

# WEITERENTWICKLUNG DES BUSVERKEHRS IN SIEGBURG

MOBILITÄTSAUSSCHUSS  
DER STADT SIEGBURG AM 29.11.2021

# REKAPITULATION

## Beschlusslage aus dem PVA RSK 01.03.2021

- Darstellung der **Fahrgastentwicklung** sowie von **Schwerpunkten der strategischen Weiterentwicklung** des ÖPNV im TOP „Öffentlichen Personennahverkehr evaluieren und ausbauen“
- Kriterien für Schwerpunkte: Angebotsdefizite gemäß NVP, Fahrgastpotenzial, Kapazitätsengpässe
- **Priorität 1: Teilraum Troisdorf/Siegburg/Hennef**
- Rahmenbeschluss ÖPNV im Rhein-Sieg-Kreis:  
„Die Verwaltung wird gebeten, im Rahmen einer **5-Jahres-Strategie** den **Ausbau des ÖPNV** und SPNV konzeptionell auszuarbeiten und jährlich mit **konkreten Vorschlägen zu Angebotserweiterungen** der Politik vorzustellen.“
- Konkretes Ziel u.a. Verdichtung auf **10'-Takt** im städtischen Raum
- Anstelle von Einzelmaßnahmen soll ein **Gesamtkonzept** erarbeitet werden. Es wird beabsichtigt, im Laufe des Jahres 2021 konkrete Planungen vorzulegen und diese anschließend weiter zu verfeinern. Eine Umsetzung kann dann **sukzessive ab 2022** erfolgen.

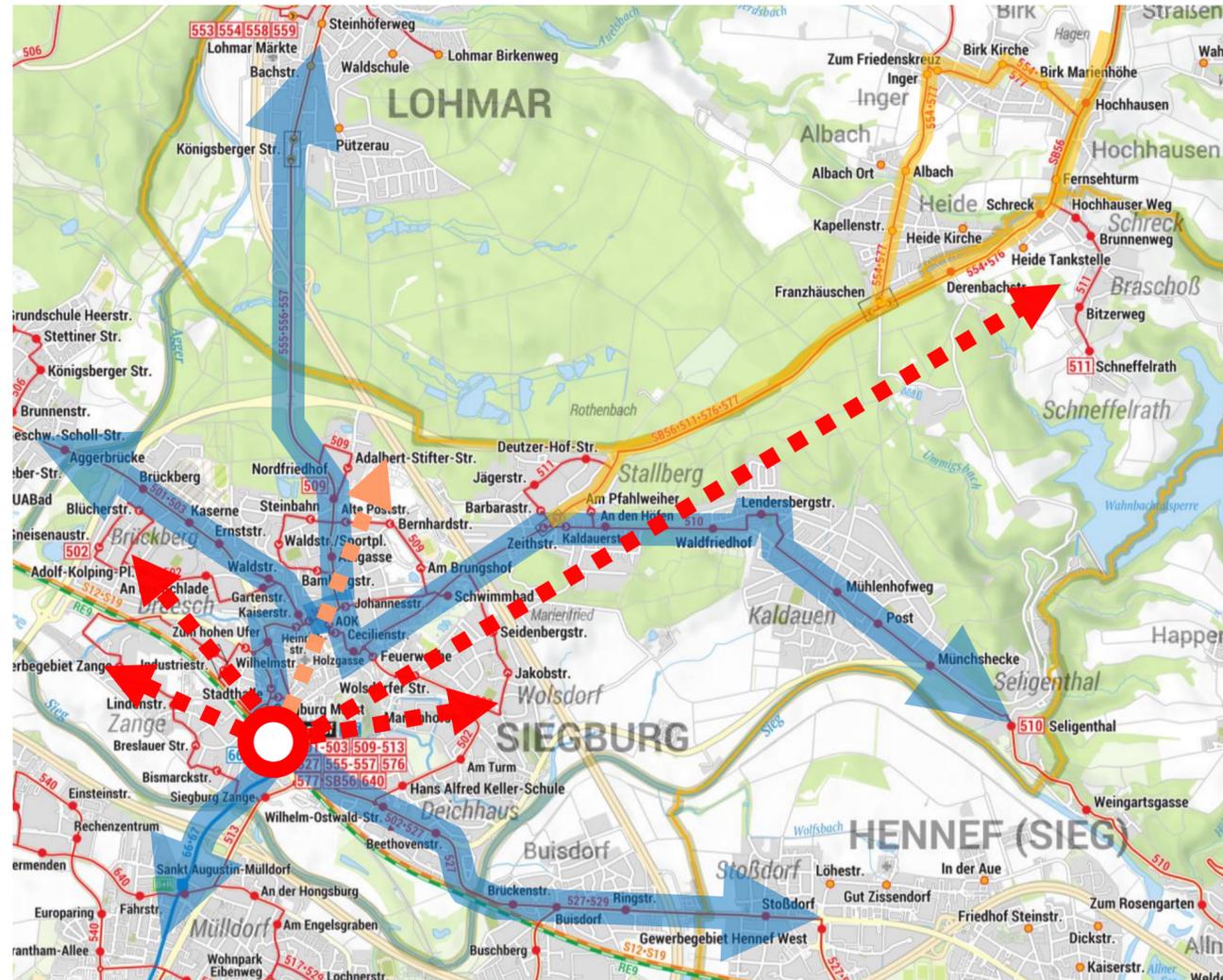
## Voraussetzungen für die Umsetzung von ÖPNV-Maßnahmen

- Beschlussfassung im Kreistag und in den Stadträten
- Bereitstellung zusätzlicher Finanzmittel

Erste Ansätze für Optimierungen und Angebotsverbesserungen wurden im Mobilitätsausschuss der Stadt Siegburg am 01.06.2021 präsentiert.

Eine dynamische Steigerung der ÖPNV-Fahrleistung ist im Haushaltsplan 2021/22 des RSK grundsätzlich berücksichtigt. Aber: Die Umsetzung konkreter Maßnahmen für den Fahrplanwechsel 12/2022 muss Anfang 2022 in die Gremien des Rhein-Sieg-Kreises eingebracht werden.

# PLANUNGSANSATZ BUSNETZ 2022



- Hauptachse im 10'-Takt
- Primärnetz im ländlichen Raum (30'-Takt)
- - - Stadtlinie im 30'-Takt mit Rendezvousknoten

## Verbesserung der Hauptachsen

- Rahmenbeschluss PVA vom 01.03.2021
- Achsen mit hoher Auslastung und hohem Nachfragepotenzial
- Einführung 10'-Takt Mo-Fr mindestens in den Hauptverkehrszeiten
- Einführung 20'-Takt samstags sowie Mo-Fr außerhalb der HVZ (Harmonisierung mit dem Schienenverkehr)
- Perspektivisch 10'-Takt tagesdurchgängig (auch vormittags und samstags)
- Mindestens zwei Fahrten pro Stunde sonntags und abends

## Stadtlinien

- Einführung 30'-Takt Mo-Sa (sonntags und abends ggf. bedarfsgerecht)
- Einheitliche Betriebszeiten (erste Ankunft Siegburg 5:30 Uhr, letzte Abfahrt 21 Uhr)
- Anschlussknoten am Bf Siegburg  
⇒ gute Erreichbarkeit aller Ziele im Stadtgebiet Siegburg
- Prüfung Fahrzeugeinsatz (ggf. Kleinbus)
- Prüfung Linienwegoptimierungen

# AUSBAU 10-MINUTEN-TAKT



## Ziel: Spürbare Steigerung der Relevanz des ÖPNV im Stadtverkehr

- 10'-Takte haben sich dafür als sehr wirkungsvolles Instrument erwiesen
- Voraussetzung: Bündelung ausreichender Nachfrage auf Hauptachsen
- Effekt: zeitflexible Nutzung des ÖPNV ohne Fahrplankenntnis möglich!
- Außerdem: Harmonisierung mit der S-Bahn und Stadtbahn
- Umsetzung Siegburg – Troisdorf (Luisenstr.) 2009 ganztags
- Umsetzung Siegburg – Lohmar (Aulgasse) 2018 in der HVZ
- Beide Maßnahmen führten zu jeweils ~1.000 neuen Fahrgästen pro Tag

## Vordringliche Achsen (jeweils Verkehrstag Montag bis Freitag)

- Linie 510 (Zeithstraße/Stallberg/Kaldauen)
- Linie 527 (Frankfurter Straße/Buisdorf/Hennef)
- Planung: 10'-Takt jeweils ca. 6:30-8:30 und 12:30-18:30 Uhr (bisher überwiegend 15'-Takt, Linie 510 bereits kurzzeitig 10'-Takt)
- In den Zwischenzeiten sowie bis ca. 21 Uhr beide Linien im 20'-Takt (510 Leistungsumschichtung, 527 Ausweitung 30' auf 20')
- Optional 10'-Takt auf den Linien 510 und 527 ganztags bis ca. 21 Uhr
- Achse Siegburg – Lohmar: Füllung von Lücken des 10'-Taktes vormittags

# AUSBAU WOCHENENDANGEBOT

## Ansätze

- Ziel: ÖPNV als Verkehrsalternative im Einkaufs- und Freizeitverkehr
- Städtische Hauptachsen: samstags 20'-Takt, sonntags (+abends) 30'-Takt
- Regionale Hauptachsen: samstags 30'-Takt, sonntags (+abends) 60'-Takt
- Stadtlinien: samstags 30'-Takt, sonntags bedarfsorientiert
- 15'-Takte im Bestand passen samstags nicht zur S-Bahn und Stadtbahn (erfolgte Umstellung Schienenverkehr von 15'- auf 10'-Grundtakt)

## Vordringliche Achsen samstags

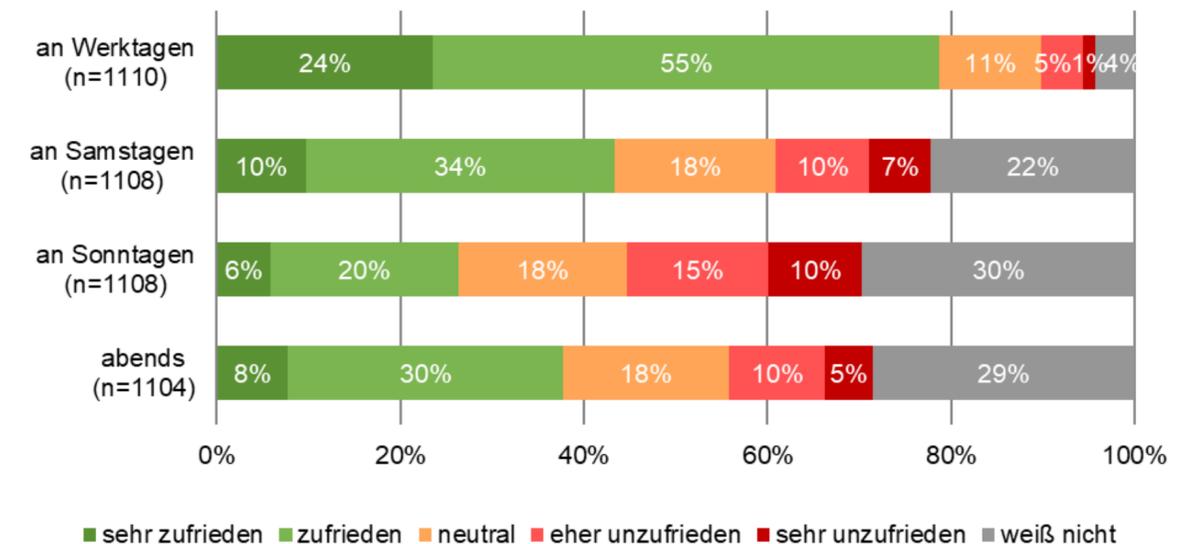
- Linien 501/503 (Luisenstraße) jeweils 20' statt 30' (zusammen 10')
- Linie 510 (Zeithstraße/Kaldauen) 20' statt 15'/30' (leistungsneutral)
- Linie 527 (Frankfurter Straße/Buisdorf/Hennef) 20' statt 30'
- Linie 577 (Birk/Neunkirchen) 30' statt 60'
- Stadtlinien (502, 509, 511) 30' statt 60'

## Vordringliche Achsen sonntags

- Linien 556/557 (Aulgasse/Lohmar) jeweils 60' statt 120'

## Erfahrungen aus dem Buskonzept Troisdorf (2014)

- Erhebliche Potenziale im ÖPNV in Mittelstädten
- Absolut und relativ hohe Steigerungen möglich
- Vordringlichkeit aus Fahrgastsicht



## Fahrgastzuwachs Troisdorf 2012-2018

- Schultag 3.975 (+15%)
- Samstag 4.579 (+49%)
- Sonntag 2.544 (+69%)

# OPTIMIERUNG STADTLINIEN



# LINIEN 502 UND 511

## Angebotsdichte

- Harmonisierung der Betriebszeiten
- Betriebsaufnahme ca. 30 Minuten früher
- Betrieb Ast Wolsdorf 30 Minuten länger
- Taktverdichtung Samstag 30' statt 60' von ca. 10 bis 21 Uhr

## Struktur

- Rendezvous am Bahnhof Siegburg zur vollen und halben Stunde
- Neue Fahrplanlage Siegburg – Am Turm zeitversetzt zu SBB56
- Darstellung der beiden Hälften der Linie 502 mit eigener Liniennummer

## Prüfpunkte

- Fahrzeugeinsatz Ast Brückberg
- Fahrzeit Ast Brückberg  
(für Einbindung in Rendezvous knapp > Beschleunigungspotenziale prüfen!)
- Einbindung Grundschulverkehr Stallberg > Schneffelrath in Linie 511
- Umfang/Weiterentwicklung bedarfsgesteuerte Verkehre abends und sonntags



# LINIE 509

## Situation

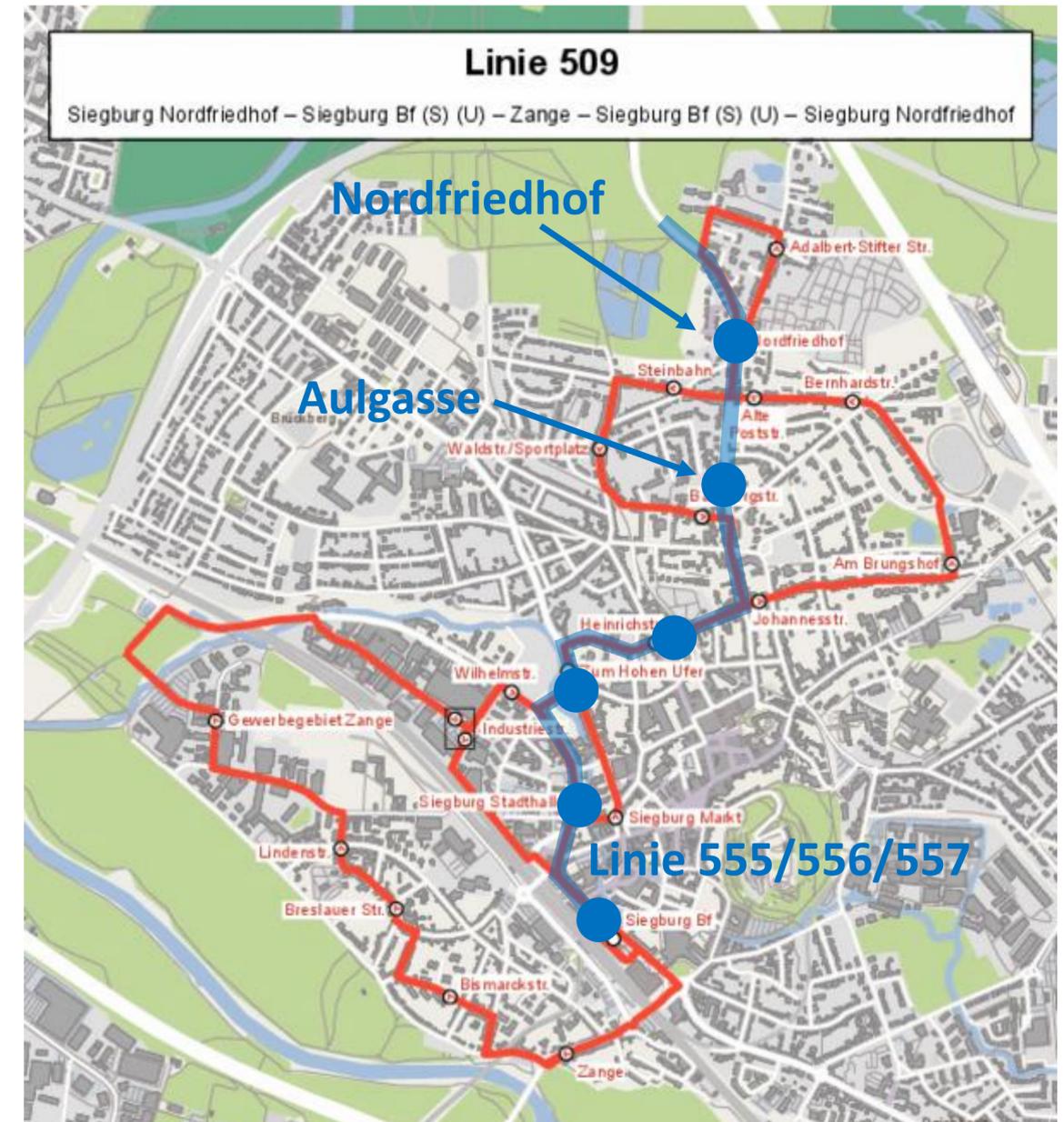
- Alleinige Erschließung Zange, dort Bedienungsdefizit (bestehender 60'-Takt für Stadtverkehr irrelevant)
- Anbindung Nordstadt zusätzlich zu den Hauptlinien nicht erforderlich
- 2018 nur noch 248 Fahrgäste/Tag auf der Gesamlinie (2009 waren es noch 406)

## Planung Nordstadt

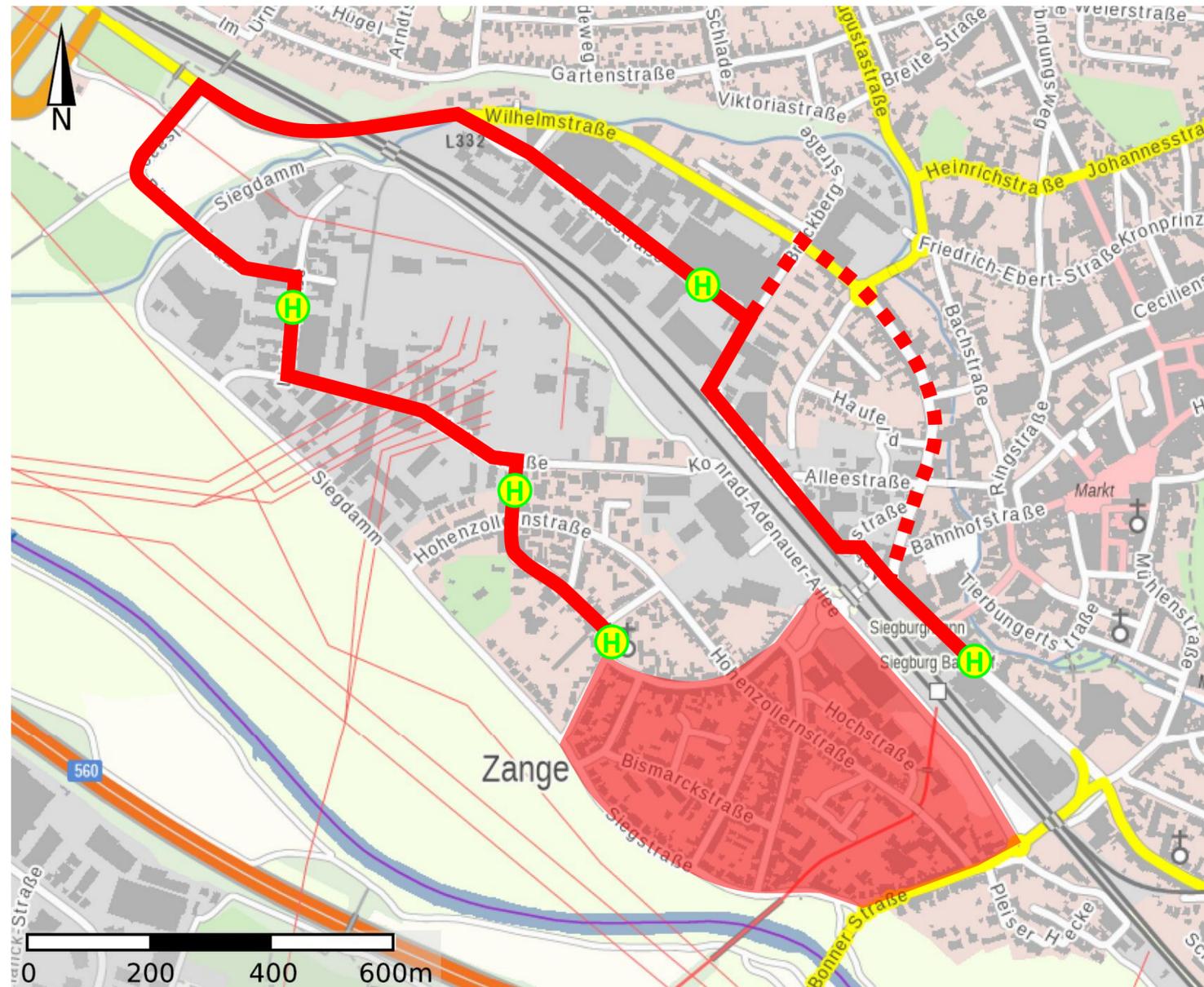
- Umstellung Schleife Nordstadt auf TaxiBus oder alternativ Einstellung
- Flankierend Angebotsverbesserungen Achse Aulgasse (s. Hauptlinien)

## Planung Zange

- Einführung 30'-Takt montags bis samstags, um eine praktische Nutzbarkeit im Alltagsverkehr sicherzustellen
- Bedienzeiten und Einbindung in Rendezvousknoten Siegburg analog Linie 502
- Optimierung des Linienweges
- Kleinbuseinsatz (Niederflurfahrzeuge mit großer Mehrzweckfläche)



# OPTIMIERTER LINIENWEG ZANGE



## Planungsansätze

- Anbindung Industriestraße (insbesondere Berufsbildungszentrum und Einzelhandel)
- Hin-/Rückweg statt Schleife, um Fahrten von der Zange zum Einzelhandel in beiden Fahrtrichtungen zu ermöglichen
- Fahrzeit hin/rück maximal 25 Minuten für Einbindung in den Anschlussknoten Siegburg sowie Umlauf mit einem Fahrzeug
- Umgehung der staugefährdeten Bonner Straße (wenn sinnvoll möglich)

## Zu klärende Randbedingungen

- Wendefahrt Zange (rot schraffierter Bereich)
- Fahrweg ab Bahnhof: via Industriestraße nur Kleinbuseinsatz möglich, via Wilhelmstraße bessere Erschließung und freizügiger Fahrzeugeinsatz, aber Fahrzeitmehrbedarf, der dann für die Erschließung auf der Zange „fehlt“
- Ggf. zusätzliche Haltestellen
- Ggf. zusätzlich rückwärtige Anbindung Bahnhof (mit direktem Umsteigeweg zur Linie 66)

# AUFWANDSABSCHÄTZUNG

## Leistungsmehrung bei Umsetzung aller geschilderten Maßnahmen

- |   |             |
|---|-------------|
| • Verbesserte Angebote auf den Hauptachsen Mo-Fr (Ausbau 10'-Takte):      | 48.000 km/a |
| • Abbau Bedienungsdefizite auf den Hauptachsen abends und am Wochenende:  | 57.000 km/a |
| • Neuordnung Stadtlinien 502, 509, 511 mit 30'-Takt Mo-Sa und Rendezvous: | 65.000 km/a |

## Optionale weitere Maßnahmen zur Einordnung der Größenordnungen (Auswahl...)

- |  |              |
|--|--------------|
| • Linien 510+527, Mo-Sa ganztägig auf 10'-Takt verdichtet (zusätzlich zu o.g. Mehrleistung): | 204.000 km/a |
| • Linie 511, Sonntag- und Abendverkehr mit Bus statt TaxiBus:                                | 30.000 km/a  |
| • 15'- statt 30'-Takt in der HVZ nach Neunkirchen und Seelscheid                             | 94.000 km/a  |

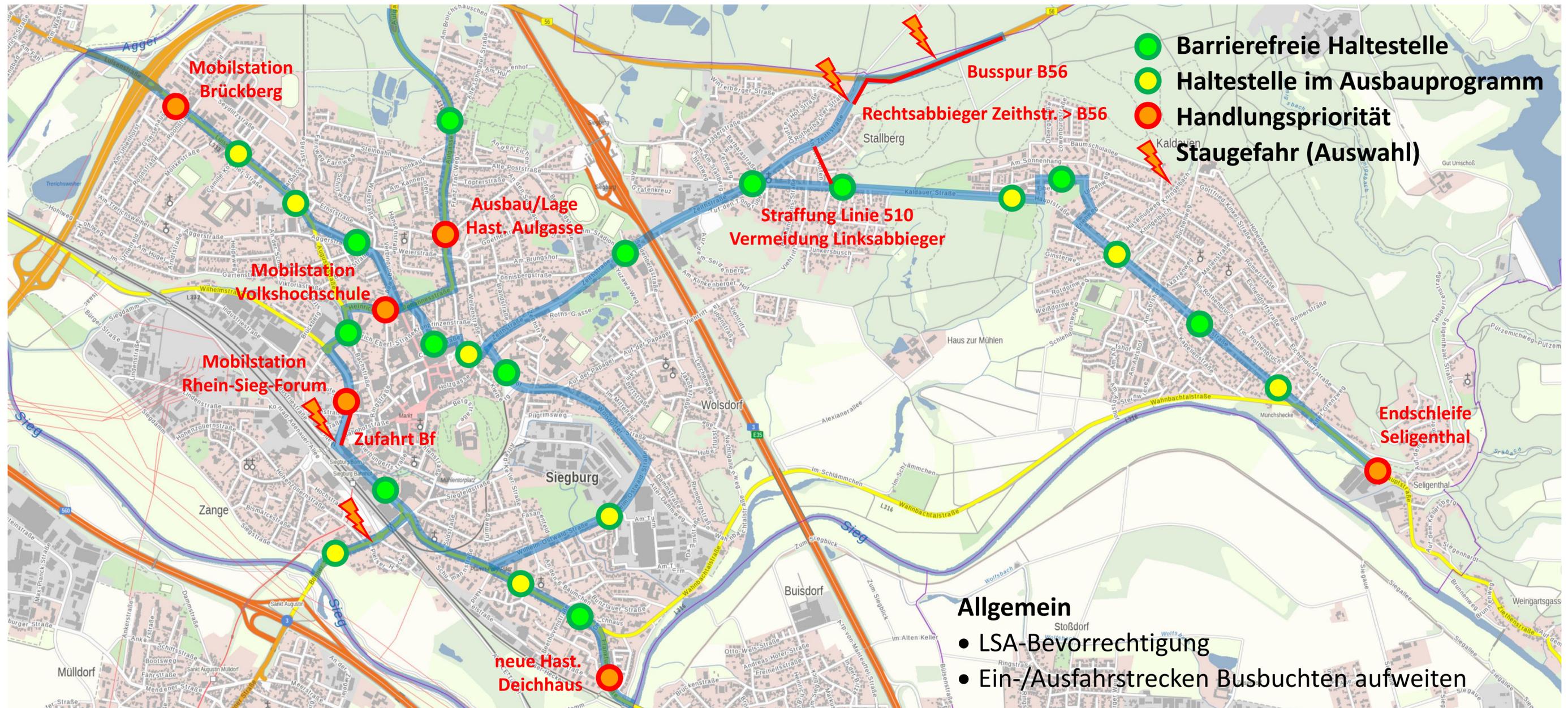
In der ÖPNV-Umlage ist für 2021 ein kommunaler Anteil von 0,98 €/km angesetzt.

# VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT

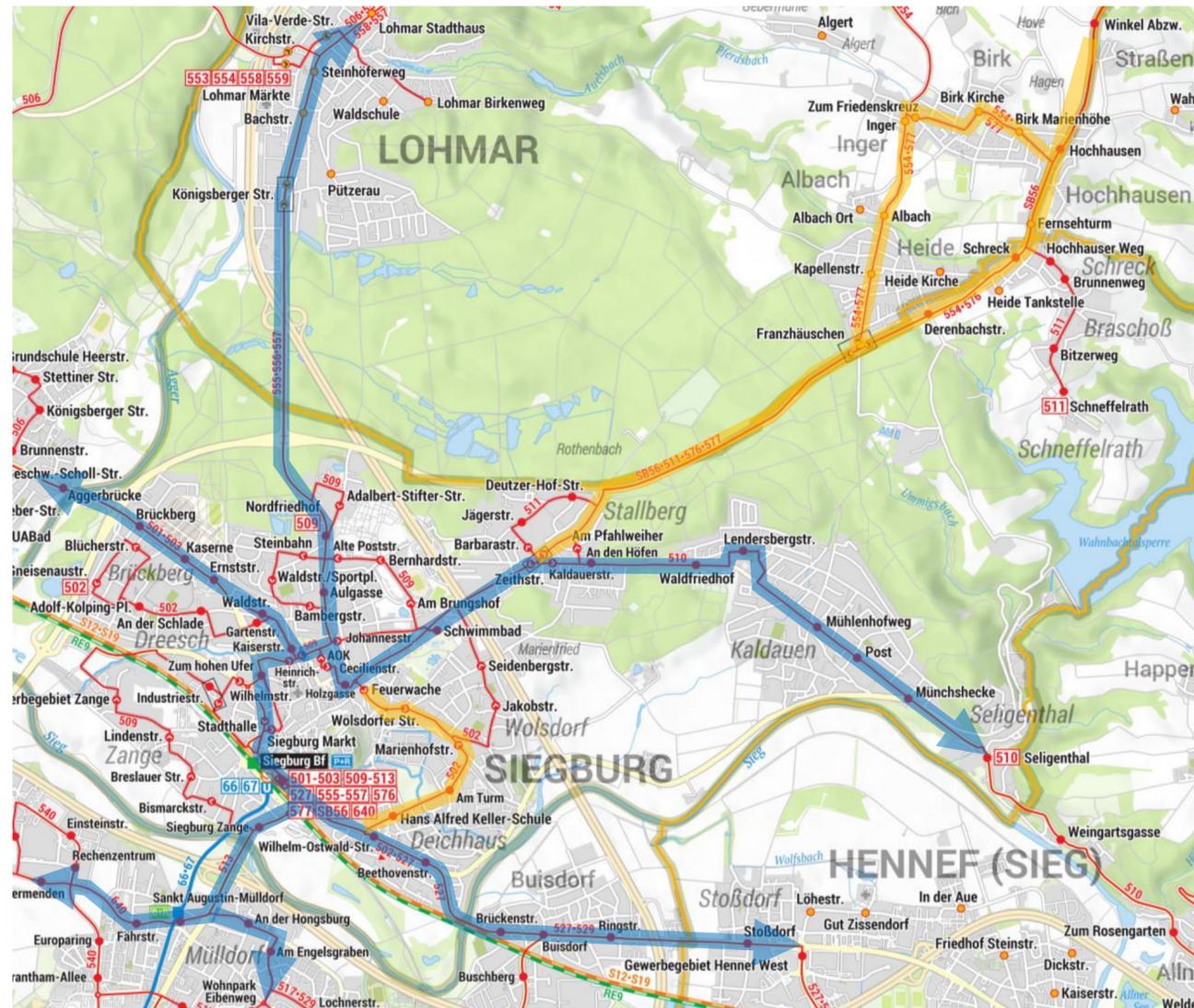
**Dr.-Ing. Christoph Groneck**  
Projektleiter Nahverkehrsplanung

Telefon 02241 13-2220  
[christoph.groneck@rhein-sieg-kreis.de](mailto:christoph.groneck@rhein-sieg-kreis.de)

# BUSVORRANGNETZ



# LINIENNETZ UND NACHFRAGE



— Primärnetz im städtischen Raum  
— Primärnetz im ländlichen Raum

Linie	Linienweg	2009	2018	Anmerkung
501	Siegburg - Troisdorf - Wahn	13.126	13.344	
503	Siegburg - Troisdorf - Sieglar	1.345	4.919	2014 Taktverdichtung
502	Brückberg - Wolsdorf	949	1.345	
509	Zange - Nordfriedhof	406	248	
510	Siegburg - Kaldauen - Hennef	7.547	5.064	2010 in 510/527 getrennt
511	Siegburg - Schneffelrath	1.020	1.190	
512	Siegburg - Ittenbach	768	1.282	2010 Taktverdichtung
513	Siegburg - Oberpleis	1.030	806	früher Linie 535
527	Siegburg - Buisdorf - Hennef	--	4.188	2010 aus 510 entstanden
556	Siegburg - Lohmar - Rösrath	1.179	2.103	
557	Siegburg - Lohmar - Overath	1.716	2.267	
558	Siegburg - Lohmar - Wahlscheid	163	188	2019 eingestellt
576	Siegburg - Seelscheid - Much	2.020	1.075	2010 in 576/SB56 getrennt
577	Siegburg - Neunkirchen - Much	1.484	1.838	
640	Siegburg - Menden - Bonn Hbf	3.318	5.254	
SB56	Siegburg - Marienfeld	--	810	2010 aus 576 entstanden

8/2021

- Angabe: Fahrstzahlen an Normalwerktagen mit Schulbetrieb
- Datengrundlage: VRS-Verbunderhebungen 2009 und 2018
- Linienverläufe beschreiben den Zustand während der VRS-Erhebung 2018
- Buskonzept Lohmar war 2018 noch nicht umgesetzt (2020 ca. +1.100 Fahrgäste/Tag auf den Linien 555/556/557)