

**Rheinisch-Bergischer Kreis, Oberbergischer Kreis, Stadt Leverkusen**

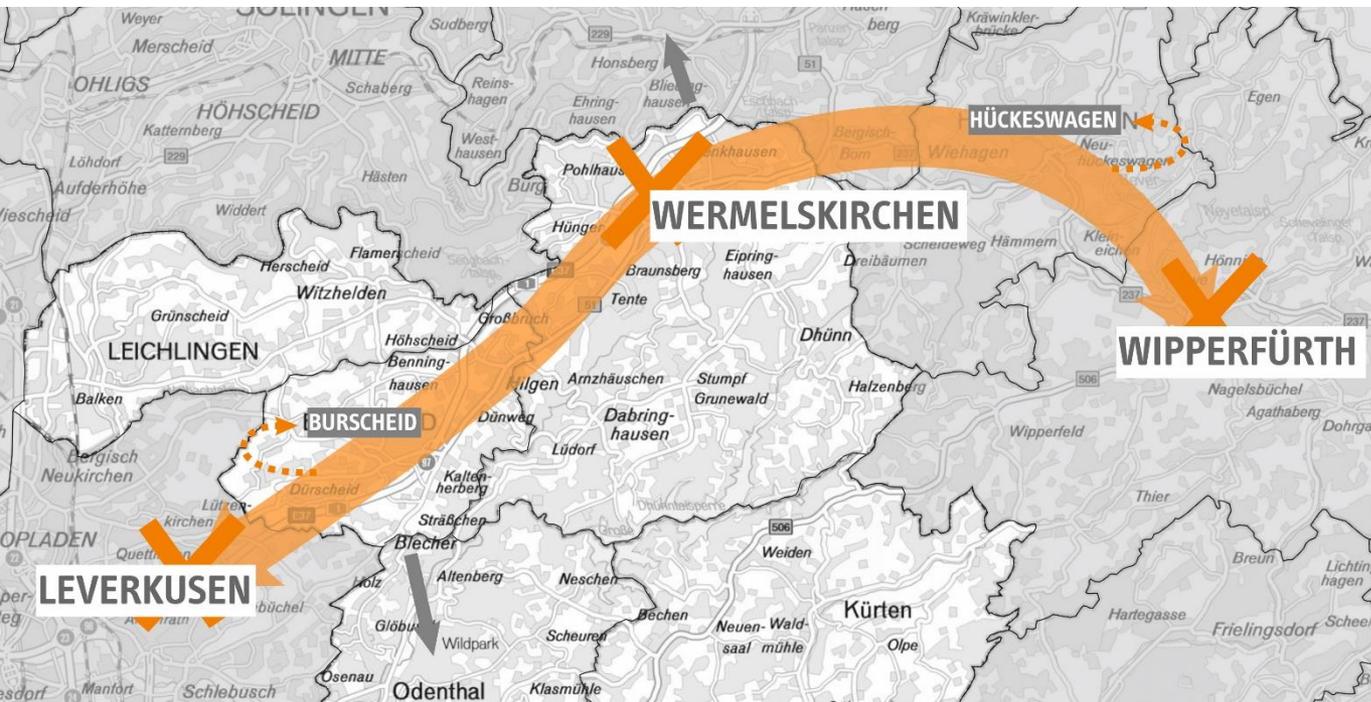
**Machbarkeitsstudie für einen Schnellbus im Norden des Oberbergischen Kreises (OBK), des Rheinisch-Bergischen Kreises (RBK) sowie der Stadt Leverkusen (mit Anschluss an den SPNV)**

**Ergebnispräsentation**

**Stand 15.12.2020**

# Hintergrund

- Untersuchungsraum stellt einen wichtigen Korridor aus dem Oberbergischen Kreis und dem nördlichen Rheinisch-Bergischen Kreis in Richtung Leverkusen und an die Schienenachse Köln/Bonn mit Anbindung an den RRX dar
- Hinterland soll vom RRX durch Zubringerlinien als leistungsstarke, attraktive Angebote partizipieren
- In schienenfernen Räumen können hierzu Schnellbusse zum Einsatz kommen
- Einbettung in das Regionale 2025-Projekt – Bergische Schnellbusse



# Grundsätzliche Merkmale der Schnellbus-Konzeption

- Schnelle Beförderung
- Bedienung weniger / nur zentraler Haltestellen
- attraktive / garantierte Verknüpfungen zu höherwertigen Verkehrsmitteln
- gesicherte örtliche Erschließung durch Zubringerverkehre oder ergänzende Mobilitätsangebote
- Hochwertige Fahrzeuge / Beförderungsqualität
- Busse mit hohem Komfort (u.a. Klimaanlage, Sonnenschutz, Bestuhlung, Beinfreiheit, WLAN)

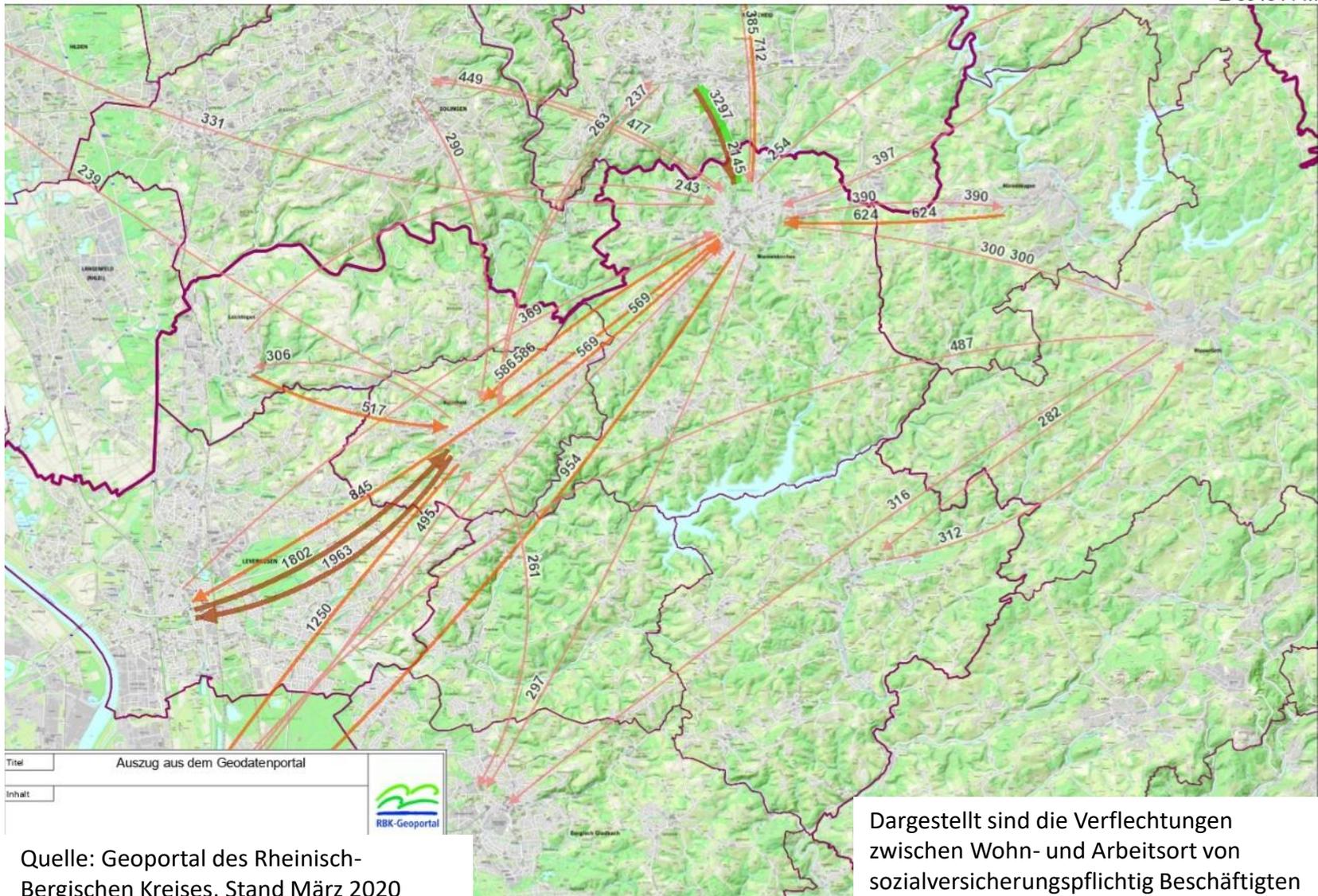
# Förderkriterien des Landes NRW / NVR

- Mindest-Durchschnittsgeschwindigkeit von 32,5 km/h und ein Umwegfaktor von 1,2
- Abweichungen sind in begründeten Fällen möglich (insbesondere aus Gründen der Topographie, Nutzung von Fährverbindungen oder bei Lücken im für den Busverkehr nutzbaren Straßennetz).
- Es ist sicherzustellen, dass mindestens an den Bahnhöfen und den zentralen Verknüpfungspunkten der Kommunen gehalten wird.
- Die Linienführung muss die regionale Netzwirkung gewährleisten; zwingend ist mindestens eine Verknüpfung an einem Punkt räumlich und zeitlich mit dem SPNV.

## Mindestbedienungsangebot

- Montag – Freitag: 05:00 – 21:00 Uhr
  - Samstag: 09:00 – 21:00 Uhr
  - Sonntag: individuell nach Bedarf
  - Ferien: wie Schulzeiten
- mindestens T60, maximal förderfähig T30
- 
- mindestens T120, maximal förderfähig T60

# Pendlerverflechtungen



# ÖPNV-Angebot im Untersuchungskorridor

## OBK

Mindestbedienung 60-Minuten Takt  
und zusätzlichen Verstärkerfahrten

<b>Mo. – Fr.</b>	06 - 22 Uhr
<b>Sa.</b>	07 - 22 Uhr
<b>So. und Feiertage</b>	09 - 22 Uhr

## RBK

Mo-Fr: 20-Minuten Takt  
Sa: 30-Minuten Takt  
So: 60-Minuten Takt

<b>Mo. – Fr.</b>	04 - 24 Uhr (HVZ 06 – 21 Uhr)
<b>Sa.</b>	07 - 22 Uhr (HVZ 08 – 21 Uhr)
<b>So. und Feiertage</b>	09 - 22 Uhr (HVZ 09 – 21 Uhr)

## LEV

Stadtbus Mo-Fr 10-Minuten Takt  
(durch Überlagerung von Linien)

### Vorgaben Schnellbus nach NVP

<b>Mo. – Fr.</b>	20 - Minuten Takt
<b>Sa.</b>	30 - Minuten Takt
<b>So. und Feiertage</b>	30 - 60 Minuten Takt

# ÖPNV-Angebot im Untersuchungskorridor

- Kein durchgängiges Angebot zwischen OBK – RBK – LEV
- Zwischen Wipperfürth, Hückeswagen und Wermelskirchen besteht mit den Linien 336 und 261 eine regelmäßige Verbindung mit einem Umstieg in Hückeswagen. Die Linie 261 ist außerdem die einzige Verbindung von Hückeswagen in Richtung Wermelskirchen.
- Zwischen (Remscheid-) Wermelskirchen und Lev.-Schlebusch – Köln verkehrt die zentrale Regional-Linie 260.
- Am zentralen Raiffeisenplatz Burscheid-Hilgen besteht neben der Linie 260 aus Wermelskirchen auch ein Angebot der Linie 252 von/nach Leichl.-Witzhelden – Solingen. Die Linie 252 verkehrt auch in Burscheid-Mitte.
- Am Raiffeisenplatz sowie in Burscheid-Mitte können Fahrgäste zudem auf die wichtige Regional-Linie 239/240 (Relation BUR-Hilgen - BUR-Mitte - LEV.-Opladen) zusteigen.

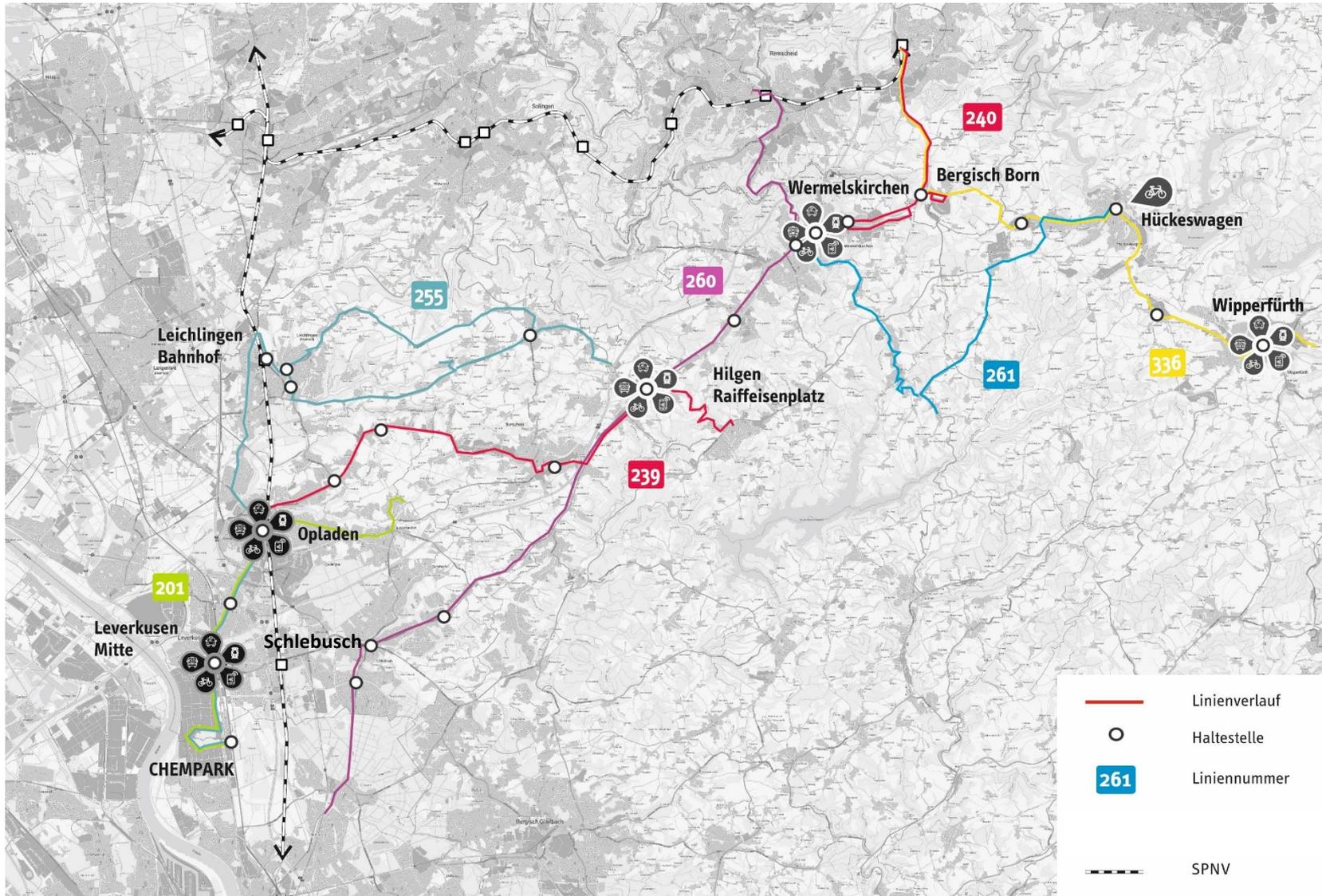
# SPNV-Angebot im Untersuchungskorridor

- Ab Leverkusen-Mitte verkehren Züge des S-Bahn- und Regionalverkehrs (SPNV)
  - S 6 // RE 1 // RE 5 (RRX; Vorlauf im T60)
- Weitere Schienenhaltepunkt im Untersuchungskorridor befinden sich in
  - Lev.-Opladen: RE 7 // RB 48
  - Lev.-Schlebusch: RB 48
  - Lev.-Chempark: S 6
  - Leichlingen: RB 48

# Mögliche Linienführung über BAB 1

- Im Rahmen der Vorprüfung durch die 3 AT und den Gutachter wurde eine direkte Führung des Schnellbusses von/ab BAB-1-Zufahrt in Burscheid bis LEV.-Mitte erörtert
- Nach gutachterlicher Prüfung wären keine belastbaren Fahrzeitvorteile für einen Schnellbus auf dieser Achse zu erzielen, da die verkehrlichen Beeinträchtigungen in den Stoßzeiten, insbesondere wegen der umwegigen Anfahrt nach Lev.-Mitte gravierend sind
- Darüber hinaus führt der Wegfall der u.g. projektierten Haltepunkte zu einem Verlust von Fahrgastpotenzial und beeinträchtigt somit die Wirtschaftlichkeit:
  - Lev.-Opladen: RE 7 // RB 48 (Variante 1)
  - Lev.-Schlebusch: RB 48 (Variante 2)

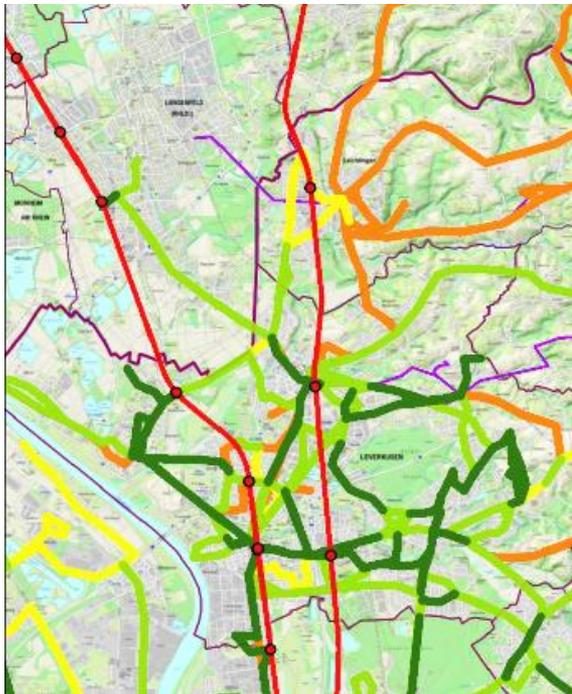
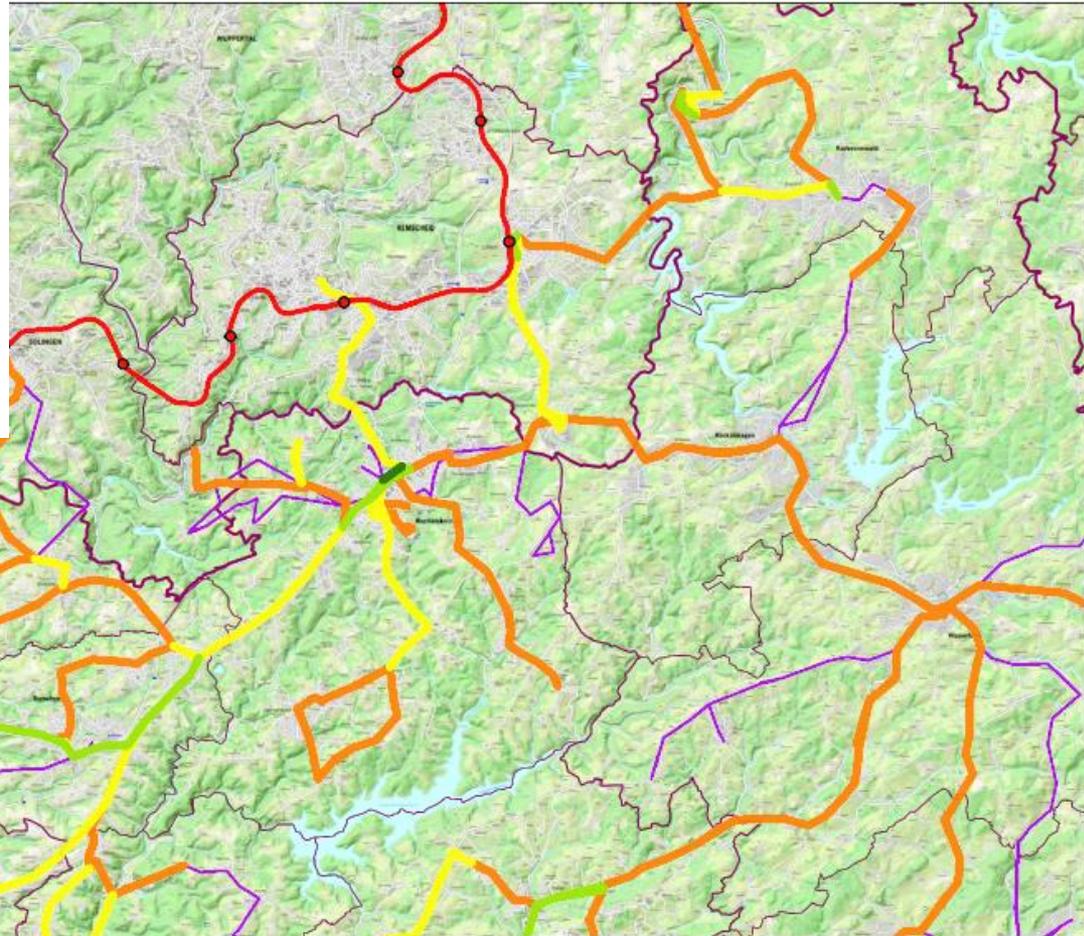
# Bestandslinien und Verknüpfungspunkte



# Bedienungsangebot Mo-Fr

Montag - Freitag 2020

- 10-Minuten-Takt und besser
- 20-Minuten-Takt und besser
- 30-Minuten-Takt und besser
- 60-Minuten-Takt und besser
- Einzelfahrten



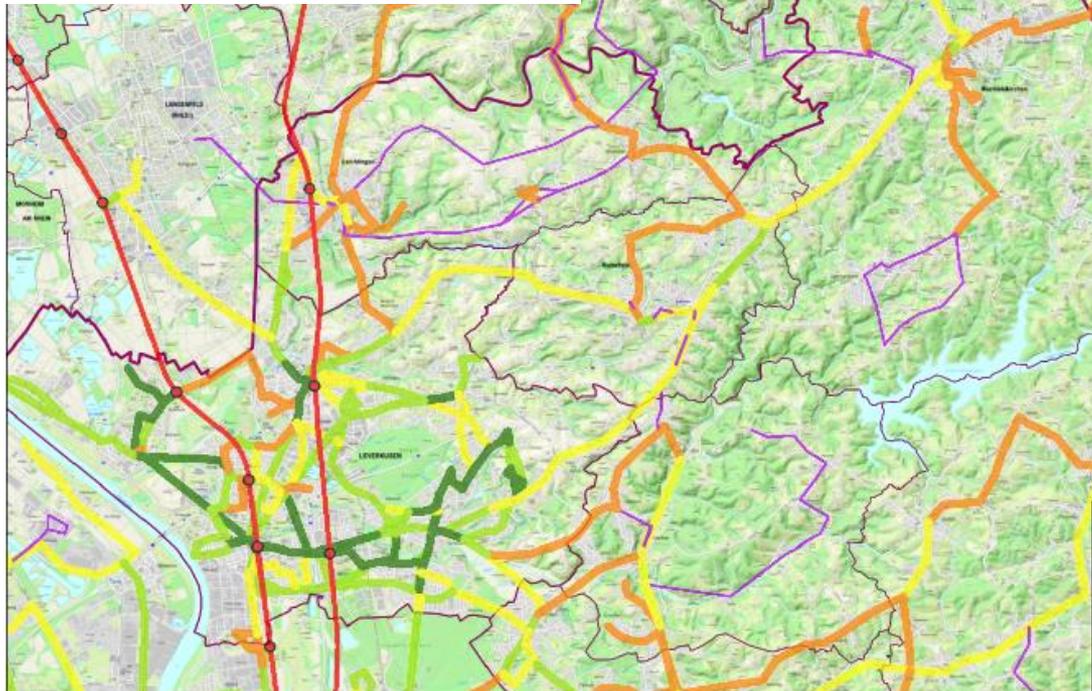
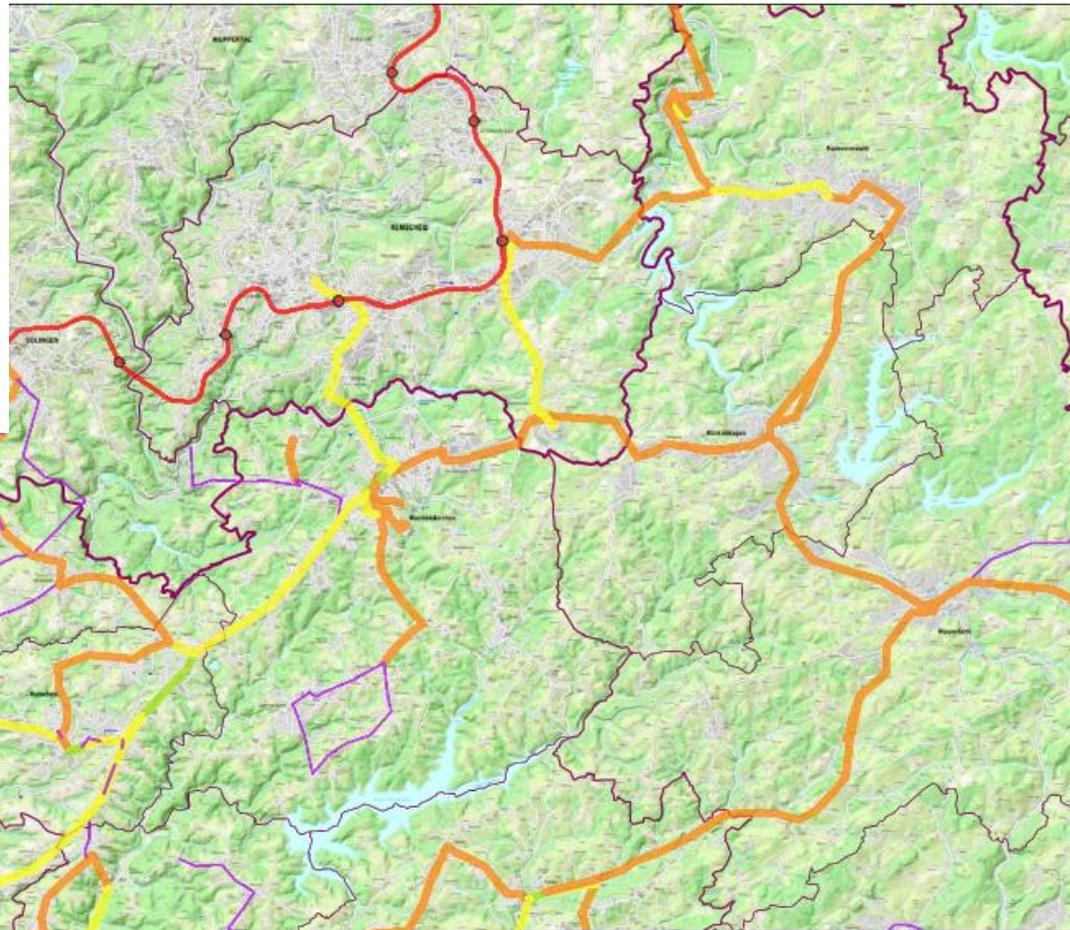
Titel	Auszug aus dem Geodatenportal	
Inhalt		

Quelle: Geoportall des Rheinisch-Bergischen Kreises, Stand März 2020

# Bedienungsangebot Sa

Montag - Freitag 2020

- 10-Minuten-Takt und besser
- 20-Minuten-Takt und besser
- 30-Minuten-Takt und besser
- 60-Minuten-Takt und besser
- Einzelfahrten



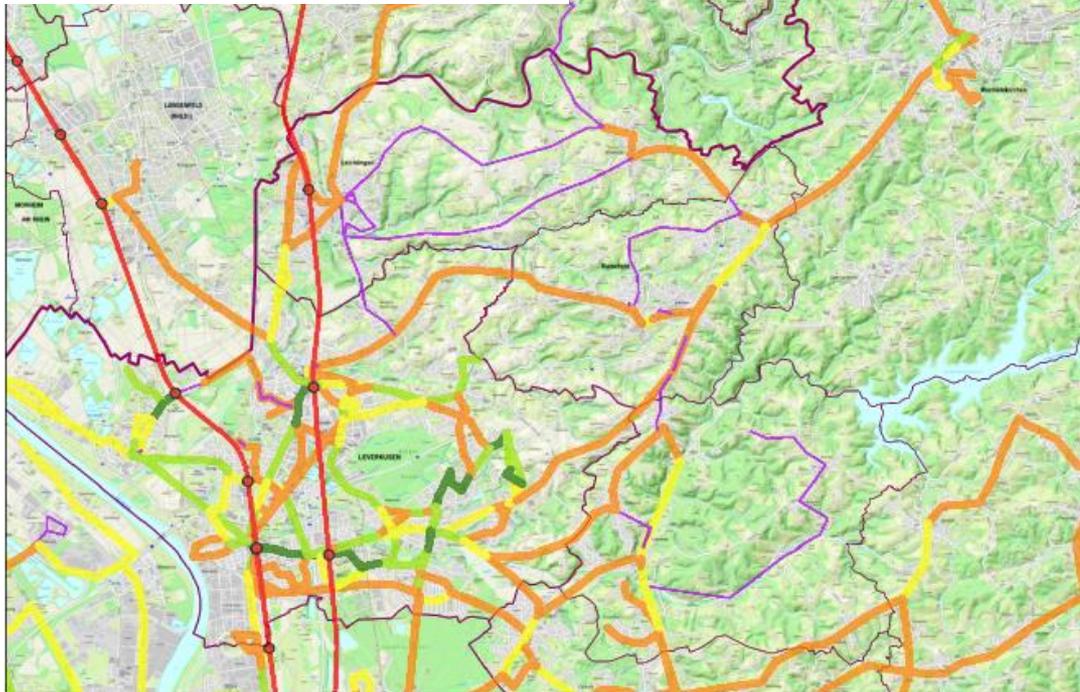
Titel	Auszug aus dem Geodatenportal	
Inhalt		

Quelle: Geoportal des Rheinisch-Bergischen Kreises, Stand März 2020

# Bedienungsangebot So

Montag - Freitag 2020

- 10-Minuten-Takt und besser
- 20-Minuten-Takt und besser
- 30-Minuten-Takt und besser
- 60-Minuten-Takt und besser
- Einzelfahrten



Titel	Auszug aus dem Geodatenportal
Inhalt	



Quelle: Geoportal des Rheinisch-Bergischen Kreises, Stand März 2020

# Zielgruppen Schnellbus

Berufstätige, Pendelnde

arbeitstägliche Wege zwischen Wohn- und Arbeitsort  
Mo-Fr/Sa mit hoher Reisegeschwindigkeit und Flexibilität

Kinder und Jugendliche

Direkte Verbindungen zu Bildungs-/Freizeiteinrichtungen

Ältere Menschen

Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen (Versorgung,  
Medizin etc.) – barrierefreie Angebote, direkte  
Verbindungen



- Relevante Zielgruppen sind besonders Berufstätige, Pendelnde sowie Kinder und Jugendliche
- Steigerung der Fahrgastpotenziale aufgrund der hohen Dynamik im Zulauf auf Leverkusen (und Köln/Bonn) sowie dem Ausbau von inter- und multimodalen Verknüpfungsangeboten

# Anforderungen an den Schnellbus

## Erschließungsqualität

Bushaltestelle	300m
Zentraler Verknüpfungspunkt mit regelmäßigen symmetrischen Anschlussbildungen	1.000m
SPNV-Haltestelle	3.000m

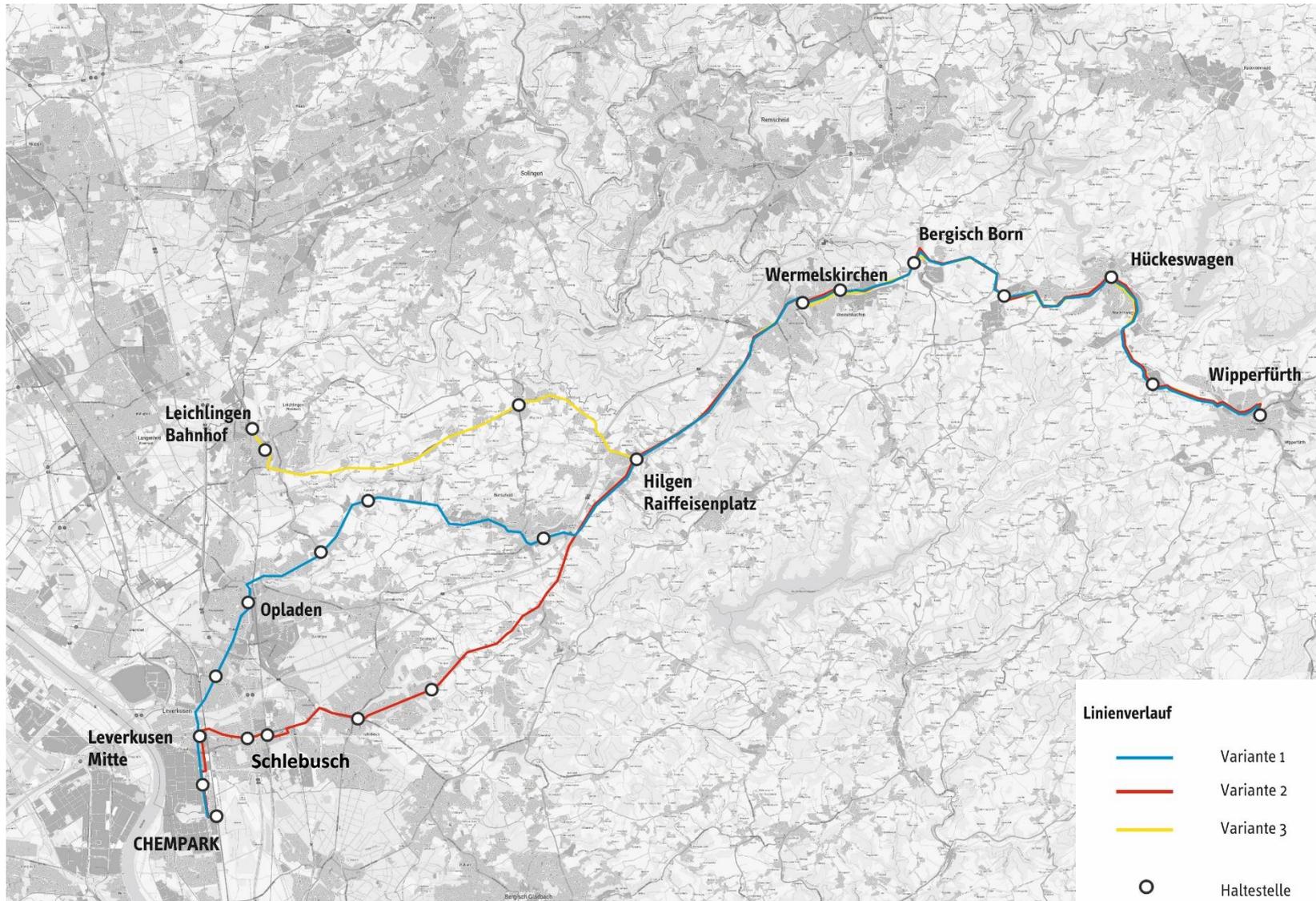
## Verkehrszeiten

	Empfehlung	Mindestanforderung Förderkriterien
Mo. – Fr.	05:00 – 24:00 Uhr	05:00 – 21:00 Uhr
Samstag	05:00 – 24:00 Uhr	09:00 – 21:00 Uhr
Sonntag	06:00 – 24:00 Uhr	Individuell nach Bedarf

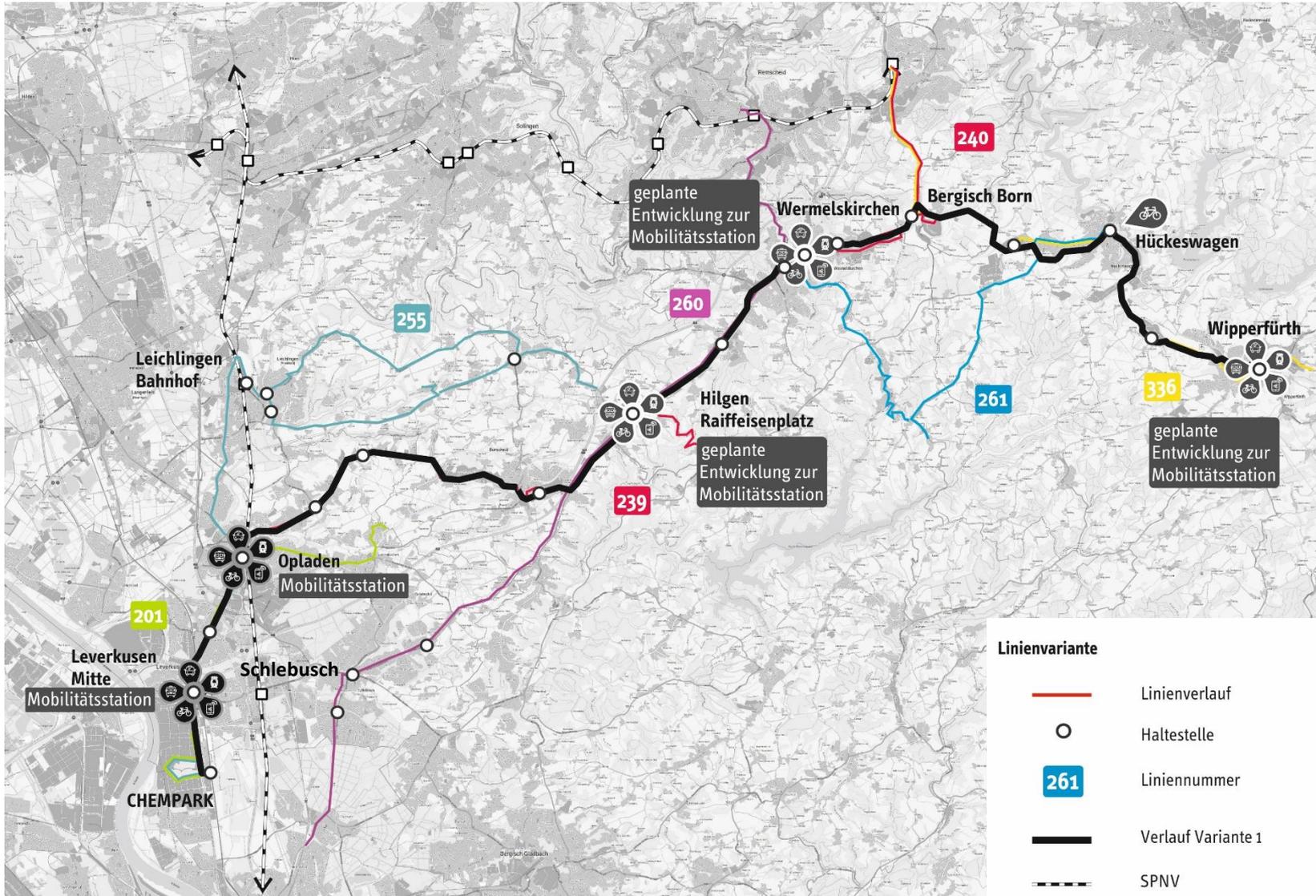
## Bedienungsqualität

	Qualitätsoffensive	Empfehlung	Mindestanforderung Förderkriterien
Mo. – Fr.	Tagesdurchgängig T30	05-21 Uhr T30, sonst T60	T60
Samstag	Tagesdurchgängig T30	09-21 Uhr T30, sonst T60	T60
Sonntag	Tagesdurchgängig T30	09-18 Uhr T60, sonst T120	T120

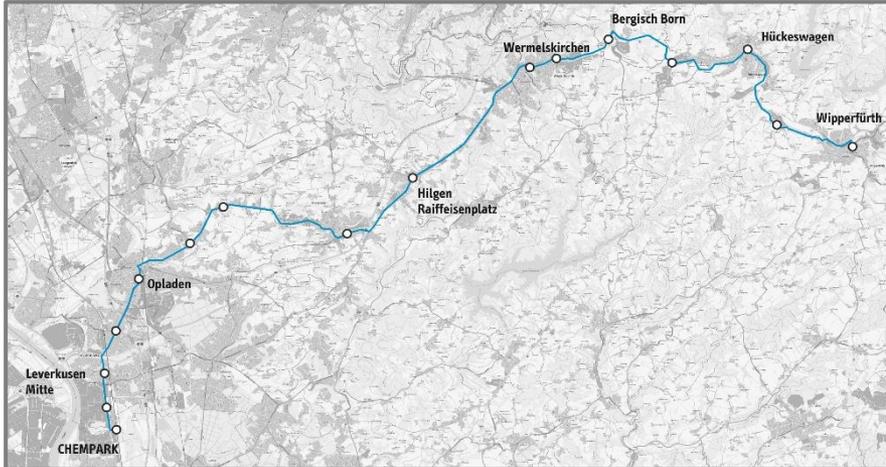
# Identifizierte Linienführungen für die Prüfung



# Variante 1 – Linienverlauf und Verknüpfung

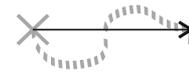


# Variante 1 – Zusammenfassende Bewertung



Ø Geschwindigkeit

35,9 km/h



Direktheit

1,7 (Luftlinie)

1,3 (Straßennetz)

## Förderfähigkeit

Durchschnittsgeschwindigkeit entspricht den Förderkriterien, Direktheit der Linienführung nicht – allerdings ist kaum eine direktere, befahrbare Linienführung möglich

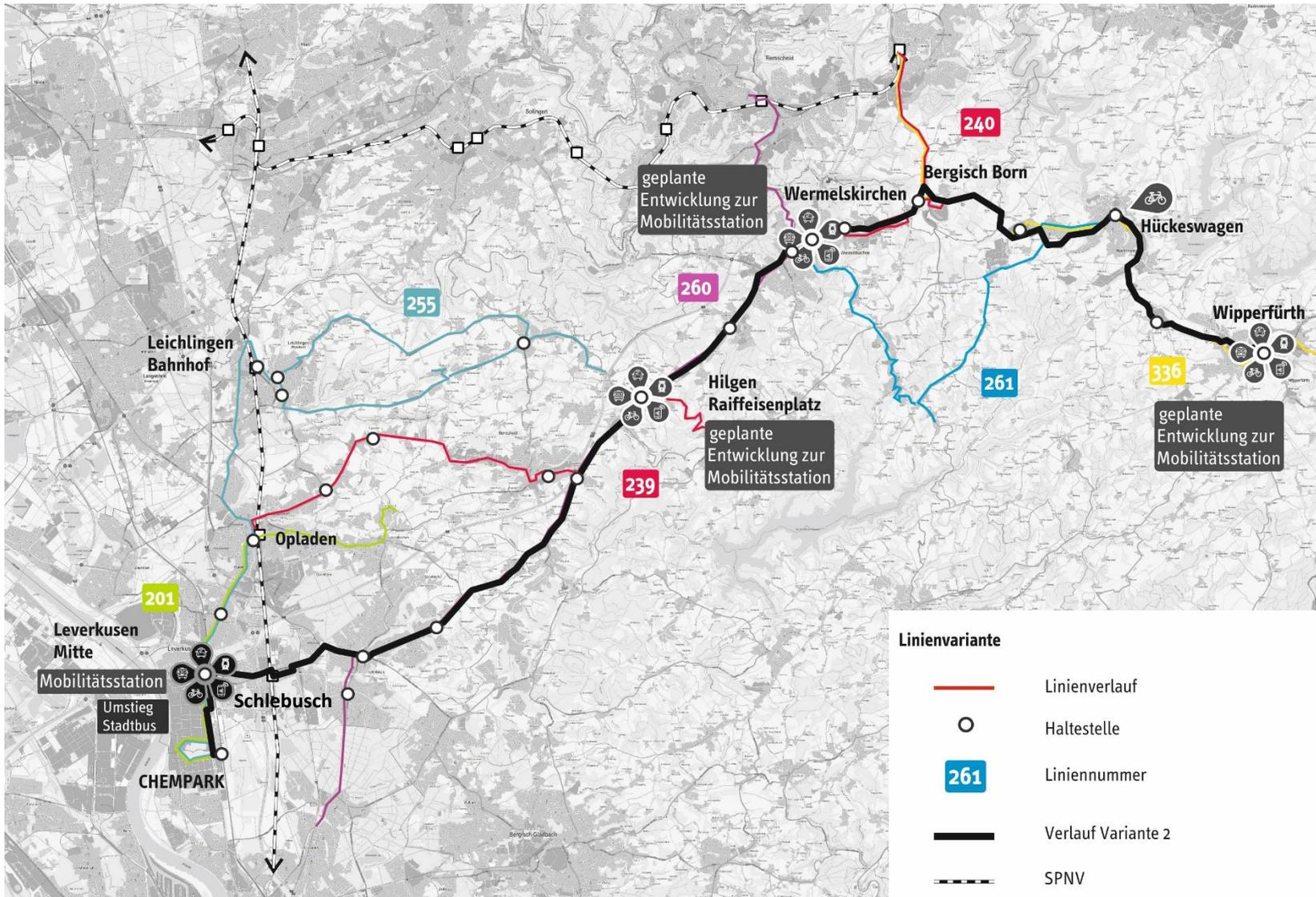
## Potenziale

bis zu 490.000 Fahrgäste / Jahr (davon 20-30 % durch Verlagerungen von bestehenden Angeboten im Korridor)

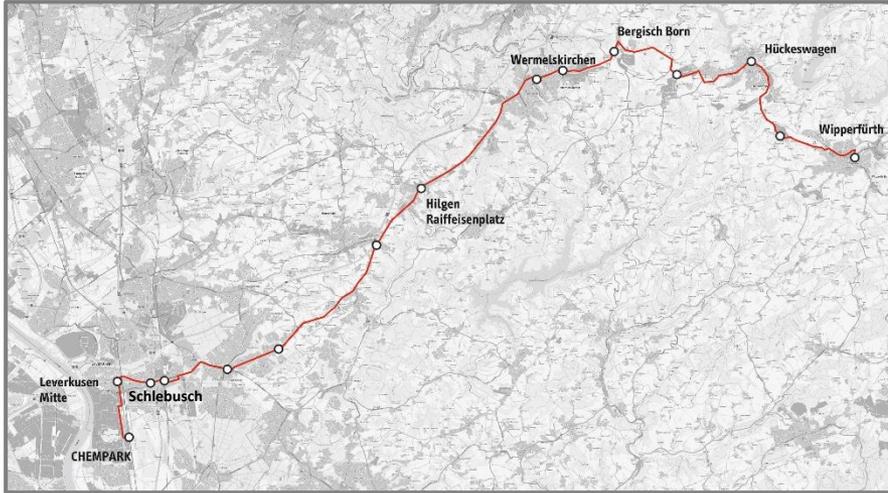
## Bewertung

- Variante weist (wenn auch nur geringfügig) die höchsten Fahrgastpotenziale auf
- Verknüpfung mit SPNV an drei Haltepunkten -> RRX taktgebend
- Mögliche Konkurrenz zum SB24 beim Ausbau des Schnellbusnetzes
- Förderfähigkeit rein formell nicht gegeben

# Variante 2 – Linienverlauf und Verknüpfung

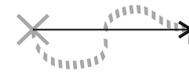


# Variante 2 – Zusammenfassende Bewertung



Ø Geschwindigkeit

35,4 km/h



Direktheit

1,6 (Luftlinie)

1,4 (Straßennetz)

## Förderfähigkeit

Durchschnittsgeschwindigkeit entspricht den Förderkriterien, Direktheit der Linienführung nicht – allerdings ist kaum eine direktere, befahrbare Linienführung möglich

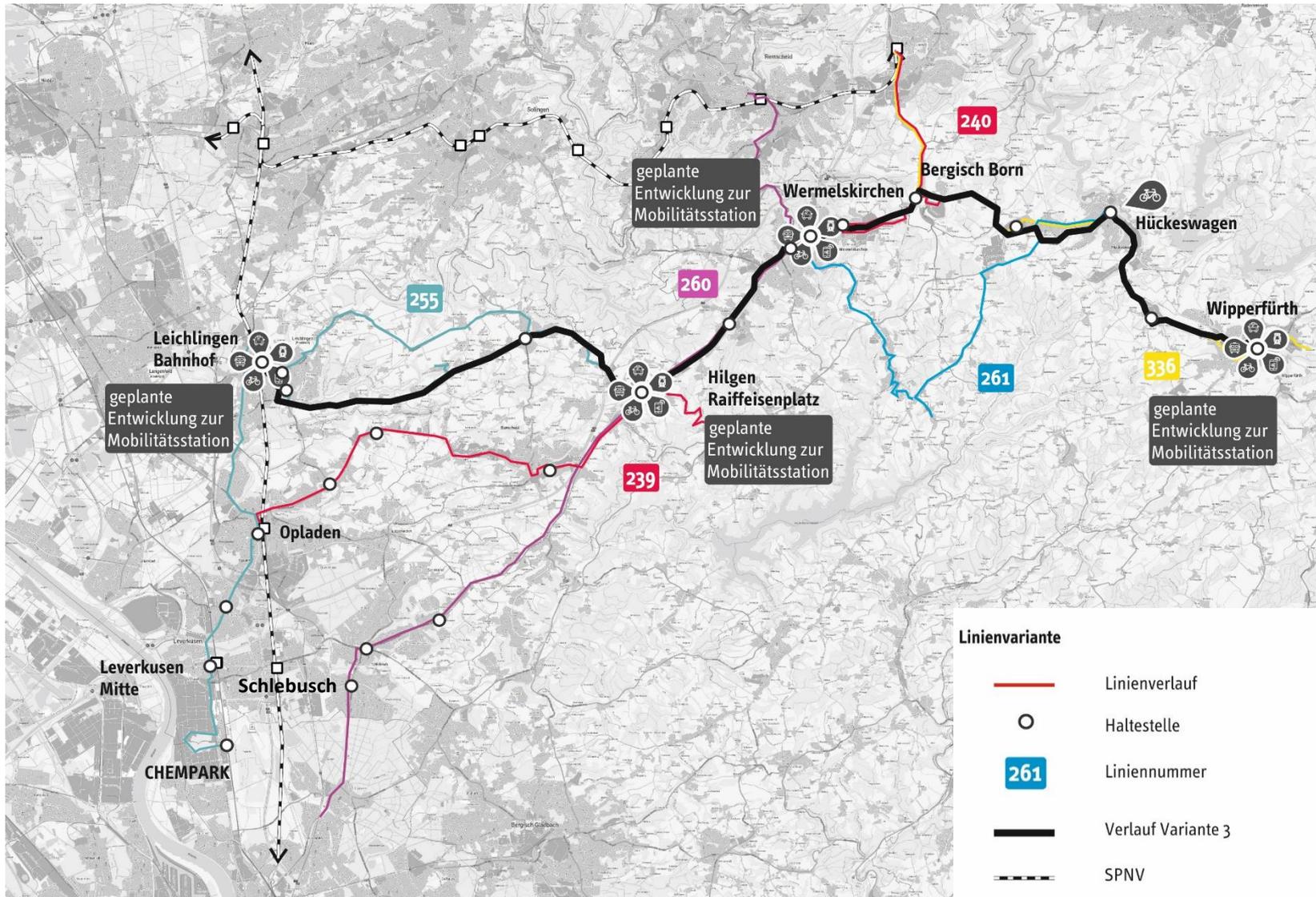
## Potenziale

bis zu 462.000 Fahrgästen / Jahr (davon 20-30 % durch Verlagerungen von bestehenden Angeboten im Korridor)

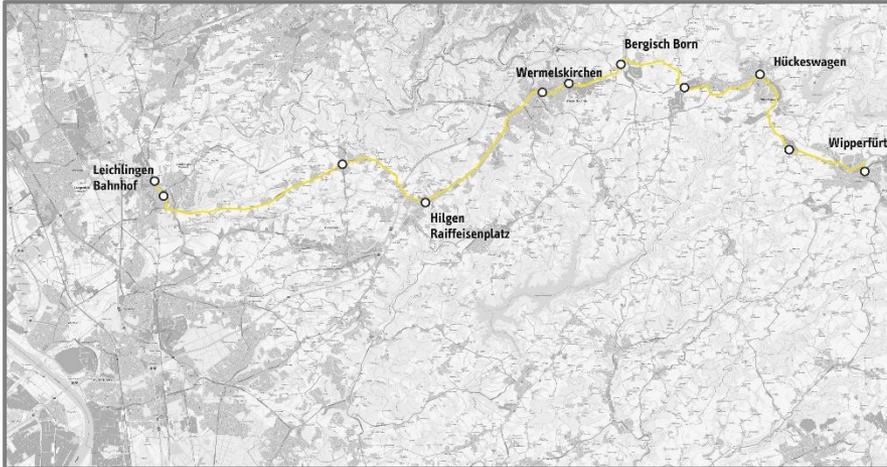
## Bewertung

- Verknüpfung mit SPNV an drei Haltepunkten -> RRX taktgebend
- Hohe Fahrgastpotenziale
- Gute Ergänzung des Lev. Schnellbusnetzes als regionale „Südspange“ zum SB24, von der auch der RBK, insbesondere Burscheid, profitiert
- Förderfähigkeit rein formell nicht gegeben

# Variante 3 – Linienverlauf und Verknüpfung

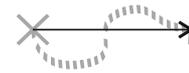


# Variante 3 – Zusammenfassende Bewertung



Ø Geschwindigkeit

34,6 km/h



Direktheit

1,5 (Luftlinie)

1,1 (Straßennetz)

## Förderfähigkeit

Förderfähigkeit ist gegeben, sofern eine Ermittlung der Direktheit der Linienführung anhand des Straßennetzes erfolgt.

## Potenziale

bis zu 252.000 Fahrgäste / Jahr (davon 20-30 % durch Verlagerungen von bestehenden Angeboten im Korridor)

## Bewertung

- Neue zielorientierte Direktverbindungen zu drei Mittelzentren
- Im Vergleich geringere Fahrgastpotenziale (Leverkusen wird nicht bedient)
- Umlauf mit über 60 Min. wirtschaftlich nicht sinnvoll
- Förderfähigkeit formell vrsl. gegeben

# Empfehlung – Weiterverfolgung von Variante 2

Transparentes Angebot mit einheitlichem Linienweg und Haltestellenbedienung

Tagesdurchgängige Bedienung im T30 Mo-Sa, Ausrichtung auf Arbeitspendelnde sowie Jedermannverkehr

Bedienung zentraler Verknüpfungspunkte mit hohem Nachfragepotenzial  
Wipperfürth, Hückeswagen, Wermelskirchen, Burscheid, Leverkusen

Aufwertung des Bestandsangebots durch Verknüpfung mit SPNV an drei Haltepunkten (Lev-Schlebusch RB 48, Lev-Chempark S6 und Lev-Mitte RE5/RRX) sowie mit relevanten Busangeboten an Verknüpfungspunkten

Ergänzung des Schnellbusnetzes Leverkusen zum geplanten SB 24

Förderfähigkeit bedingt gegeben, wichtige Anforderungen werden erfüllt, wobei eine direktere befahrbare Linienführung im vorhandenen Straßennetz kaum umsetzbar ist

**Vielen Dank.**

plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung  
Ludwig-Erhard-Straße 8  
34131 Kassel  
Tel. 0561 / 40 09 05 73, [kuehnel@plan-mobil.de](mailto:kuehnel@plan-mobil.de)