zur Linie 501 fährt. Dies ist der nachfragestärkste Streckenabschnitt im RSVG-Netz, der damit auch in den Schwachverkehrszeiten ein seiner Bedeutung angemessenes Angebot erhält. Mit Blick auf die Bedürfnisse des Wochenend-Nachtverkehrs, den sehr früh einsetzenden Fernverkehr am ICE-Bahnhof Siegburg (erster ICE in Südrichtung gegen 4 Uhr), den bestehenden durchgängigen Wochenend-Nachtverkehr auf den Linien 66 und S19 sowie die Betriebsplanung der RSVG hat es sich gezeigt, dass auf den wichtigsten Buslinien im Raum Siegburg eine Betriebspause in den Wochenendnächten nicht mehr sinnvoll ist. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 soll daher am Wochenende und vor Feiertagen ein stündlich durchgehender Nachtverkehr auf folgenden Linienabschnitten eingerichtet werden:

- 501 Siegburg – Troisdorf – Sieglar – Rheidt
- 510 Siegburg – Kaldauen – Seligenthal
- 511 Siegburg – Schneffelrath (TaxiBus)

- 527 Siegburg – Buisdorf – Hennef
- 557 Siegburg – Lohmar – Wahlscheid

Die Linien treffen sich jeweils zur vollen Stunde am Siegburger Bahnhof und vermitteln dadurch direkte Anschlüsse untereinander sowie zur Linie 66 von und nach Bonn. Zur S-Bahn entstehen Übergangszeiten je nach Relation von ca. 10 bis 20 Minuten.

Aufwand

Nach aktuellem Planungsstand entsteht ein zusätzlicher Betriebsaufwand von insgesamt etwa 920.000 Fahrplankilometern pro Jahr, der sich folgendermaßen auf die einzelnen Maßnahmen aufteilt:

- Korridor Siegburg – Lohmar – Rösrath/Overath +110.000 km/a
- Linie 510/527, neues Angebotskonzept +150.000 km/a
- Linie 506, neues Angebotskonzept (mit Direktlinie Lohmar) +230.000 km/a
- Linie 508, 20'-Takt (inkl. Optimierung Linie 505) +110.000 km/a
- Linie 529, Linienweg über Frankfurter Straße -20.000 km/a
- Linie 502/511/515, 30'-Takt samstags +15.000 km/a
- Linie 513/577, Verbesserung Samstagsangebot +40.000 km/a
- Hauptachsen, 20'-Grundtakt samstags +90.000 km/a
- Hauptachsen, 30'-Grundtakt sonntags und abends +155.000 km/a
- Hauptachsen, Spät- und Nachtverkehr +40.000 km/a

Unter Ansatz von Vollkosten ergibt sich ein Kostenaufwand von etwa 3,4 Mio/p.a. Fahrgeldeinnahmen und sonstige Erlöse sind in diesem Wert nicht berücksichtigt. Im Rahmen der Umsetzung wird außerdem eine grundlegende Optimierung der Umlaufplanung seitens der RSVG durchgeführt, um den tatsächlich entstehenden Aufwand ggf. noch verringern zu können. Die Feinplanung der Fahrpläne und Umläufe erfolgt iterativ in Abstimmung der Verwaltung mit der RSVG, um ein Maximum an Produktivität zu erzielen. Das Gesamtprojekt ist diesbezüglich sehr vielversprechend, da auf den betroffenen Linien bereits heute eine Vielzahl von Zusatzfahrten in den Spitzenzeiten verkehren. Durch die geplanten Taktverdichtungen können diese Ressourcen zukünftig über längere Zeiträume eingesetzt werden und erschließen damit einen größeren Nutzerkreis.

Der im aktuellen Haushaltsplan definierte Zielwert einer jährlichen Steigerung der Fahrleistung um 5% würde einen Zuwachs von etwa 990.000 km/a bedeuten. Die geplanten Maßnahmen sind also innerhalb der vorgesehenen Leistungssteigerung darstellbar und es bestehen noch Spielräume für die Feinplanung (z.B. zusätzliche Schulfahrten, Aufnahme von Fahrten gegen die Lastrichtung in den Fahrplan, weitere

Harmonisierung der Angebote in den Tagesrandlagen etc.).

Über das Beratungsergebnis in der Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr wird mündlich berichtet.

(Landrat)