

## Vorbemerkungen:

Im Zusammenhang mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgte 2009 und 2010 eine umfangreiche Optimierung des Busverkehrs im Kreisgebiet. Aufgrund seiner Komplexität wurde das Troisdorfer Busnetz dabei jedoch ausgeklammert. Stattdessen wurde dieser Teilraum anschließend separat bearbeitet. Projektstart war im März 2012.

Inzwischen liegt das Optimierungskonzept vor, so dass als nächster Schritt die offizielle Abstimmung mit den betroffenen Kommunen und Verkehrsunternehmen eingeleitet werden kann. Die Ergebnisse dieser Abstimmung werden in eine Beschlussempfehlung an den Planungs- und Verkehrsausschuss einfließen. Aufgrund des betrieblichen Zusammenhangs werden dabei gleichzeitig die Ergebnisse des Busnetz-Evaluationsberichtes Niederkassel berücksichtigt. Eine Umsetzung wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 angestrebt.

## Erläuterungen:

Eine vollständige Fassung des Optimierungskonzeptes ist dieser Vorlage beigelegt. Wichtigster Aspekt ist die Abstimmung des Busnetzes auf die veränderten Verhältnisse seit Eröffnung des S-Bahn-Verkehrs sowie die Herstellung der im aktuellen Nahverkehrsplan geforderten Bedienungsstandards. Diese sind auf vielen Relationen bislang noch nicht umgesetzt. Gleichzeitig sieht die Verwaltung in Troisdorf als größte Stadt des Rhein-Sieg-Kreises mit verdichteter Bauungsstruktur erhebliche Fahrgastwachstumspotenziale. Das Konzept orientiert sich vor diesem Hintergrund am Planungsgrundsatz des Nahverkehrsplans, auf fahrgaststarken Verkehrsrelationen durch eine angebotsorientierte Fahrplangestaltung Fahrgastpotenziale besser zu aktivieren.

Die grundlegenden Planungsziele des Optimierungskonzeptes lassen sich folgendermaßen zusammenfassen (vgl. auch TOP 7.6 zum Planungs- und Verkehrsausschuss vom 24.05.2011):

- 1) Übersichtliche und auch für Gelegenheitskunden verständliche Netzstruktur
- 2) Zweiteilung des Netzes in Haupt- und Ergänzungslinien
- 3) Vereinheitlichung der Bedienungszeiten entsprechend der Bedienungsvorgaben des Nahverkehrsplans
- 4) Taktverdichtung auf den Hauptlinien entsprechend der Bedienungsvorgaben des Nahverkehrsplans
- 5) Verstärkte Nutzung des ZOB Spich
- 6) Erweiterung des Liniennetzes in Bereiche mit Erschließungsdefiziten (u.a. Camp Spich, Junkersring)

Im Konzept wird zunächst die Umsetzung einer Grundausbaustufe empfohlen (vgl. Kapitel 4). Damit werden die wesentlichen Ziele erreicht. Durch die gleichzeitige Ausschöpfung von Optimierungspotenzialen kann die notwendige Mehrleistung auf 128.000 km pro Jahr begrenzt werden. Bezogen auf die Gesamtbetriebsleistung der RSVG beträgt diese Leistungserhöhung ca. 1%. Von der Grundausbaustufe betroffen sind die Städte Troisdorf, Lohmar, Niederkassel, Sankt Augustin, Siegburg und Köln. Linienwegsveränderungen finden dabei ausschließlich in Troisdorf statt. Mit 104.000 km pro Jahr entfällt auch der größte Teil der Mehrleistung auf Troisdorf.

Die Bedienungsvorgaben des aktuellen Nahverkehrsplans sind nach Umsetzung der Grundausbaustufe in der Regel erfüllt. Ausnahme sind die grenzüberschreitenden Relationen nach Bonn und Sankt Augustin. Auf diesen beiden Relationen würde eine vollständige Realisierung der Vorgaben zu einer weiteren Mehrleistung von ca. 262.000 km pro Jahr und der Notwendigkeit

einer Abstimmung mit dem Aufgabenträger Stadt Bonn führen. Aus diesem Grund sind Angebotsverbesserungen auf diesen beiden Achsen nur optional vorgesehen. Wie auch einige weitere wünschenswerte Verbesserungen in Troisdorf selbst folgt diese Vorgehensweise dem Prinzip einer Aufwärtskompatibilität der Grundausbaustufe, so dass zusätzliche Verbesserungen nach dem Baukastenprinzip unabhängig voneinander umsetzbar sind.

Im Auftrag

(Michael Jaeger)