

Vorbemerkungen:

Für die Busverbindung zwischen Troisdorf, Altenrath und Lohmar existieren zwei grundsätzliche Varianten, die beide im Buskonzept Troisdorf geprüft worden sind:

- Anbindung mit der Linie 506 über Altenforst (wie im Bestand)
- Anbindung mit einer eigenständigen Linie auf direktem Weg, dafür Kürzung der Linie 506 auf den zentralen Troisdorfer Abschnitt zwischen Sieglar und Stadtzentrum

Eine direkt geführte Busverbindung zwischen Troisdorf und Altenrath würde eine Beschleunigung von ca. 10 bis 15 Minuten ermöglichen, d.h. eine Halbierung der Fahrzeit. Gegenüber dem heutigen Fahrweg der Linie 506 würden allerdings die für Altenrath relevanten Schulen nicht mehr am Linienweg liegen. Der Schulverkehr müsste folglich auf andere Weise organisiert werden. Außerdem müsste für die Linie 506 eine geeignete neue Endhaltestelle im östlichen Troisdorfer Stadtkern eingerichtet werden.

In der Abstimmung zum Buskonzept Troisdorf wurde seinerzeit seitens der Stadt Troisdorf die heute bestehende Variante mit der Linie 506 über Altenrath bevorzugt und im Dezember 2014 dann auch umgesetzt.

Aus Sicht der Verwaltung bietet eine direkt geführte Linie einige Vorteile, auch in Bezug auf die strategische Weiterentwicklung des ÖPNV in Troisdorf und Lohmar. In der Abstimmung zum Buskonzept Lohmar (Umsetzung Dezember 2018) wurde eine Beschleunigung des Busverkehrs zwischen Troisdorf und Lohmar ebenfalls thematisiert. Die Umsetzung einer direkt geführten Linie wie im Antrag vorgeschlagen – d.h. beschleunigte Führung ausgewählter bestehender Fahrten, aber ohne Einfluss auf den Schulverkehr – ist allerdings nicht möglich.

Erläuterungen:

Wesentlicher Unterschied der beiden Varianten ist die Abwicklung des Schulverkehrs:

- Das heutige Fahrplankonzept ermöglicht eine nahezu vollständige Integration des Altenrather Schulverkehrs in den Taktfahrplan. Damit entsteht in den Hauptverkehrszeiten ein dichter Takt. Kehrseite ist die lange Fahrzeit zwischen Troisdorf Bahnhof und Altenrath von ca. 25 Minuten. Außerdem werden in der Linie 506 zwei sehr unterschiedlich ausgelastete Streckenäste miteinander verknüpft (Sieglar – FWH – Troisdorf als einer der am stärksten frequentierten Abschnitte im RSVG-Netz sowie Troisdorf – Altenrath – Lohmar mit deutlich geringerer Nachfrage). Dies erschwert eine nachfragegerechte und wirtschaftlich sinnvolle Angebotsplanung.
- Bei einer direkt geführten Linie müsste der Schülerverkehr zwischen Altenrath und den beiden zugehörigen Grundschulen (KGS Schloßstraße sowie Waldschule) sowie dem Gymnasium Altenforst separat mit Einsatzwagen abgedeckt werden, wofür zwischen 11 und 16 Uhr etwa einmal stündlich Fahrten erforderlich wären. Das Ziel einer möglichst vollständigen Integration des Schülerverkehrs in den allgemeinen Taktfahrplan wäre damit aufgegeben. Dafür könnte das Angebot auf der verbleibenden Linie 506 einerseits sowie der neuen Linie nach Altenrath und Lohmar andererseits der unterschiedlichen Auslastung entsprechend optimiert werden. Zudem würde sich die Fahrzeit zwischen Bahnhof Troisdorf und Altenrath halbieren. In Lohmar wiederum könnte die neue Linie mit einer der bestehenden lokalen Linien verschmolzen werden (z.B. 553, 554 oder 558), womit weitere Lohmarer Ortschaften eine Direktverbindung nach Troisdorf sowie zum Schienenverkehr erhalten würden.

Während der heutige Fahrplan der Linie 506 zwischen Troisdorf, Altenrath und Lohmar einen 60'-Grundtakt mit partieller Verdichtung auf 20'-Takt in den Hauptverkehrszeiten vorsieht, würde

eine direkt geführte Linie zweckmäßigerweise ganztags im 30'-Takt zzgl. Schulfahrten verkehren. Diese beiden Varianten wären nach erster Abschätzung leistungsneutral.

Die notwendige neue Endhaltestelle für die Linie 506 im östlichen Troisdorfer Stadtkern ist bei Zugrundelegung des heutigen Fahrplans am Waldfriedhof denkbar. Erforderlich wäre dafür die Herstellung einer Buswendeschleife. Auch andere Varianten mit veränderten Linienwegen sind grundsätzlich denkbar.

Grundsätzlich ist es nicht sinnvoll, aus dem bestehenden Angebot beide Varianten zu entwickeln, d.h. einige Fahrten über den heutigen Linienweg und einige beschleunigt. In der Hauptverkehrszeit würde dies dazu führen, dass anstelle eines klar vertakteten Angebotes die Fahrten durch den Fahrzeitenversatz an jeweils einem Ende nahezu zeitgleich verkehren würden und dahinter dann ein Fahrplanloch entsteht. In der Nebenverkehrszeit wiederum verkehrt die Linie 506 zwischen Troisdorf, Altenrath und Lohmar derzeit ohnehin nur stündlich, d.h. es gibt derzeit überhaupt keine Fahrten, die anders verkehren könnten.

Im Auftrag

(Dr. Tengler)