Vorbemerkungen:

Der Ausschuss für Planung und Verkehr hat die Verwaltung am 03.12.2019 beauftragt, ein Konzept zur stufenweisen Umsetzung eines Schnellbuskonzeptes auf Grundlage der NVR-Förderrichtlinie „Regionale Schnellbusse“ zu erarbeiten. Außerdem soll ein Zwischenbericht mit einem Vorschlag darüber, ob ein erster Förderantrag zum Stichtag 31.03.2020 gestellt werden kann, erarbeitet werden. Dieser Zwischenbericht wird hiermit vorgelegt.

Die Förderrichtlinie des NVR ist der o.g. Vorlage zum Ausschuss für Planung und Verkehr vom 03.12.2019 zu entnehmen. Sie enthält im Kreisgebiet 18 grundsätzlich förderfähige Relationen. Voraussetzung ist, dass die Förderkriterien bzgl. Fahrzeugeinsatz, Fahrplanangebot, Schnelligkeit, Direktheit, Evaluation und Infrastruktur erfüllt werden.

Erläuterungen:

Aufgrund des Planungsaufwandes, der Vorlaufzeit für Fahrzeug- und Personalbereitstellung, ggf. vorab notwendiger Infrastrukturmaßnahmen und der finanziellen Rahmenbedingungen kann ein regionales Schnellbusnetz im Rhein-Sieg-Kreis nur schrittweise realisiert werden. Daher ist zunächst eine Priorisierung einzelner Korridore erforderlich. Die Verwaltung hat zu diesem Zweck alle 18 potenziellen Korridore auf ihre kurzfristige Realisierbarkeit hin überprüft. Da die Voraussetzungen bzgl. Fahrplanangebot, Fahrzeugeinsatz und Evaluation bei allen Korridoren gleich sind, stellt sich insbesondere die Frage, auf welchen Korridoren die Anforderungen bzgl. Schnelligkeit und Direktheit erfüllbar sind.

Bezüglich Schnelligkeit wird eine Reisegeschwindigkeit von mindestens 32,5 km/h vorausgesetzt. In der Detailbetrachtung zeigte sich, dass dieser Grenzwert im bestehenden Liniennetz nur auf einem einzigen potenziellen Schnellbuskorridor bereits erfüllt wird (Linie 530, Hennef – Ruppichteroth – Waldbröl). Auf allen anderen Korridoren sind daher gegenüber dem bestehenden Liniennetz deutlich direkterer Linienwege, Auslassung von Ortschaften und/oder Infrastrukturmaßnahmen erforderlich. Dies bedeutet, dass neue Schnellbuslinien i.W. ein überlagertes zusätzliches ÖPNV-Angebot sein werden und nur vereinzelt aus dem Bestand entwickelt werden können. Selbst dann sind aber mit vertretbarem Aufwand mittelfristig nur auf etwa der Hälfte der Korridore ausreichende Reisegeschwindigkeiten erzielbar.

Darüber hinaus wird ein maximaler Umfwegfaktor von 1,2 gefordert (d.h. Verhältnis von Streckenlänge und Luftlinie). Ausnahmen sind möglich, wenn keine entsprechend direkten Straßen zur Verfügung stehen, insbesondere aufgrund der Topographie oder der Querung von Flüssen. Vor allem im rechtsrheinischen Kreisgebiet wird diese Ausnahmegenehmigung in Anspruch genommen werden müssen, da topographisch bedingt auf vielen Korridoren selbst die direktesten Straßenverbindungen Umwegfaktoren von 1,4 oder größer aufweisen. Ob dies die Förderfähigkeit beeinträchtigt, kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden.

Notwendige Infrastrukturmaßnahmen können nur gemeinsam mit den Straßenbaulastträgern erfolgen. Für einige Korridore ist die vorherige Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen zwingend (z.B. Schaffung neuer Haltestellen an überörtlichen Straßen), diese können daher erst mittelfristig realisiert werden.

Bei der Priorisierung von Korridoren ist es außerdem erforderlich, räumliche Teilnetze zu bilden, damit der geforderte spezielle Schnellbus-Fahrzeugpark wirtschaftlich dimensioniert werden kann. Schließlich ist die Realisierung auch davon abhängig, ob Einvernehmen mit ggf. beteiligten benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern erzielt werden kann.

Auf Grundlage der Überprüfung empfiehlt die Verwaltung fünf Korridore im Bedienungsgebiet der RSVG zur Detailprüfung für eine mögliche erste Ausbaustufe.

- Siegburg – Seelscheid – Much (– Marienfeld)
- Hennef – Neunkirchen – Much – Overath
- Hennef – Ruppichterath – Waldbröl
- Hennef – Uckerath – Asbach
- Bad Honnef – Windhagen – Asbach

Die Hintergründe dieser Empfehlung sowie Einschätzungen zu den anderen Korridoren werden nachfolgend konkretisiert. Die angegebene Nummerierung bezieht sich dabei auf die Förderrichtlinie des NVR.

Nr. 7 Dieringhausen – Wiehl – Waldbröl – Windeck-Schladern – Windeck-Rosbach

Die Federführung für diesen Korridor wird beim Oberbergischen Kreis gesehen, da er nur auf einem kurzen Abschnitt im Rhein-Sieg-Kreis verläuft und vorwiegend der Anbindung von Wiehl und Waldbröl an den Schienenverkehr dient. Die Verwaltung wird dem Oberbergischen Kreis vorschlagen, im Gegenzug die Federführung des Korridors Nr. 14 (Bröltal) zu übernehmen. Dies korrespondiert auch mit den Bedienungsgebieten der OVAG bzw. der RSVG.

Nr. 8 Bergisch Gladbach – Overath – Much

Für diesen Korridor ist eine Abstimmung mit dem Rheinisch-Bergischen-Kreis erforderlich. Aus Sicht der Verwaltung ist es sinnvoll, die Verbindung in Overath zu brechen, da bei Anschluss an den Bahnverkehr dort sonst Standzeiten von etwa 10 Minuten entstehen würden. Für die verbleibende Strecke Overath – Much wird stattdessen eine Verknüpfung mit dem Korridor 11 (Much – Hennef) empfohlen, so dass eine Querspange zwischen der Oberbergischen Bahn und der Siegtalstrecke entsteht. Dies schafft neue regionale Verbindungen wie z.B. Neunkirchen – Overath. Zur Gewährleistung der notwendigen Reisegeschwindigkeit muss eine Schnellbuslinie zwischen Overath und Much zwingend auf direktem Weg geführt werden, womit gleichzeitig das Gewerbegebiet Bövingen an die RB25 angebunden werden kann. Damit sind Fahrzeitgewinne von etwa 10 Minuten und eine Reisegeschwindigkeit von etwa 39 km/h erzielbar. Die bestehende Linie 575 ist für die Erschließung der Zwischenorte weiterhin erforderlich. Die Verwaltung empfiehlt eine Aufnahme des Korridors in die erste Ausbaustufe, da sie die Anbindung der Gemeinde Much an den SPNV spürbar verbessern würde.

Nr. 9 Much – Engelskirchen

Für diesen Korridor ist eine Abstimmung mit dem Oberbergischen Kreis erforderlich. Linienverkehr gibt es hier bislang nicht. Die Verwaltung empfiehlt, diesen Korridor für eine spätere Ausbaustufe zurückzustellen und zur Anbindung von Much an die Oberbergische Bahn den potenziell fahrgaststärkeren Korridor Nr. 8 zu favorisieren.

Nr. 10 Much – Ruppichterath – Eitorf

Dieser Korridor liegt quer zu den Siedlungs- und Hauptverkehrsachsen. Bessere Verbindungen in die Oberzentren sowie die Anbindung bislang vom ÖPNV nicht erschlossener Ortslagen sind durch ihn nicht möglich. Zwischen Ruppichterath und Eitorf fehlt auch eine qualifizierte direkte Straßenverbindung. Die Verwaltung empfiehlt, diesen Korridor für eine spätere Ausbaustufe zurückzustellen.

Nr. 11 Much – Neunkirchen-Seelscheid – Hennef

Die Relation von Hennef nach Neunkirchen ist gemäß Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises dem Primärnetz zugeordnet. Ebenfalls wurden auf diesem Korridor im Nahverkehrsplan erhebliche Bedienungsdefizite identifiziert. Seitens der Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid liegt ein Ratsbeschluss zu Angebotsverbesserungen vor. Auf dem weiteren Streckenabschnitt weiter nach Much verkehrt derzeit die Linie 577, die in den Hauptverkehrszeiten Kapazitätsengpässe aufweist. Die bestehenden Angebote verfehlen mit 32 km/h die geforderte Reisegeschwindigkeit knapp, durch kleinräumige Straffungen des Linienweges ist aber eine Beschleunigung auf bis zu

37 km/h realistisch. Weitere Fahrgastpotenziale können über eine Verknüpfung der beiden Korridore 8 und 11 erreicht werden (s.o.). Damit entsteht eine neue übergeordnete ÖPNV-Achse im nordöstlichen Rhein-Sieg-Kreis. Die Verwaltung empfiehlt, den derart verknüpften Schnellbuskorridor Hennef – Neunkirchen – Much – Overath in der ersten Ausbaustufe zu berücksichtigen, mit dem Rheinisch-Bergischen Kreis abzustimmen und gleichzeitig das Angebot der teilweise parallelen Linien 577 und 578 zu optimieren.

Nr. 12 Much – Neunkirchen-Seelscheid – Siegburg

Auf dem Korridor Nr. 12 verkehrt bereits die Linie SB56. Wie auch bei Korridor Nr. 11 ist dies eine Primärnetzachse gemäß Nahverkehrsplan mit Bedienungsdefiziten und vorliegendem Ratsbeschluss der Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid zu Angebotsverbesserungen. Zur Realisierung einer förderfähigen Schnellbuslinie müssen auf der SB56 Taktlücken geschlossen und Beschleunigungspotenziale aktiviert werden. Derzeit erreicht die Linie eine Reisegeschwindigkeit von 31,5 km/h. Durch konsequente Busbeschleunigung innerhalb von Siegburg sowie Verlegung der Haltestelle Pohlhausen an die B56 erscheinen die vorgegebenen Fahrzeitanforderungen erfüllbar. Für eine darüberhinausgehende weitere Beschleunigung sowie zur Gewährleistung einer pünktlichen Betriebsführung in den Hauptverkehrszeiten hält die Verwaltung eine Busspur auf der B56 zwischen Stallberg und Heide für dringend erforderlich, wovon auch die Linien 511, 576 und 577 profitieren würden. Es wird eine Einbeziehung des Korridors in die erste Ausbaustufe empfohlen.

Nr. 13 Hennef – Uckerath – Asbach

Eine Fördermöglichkeit besteht auf diesem Korridor zwischen Bad Honnef und der Landesgrenze südöstlich von Uckerath. Zwischen Hennef und Uckerath verkehrt derzeit die Linie 522, die auch Aufgaben der Feinerschließung übernimmt und daher nicht direkt geführt wird. Der Korridor ist im Nahverkehrsplan als Achse des Primärnetzes definiert, die dafür geforderten Angebotsstandards sind aber bislang nicht voll realisiert und in den Hauptverkehrszeiten ist die Kapazitätsgrenze erreicht. Mit einer überlagerten direkt geführten Schnellbuslinie könnte eine Reisegeschwindigkeit von 33,6 km/h erreicht und die Fahrzeit zwischen Hennef und Uckerath um etwa 10 Minuten verkürzt werden. Sollte seitens der benachbarten Aufgabenträger in Rheinland-Pfalz eine Mitfinanzierung erfolgen, ist eine Linienführung über Uckerath hinaus bis Asbach möglich. Dadurch könnten auch der Industriepark Mendt sowie die Gemeinde Buchholz auf direktem Wege mit Hennef bzw. dem SPNV auf der Siegstrecke verbunden werden. Die Verwaltung empfiehlt eine Umsetzung in erster Priorität.

Nr. 14 Hennef – Ruppichteroth – Waldbröl

Mit einer Reisegeschwindigkeit von 40,2 km/h ist die bestehende Linie 530 Hennef – Waldbröl die schnellste Linie im RSVG-Netz. Sie erfüllt damit bereits heute die Anforderungen der Förderrichtlinie an die Fahrzeit. Für einen Schnellbusbetrieb müssen aber neben dem obligatorischen Austausch des Fahrzeugparks Taktlücken geschlossen und der Linienweg innerhalb des Oberbergischen Kreises vereinheitlicht werden (derzeit ein Hauptlinienweg sowie eine Variante „über die Dörfer“). Die Verwaltung wird dies mit dem Oberbergischen Kreis abstimmen und empfiehlt eine Aufnahme des Korridors in die erste Ausbaustufe.

Nr. 18 Siegburg – Lohmar – Overath

Nr. 19 Troisdorf – Lohmar – Rösrath

Die notwendigen Reisegeschwindigkeiten werden auf beiden Korridoren auch bei direkteren Linienführungen mit jeweils unter 30 km/h deutlich verfehlt. Hinderlich ist vor allem das Fehlen einer geeigneten schnelleren Straßenverbindung zwischen Lohmar und Siegburg Bahnhof. Bei Fahrt über die Ortsumgehung (B56) sind gegenüber dem heutigen Linienweg keine relevanten Fahrzeitleistungen erzielbar, da dann der Fahrweg zum Siegburger Bahnhof insgesamt deutlich länger wird (+2,1 km). Zudem wäre eine Umsetzung nur mit erheblichen Veränderungen am

Lohmarer Busnetz möglich, welches im Dezember 2018 neu geordnet worden ist. Insbesondere auf der Verbindung zwischen Troisdorf und Lohmar gibt es aber Potenziale für eine direktere Busverbindung und auch entsprechende Prüfbeschlüsse der Stadt Lohmar. Es wird daher empfohlen, Entwicklungsperspektiven für beide Korridore im Rahmen der anstehenden Evaluation des Lohmarer Busnetzes detailliert zu untersuchen.

Nr. 20 Siegburg – Königswinter-Oberpleis – Bad Honnef

Die notwendige Reisegeschwindigkeit wird auf diesem Korridor nach vorläufiger Abschätzung knapp verfehlt. Grund dafür ist vor allem das Fehlen einer schnellen Straßenverbindung zwischen Siegburg und Oberpleis, zumal sich die Autobahn A3 nicht sinnvoll in den Linienweg einbauen lässt. Funktional wäre eine Schnellbuslinie in diesem Korridor aber sehr sinnvoll, da sie die beiden wichtigen Knotenpunkte Siegburg und Oberpleis mit Anschluss jeweils in alle Richtungen verbinden würde. Die Verwaltung empfiehlt, den Korridor zu einem späteren Zeitpunkt detaillierter zu untersuchen.

Nr. 21 Bad Honnef – Windhagen – Asbach

Eine Fördermöglichkeit besteht auf diesem Korridor zwischen Bad Honnef und der Landesgrenze bei Rottbitze. Auf dieser Relation bestehen laut Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises erhebliche Bedienungdefizite. Diese haben sich in den letzten Jahren deutlich verschärft, da im Einzugsgebiet große Neubau- und Gewerbegebiete entstanden sind. In Abstimmungen mit der Stadt Bad Honnef wurde mehrfach der Wunsch nach einer verbesserten Busanbindung artikuliert. Mit einer direkt geführten Schnellbuslinie könnten die Reisezeiten zwischen Bad Honnef, Rottbitze und Windhagen halbiert und die geforderten Reisegeschwindigkeiten erreicht werden. Vergleichbare Fahrzeitreduzierungen sind auf keinem anderen Schnellbuskorridor möglich. Sollte seitens der benachbarten Aufgabenträger in Rheinland-Pfalz eine Mitfinanzierung erfolgen, ist eine Linienführung über Windhagen hinaus bis Asbach möglich. Dies entspricht der Rahmenplanung übergeordneter Regiobus-Linien des dort zuständigen Zweckverbandes SPNV Nord. Die Verwaltung empfiehlt eine Umsetzung in erster Priorität.

Nr. 22 Troisdorf – Sieglar – Bonn

Nr. 23 Bonn – Mondorf – Niederkassel – Lülldorf – Köln-Zündorf/Wahn

Die notwendigen Reisegeschwindigkeiten können auf diesen Korridoren ohne massiven Infrastrukturausbau nicht erreicht werden. Selbst außerhalb der Hauptverkehrszeiten erreichen die bestehenden Linien 551 (Korridor Nr. 22) und SB55 (Korridor Nr. 23) nur 21,8 bzw. 25,4 km/h. Die Linie 551 fährt seit August 2019 zwischen Bonn und Sieglar bereits auf dem direkten Weg, mit einer Straffung des weiteren Streckenabschnittes bis Troisdorf sind maximal 25 km/h erreichbar. Die bestehende Linie SB55 entspricht sogar auf der Gesamtstrecke dem o.g. Schnellbuskorridor. Aus Sicht der Verwaltung ist das Stadtbahnprojekt Bonn – Niederkassel – Troisdorf zur nachhaltigen Verbesserung des ÖPNV in diesem Teilraum erheblich zielführender.

Nr. 24 Euskirchen – Heimerzheim – Bornheim – Bornheim-Roisdorf – Bonn-Tannenbusch

Für diesen Korridor ist eine Abstimmung mit dem Kreis Euskirchen erforderlich. Zwischen Euskirchen und Heimerzheim verkehrt derzeit lediglich die Linie 805 mit einzelnen Fahrten im Schülerverkehr, weiter von Bornheim nach Bonn-Tannenbusch die Linie 817. Die notwendigen Reisegeschwindigkeiten können aber nur realisiert werden, wenn eine Schnellbuslinie als zusätzliches Angebot nahezu ohne Zwischenortsbedienung eingerichtet wird. Im Vergleich zu bestehenden Korridoren mit dringendem Handlungsbedarf sind hier deutlich geringere Fahrgastpotenziale ersichtlich. Vor diesem Hintergrund empfiehlt die Verwaltung, den Korridor zunächst zurückzustellen.

Nr. 25 Erftstadt – Weilerswist – Heimerzheim – Buschhoven – Bonn-Duisdorf

Die Realisierung dieses Korridors betrifft das Gebiet von vier ÖPNV-Aufgabenträgern (Rhein-

Erft-Kreis, Kreis Euskirchen, Rhein-Sieg-Kreis, Stadt Bonn). Auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises wird der Korridor heute durch die stark frequentierte Linie 845 bedient. Um die Vorgaben zur Reisegeschwindigkeit zu erreichen, müsste diese in den zentralen Erschließungsgebieten Buschhoven und Heimerzheim gestrafft werden sowie an Morenhoven komplett vorbeifahren, womit die Flächenabdeckung schlechter wäre. Alternativ dazu müsste eine zusätzliche Linie eingerichtet werden. Im Rahmen des laufenden Leadcity-Projektes wurde aber die Linie 845 bereits erheblich verdichtet, so dass dort derzeit keine Bedienstungsdefizite existieren. Vor diesem Hintergrund und dem absehbar langen Zeitaufwand einer Koordination zwischen vier Aufgabenträgern empfiehlt die Verwaltung, den Korridor zurückzustellen.

Nr.26 Meckenheim – Wachtberg – Bad Godesberg

Von allen linksrheinischen Korridoren schätzt die Verwaltung diesen als den potenziell nachfragestärksten ein. In dieser Relation verkehrt bislang die Linie 855, die jedoch die geforderten Reisegeschwindigkeiten durch Feinerschließung in den Ortschaften nicht erreichen kann. Mit einer Schnellbuslinie wären zwischen Bad Godesberg und Meckenheim Fahrzeitvorteile von rund 15 Minuten realistisch. Notwendig ist dafür aber die Anlage komplett neuer Haltestellen an der L158 in Pech, Villip und Merl sowie möglichst eine Busspur im Zulauf auf Bad Godesberg. Im Zuge einer Realisierung müsste außerdem die Linie 855 überplant werden, um Überangebote zwischen Villip und Meckenheim zu vermeiden. Aufgrund des Infrastrukturaufwandes hält die Verwaltung eine kurzfristige Einrichtung für nicht realistisch, empfiehlt aber die Aufnahme von Abstimmungen zur sukzessiven Umsetzung der notwendigen Maßnahmen.

Nr. 27 Altenahr – Rheinbach – Weilerswist

Der Abschnitt von Altenahr nach Rheinbach wird bereits auf nahezu direktem Weg von der VRM-Linie 840 befahren, die Bestandteil des ausgeschriebenen Angebotes im Landkreis Ahrweiler ist. Daher ist hier mittelfristig keine zusätzliche Schnellbuslinie sinnvoll. Auf dem Abschnitt von Rheinbach über Heimerzheim nach Weilerswist verkehren derzeit abschnittsweise die Linien 817 und 986. Eine Schnellbuslinie müsste als übergeordnetes zusätzliches Angebot eingerichtet werden, um die geforderten Reisegeschwindigkeiten zu erreichen und gleichzeitig die Feinerschließung der Dörfer weiterhin zu gewährleisten. Aufgrund des großen Aufwandes bei relativ geringem Fahrgastpotenzial empfiehlt die Verwaltung keine kurzfristige Realisierung, wird aber mit dem ebenfalls zuständigen Kreis Euskirchen eine längerfristige Perspektive abstimmen. Dies gilt insbesondere für den weitgehend im Kreis Euskirchen liegenden Streckenabschnitt Weilerswist – Heimerzheim, der auch Bestandteil des Korridors Nr. 25 ist.

Im Auftrag

(Dr. Tengler)