

Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 2020/0272

Der Oberbürgermeister

V/66-660_Pr
Dezernat/Fachbereich/AZ

07.01.2021

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Bauen	25.01.2021	Kenntnisnahme	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I	01.02.2021	Kenntnisnahme	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II	02.02.2021	Kenntnisnahme	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III	04.02.2021	Kenntnisnahme	öffentlich
Rat der Stadt Leverkusen	22.02.2021	Kenntnisnahme	öffentlich

Betreff:

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

Kenntnisnahme:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

gezeichnet:

In Vertretung des Oberbürgermeisters
Märtens
Stadtdirektor/Stadtkämmerer

In Vertretung
Deppe

I) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung und in den Folgejahren

Nein (sofern keine Auswirkung = entfällt die Aufzählung/Punkt beendet)

Ja – ergebniswirksam

Produkt: 121001 Sachkonto: 523200

Aufwendungen für die Maßnahme: 22.500 €

Fördermittel beantragt: Nein Ja 100 % (jährl. wiederkehrend)

Name Förderprogramm: ÖPNV -Abwicklung Zuweisung nach § 11 II ÖPNVG (

Ratsbeschluss vom zur Vorlage Nr.

Beantragte Förderhöhe: €

Ja – investiv

Finanzstelle/n: Finanzposition/en:

Auszahlungen für die Maßnahme: €

Fördermittel beantragt: Nein Ja %

Name Förderprogramm:

Ratsbeschluss vom zur Vorlage Nr.

Beantragte Förderhöhe: €

Maßnahme ist im Haushalt ausreichend veranschlagt

Ansätze sind ausreichend

Deckung erfolgt aus Produkt/Finanzstelle
in Höhe von €

Jährliche Folgeaufwendungen ab Haushaltsjahr: 2022

Personal-/Sachaufwand: €

Bilanzielle Abschreibungen: €

Hierunter fallen neben den üblichen bilanziellen Abschreibungen auch einmalige bzw. Sonderabschreibungen.

Aktuell nicht bezifferbar

Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam) ab Haushaltsjahr:

Erträge (z. B. Gebühren, Beiträge, Auflösung Sonderposten): €

Produkt: Sachkonto

Einsparungen ab Haushaltsjahr:

Personal-/Sachaufwand: €

Produkt: Sachkonto

ggf. Hinweis Dez. II/FB 20:

II) Nachhaltigkeit der Maßnahme im Sinne des Klimaschutzes:

Klimaschutz betroffen	Nachhaltigkeit	kurz- bis mittelfristige Nachhaltigkeit	langfristige Nachhaltigkeit
<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Begründung:

Ausgangslage:

Im Rheinischen Bergland sind weite Bereiche nicht an den regionalen und nationalen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) angeschlossen. Dies betrifft u. a. den Oberbergischen Kreis (OBK) und den Norden des Rheinisch-Bergischen-Kreises (RBK). Auch schnelle ÖPNV-Verbindungen zu den Mittel- und Oberzentren sind weitgehend nicht vorhanden. Entsprechend hoch ist der Zulauf der Zentren durch den motorisierten Individualverkehr (MIV), der die vorhandene Straßenverkehrsinfrastruktur überlastet.

Um die Möglichkeit einer Anbindung der Kreisgebiete an die Schiene und hier vor allem an den zukünftigen Rhein-Ruhr-Express (RRX) zu untersuchen, haben die drei zuständigen Aufgabenträger (AT) für den ÖPNV, den OBK, den RBK und die Stadt Leverkusen in 2019 eine Kooperation im Rahmen der Regionale 2025 „Bergisches Rheinland“ vereinbart. Im Rahmen dieser Kooperation wurde gemeinsam eine Machbarkeitsstudie beauftragt, die eine mögliche Schnellbusverbindung im Korridor Wipperfürth, Wermelskirchen und Leverkusen als Zubringerlinie zum SPPN untersucht. Der Wunsch nach einer solchen Schnellbusverbindung wurde auch aus der Politik wiederholt geäußert.

Dabei soll der zu untersuchende Schnellbus verschiedene Aspekte erfüllen:

- schnelle Beförderung aus den Kreisgebieten hin zur Schiene,
- Attraktivierung des vorh. ÖPNV,
- leistungsstarkes und qualitativ hochwertiges Produkt,
- Berücksichtigung der Förderkriterien des Nahverkehr Rheinland (NVR) für die Förderung von Busverkehrsleistungen auf regionalen Schnellbuslinien zur Ergänzung des SPPN-Netzes.

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

Anfang 2020 erfolgte die Beauftragung eines Planungsbüros. Der Auftrag umfasste folgende Arbeitsschritte:

- Bestandsanalyse im Untersuchungskorridor,
- Abschätzung der zu erwartenden Nachfrageentwicklung,
- Bedarfsanalyse und Festlegung von Bedienungsstandards,
- Angebotskonzept für drei mögliche Linienführungen mit Lösungsvorschlägen für mögliche Strukturprobleme,
- gutachterliche Empfehlung, Darstellung der Ergebnisse und Schlussbericht.

Der Schlussbericht wurde im Herbst 2020 fertiggestellt und unter den drei beteiligten AT in einem Abstimmungsprozess bewertet.

Schlussbericht der Machbarkeitsstudie mit drei Linienvarianten:

Der abschließende Schlussbericht des Gutachterbüros zeigt drei mögliche Linienführungen auf, die in der Schlusspräsentation dargestellt sind (Übersicht siehe Anlage, Seite 14).

Variante 1:

Wipperfürth – Hückeswagen – Remscheid, Bergisch Born – Wermelskirchen – Bur-
scheid-Hilgen – Leverkusen-Opladen – Leverkusen-Mitte – Leverkusen-Chempark

Variante 2:

Wipperfürth – Hückeswagen – Remscheid, Bergisch Born – Wermelskirchen – Bur-
scheid-Hilgen – Leverkusen-Schlebusch – Leverkusen-Mitte – Leverkusen – Chempark

Variante 3:

Wipperfürth – Hückeswagen – Remscheid, Bergisch Born – Wermelskirchen – Bur-
scheid-Hilgen – Leichlingen

Im Bereich des OBK ist der Linienweg über Wipperfürth, Hückeswagen und Wermelskir-
chen in allen Varianten identisch, da dies die schnellste Verbindung in Richtung Schiene
ist. Auch eine Anbindung von Remscheid-Bergisch Born ist bei allen drei Varianten aus
verkehrstechnischen Gründen vorgesehen. Eine Führung über die Autobahn (BAB 1)
wurde dagegen wegen der erheblichen zu erwartenden Staubelastung nicht weiterver-
folgt.

Die drei Varianten wurden im Hinblick auf

- Geschwindigkeit (Förderkriterium des NVR),
- Direktheit (Förderkriterium des NVR),
- Förderfähigkeit und
- Potenziale (Fahrgäste/Jahr)

untersucht, bewertet und miteinander verglichen (Anlage 1, Seiten 15 - 21).

Fazit:

Als Fazit wurde vom Gutachterbüro die Weiterverfolgung der Variante 2 empfohlen.

Dieser Empfehlung schließen sich die drei Aufgabenträger an, da die Variante 2 unter
den derzeitigen rechtlichen Rahmenbedingungen die größten Potenziale zur Umsetzung
und Förderfähigkeit verspricht. Zusätzlich stellt die Variante 2 als regionale Südspange
eine gute Ergänzung zum vorhandenen Schnellbusnetz in Leverkusen und zum bereits
beschlossenen SB 24 (Burscheid über Leverkusen-Opladen nach Leverkusen-Mitte)
dar. Der geplante Schnellbus SB 24 konnte noch nicht realisiert werden, da die rechtli-
chen Rahmenbedingungen dies bisher nicht zulassen.

Die Umsetzung der Variante 1 ist ebenfalls aufgrund der Konzessionslage durch Paral-
lelbedienung eigenwirtschaftlicher Verkehrsunternehmen derzeit nicht realisierbar (ähn-
licher Linienweg wie SB 24).

Falls sich an den rechtlichen Rahmenbedingungen der Variante 1 etwas ändert, kann
auch diese Variante als Option der Linienführung für ein solches Premiumangebot wei-
terverfolgt werden.

Daher sollen beide Varianten, 1 und 2, detaillierter untersucht werden.

Weitere gemeinsame Vorgehensweise der Aufgabenträger – Ausblick:

Die drei Aufgabenträger sind sich einig, die vorliegenden Ergebnisse in einer vertiefen-

den Feinplanung weiterzuführen, um eine belastbare Kosten-Nutzen-Analyse zu erhalten. Hierbei wird die Variante 2 aufgrund der momentanen Realisierungsmöglichkeiten auf Fachamts- und Dezernatsebene favorisiert, es sollen aber beide Varianten, 1 und 2, in die Feinplanung überführt werden, um belastbare Grundlagen für die Entscheidungsfindung zu erhalten. Die Variante 3 wird nicht weiterverfolgt.

Für die vertiefte Feinplanung und die Beantragung von Fördermitteln beim NVR soll ein weiterer Planungsauftrag vergeben werden. Die Frist für die Antragsabgabe beim NVR ist der 31.03.2021. Das Ergebnis der Feinplanung und die zu erarbeitende Kosten-Nutzen-Analyse werden der Politik in 2021 zur Entscheidung vorgelegt. Nach positiver Beschlussfassung ist eine Abstimmung mit den kommunalen Verkehrsunternehmen und der Bezirksregierung als genehmigende Behörde notwendig. Nach der erfolgten Abstimmung kann die Realisierung des Premiumschnellbusses erfolgen.

Kosten:

Die Kosten für die bisher beauftragte Machbarkeitsstudie belaufen sich auf ca. 20.500 €. Die AT haben eine Kooperationsvereinbarung abgeschlossen, die eine gleichmäßige Verteilung der Kosten vorsieht. Die Maßnahme wird aus konsumtiven ÖPNV-Fördermitteln nach § 11.2 ÖPNV-Gesetz finanziert. Auch die weitere geplante Beauftragung für die Feinplanung soll aus den entsprechenden ÖPNV-Fördermitteln für 2021 finanziert werden.

Anlage/n:

201218_Machbarkeitstudie_Schnellbus_Endpräsentation

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

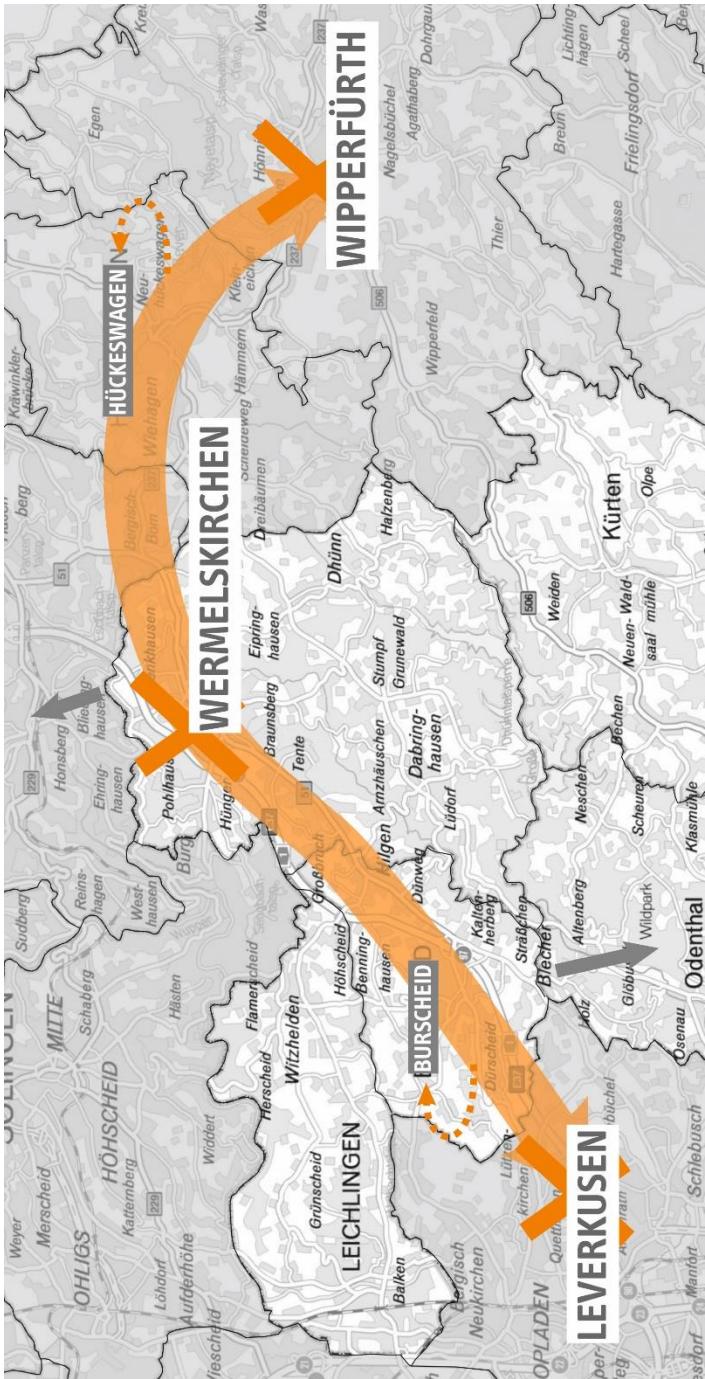
plan:mobil

VERKEHRSKONZEPTE
MOBILITÄTSPLANUNG

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 Zubringlerlinien als leistungsstarke, attraktive Angebote partizipieren

- In schienenerfernen 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)

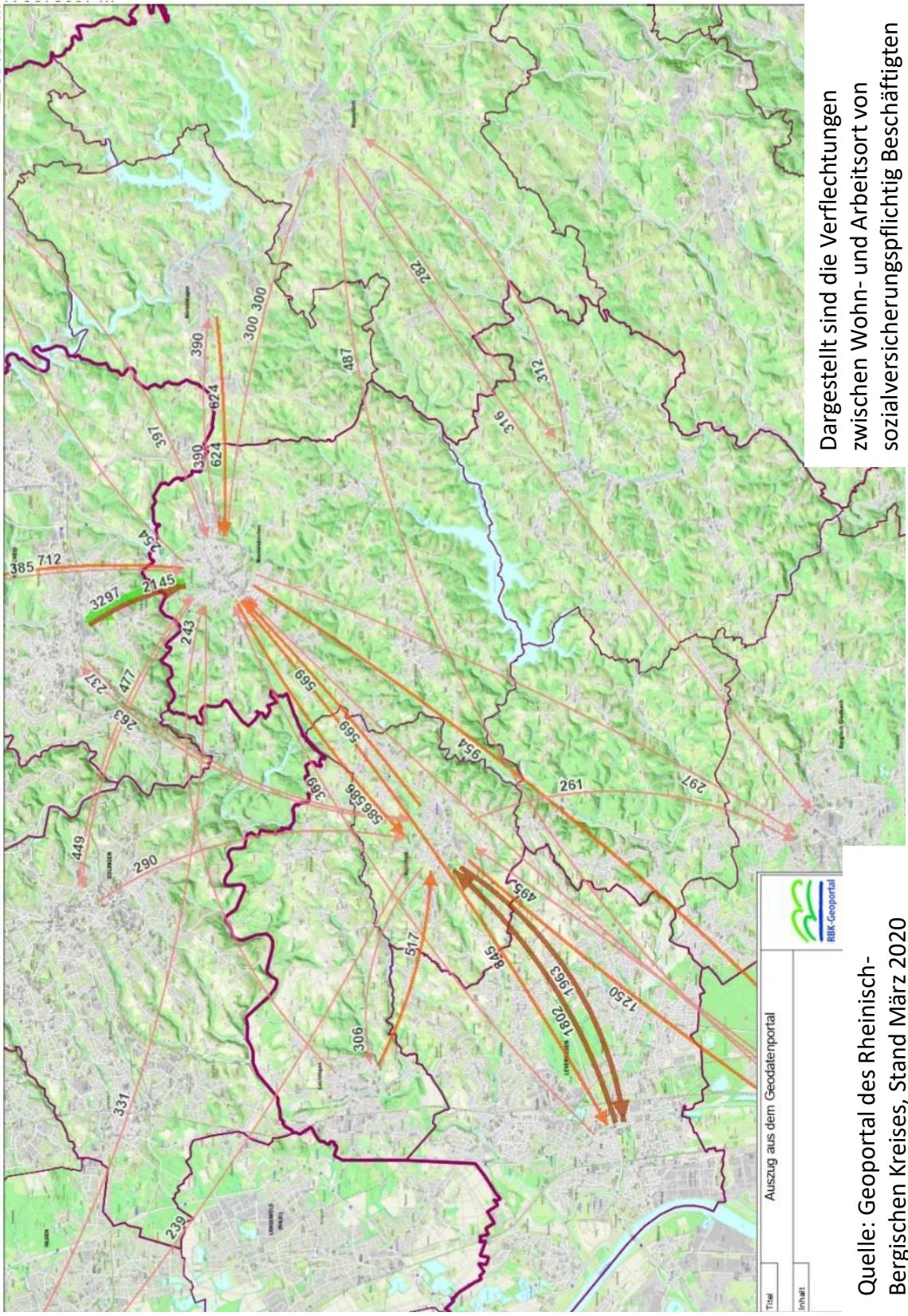
Förderkriterien des Landes NRW / NVR

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

Pendlerverflechtungen



ÖPNV-Angebot im Untersuchungskorridor

OBK

Mindestbedienung 60-Minuten Takt
und zusätzlichen Verstärkerfahrten

Mo. – Fr.	06 - 22 Uhr
Sa.	07 - 22 Uhr
So. und Feiertage	09 - 22 Uhr

RBK

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

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

LEV

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

Vorgaben Schnellbus nach NVP	
Mo. – Fr.	20 - Minuten Takt
Sa.	30 - Minuten Takt
So. und Feiertage	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) Zustiegen.

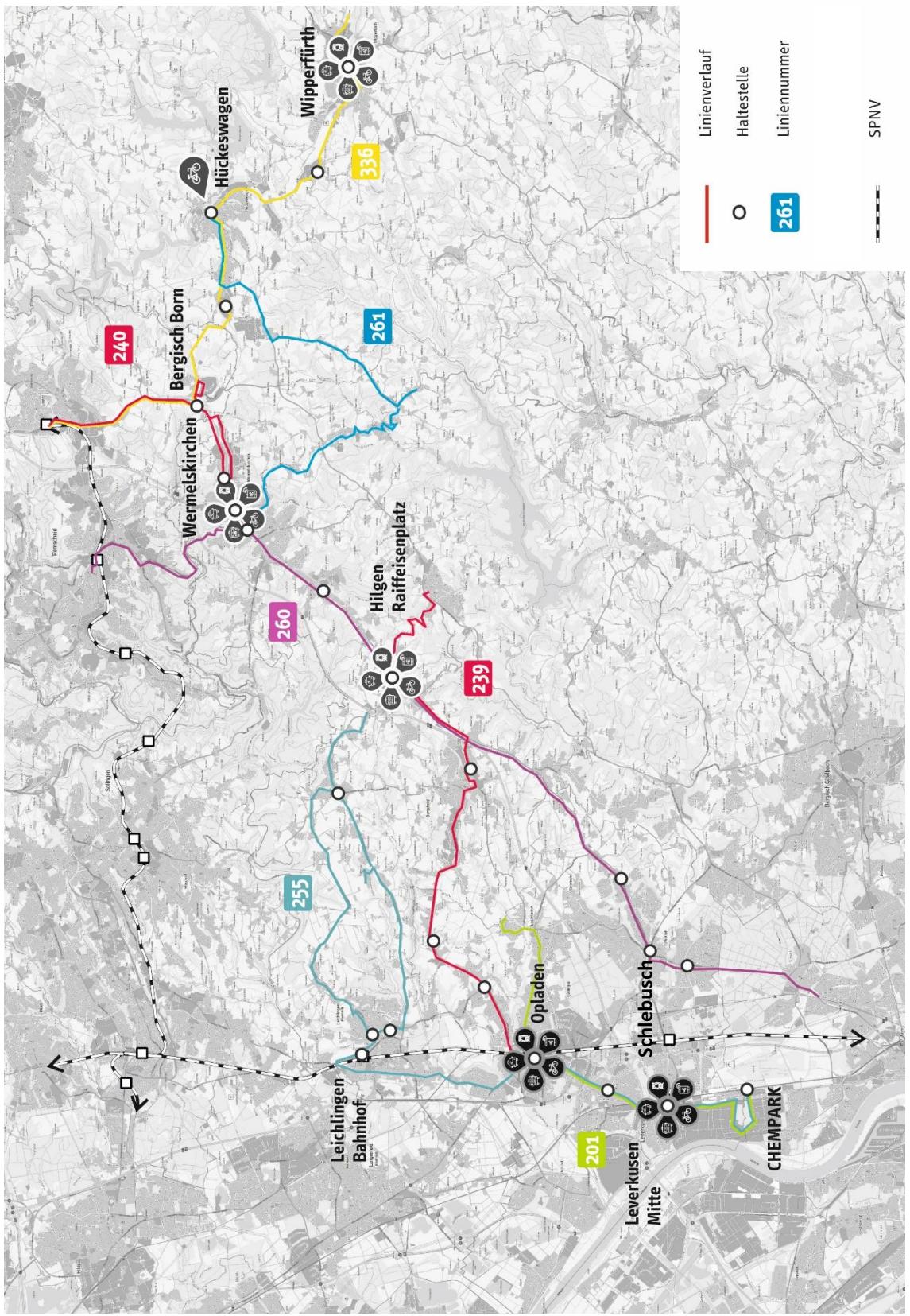
SPNV-Angebot im Untersuchungskorridor

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

Mögliche Linieneinführung 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 umwegen 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

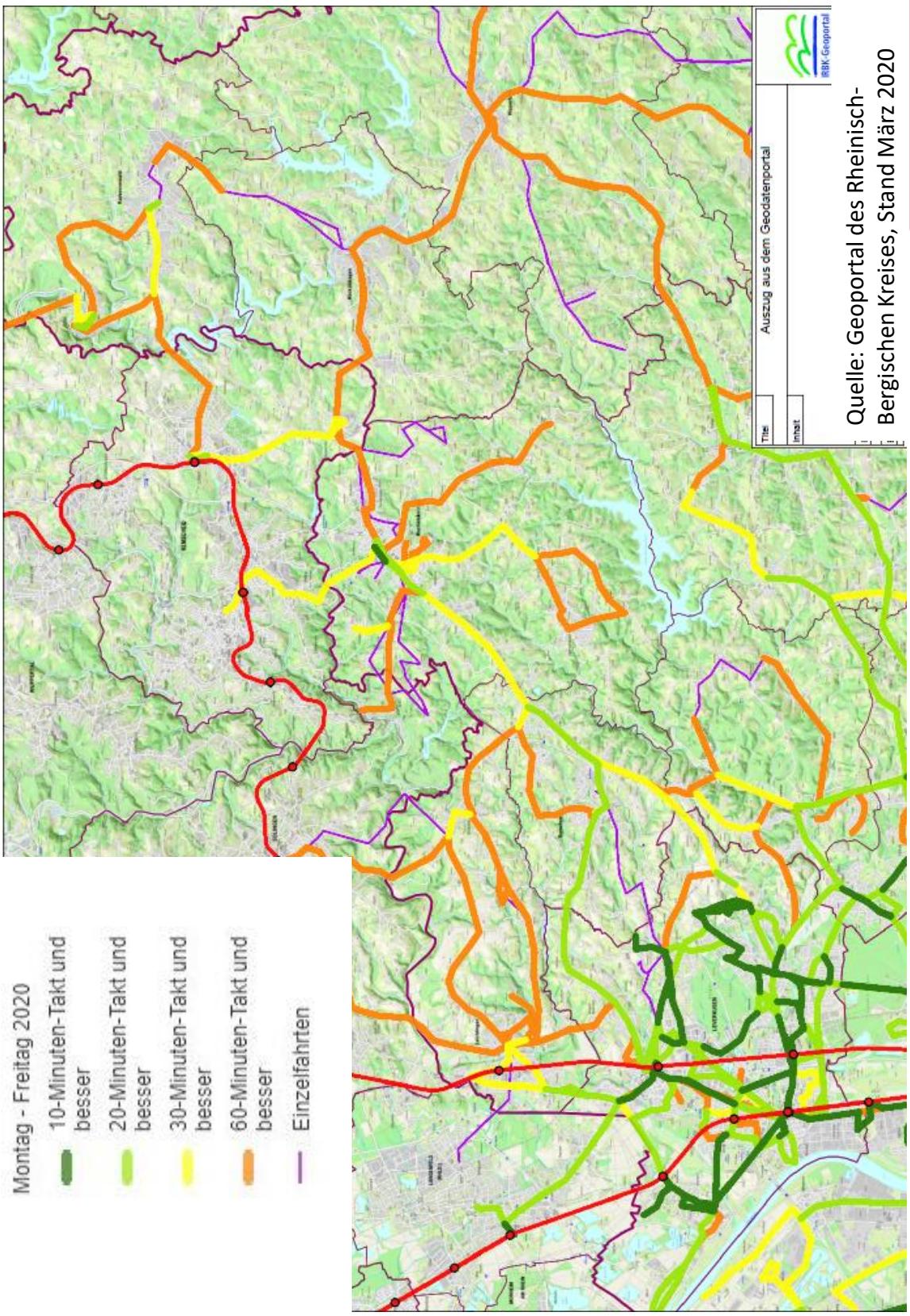


Machbarkeitsstudie für einen Schnellbus – OBK, RBK, LEV

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



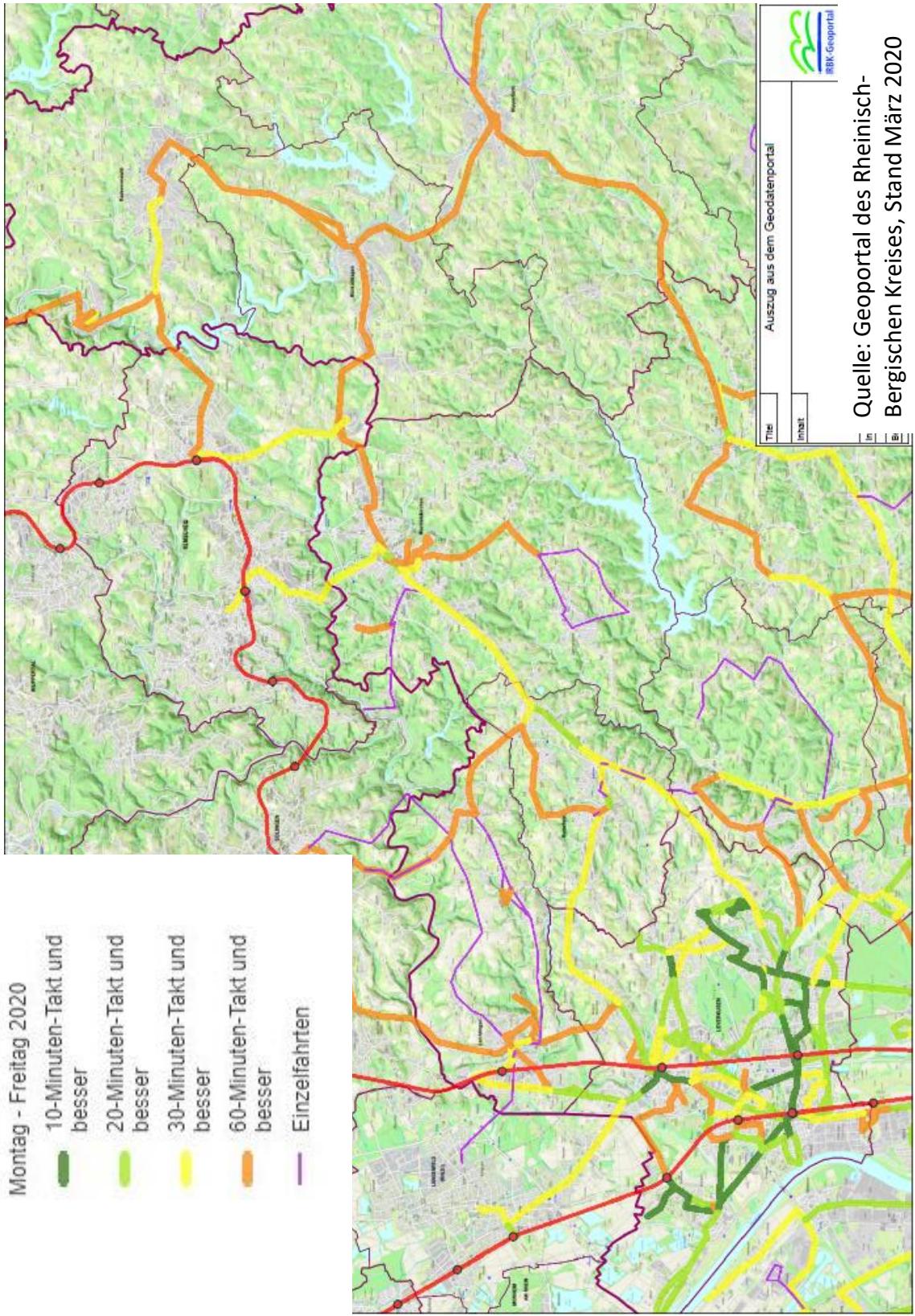
Auszug aus dem Geodatenportal
THE
Instat

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

Bedienungsangebot Sa

Montag - Freitag 2020

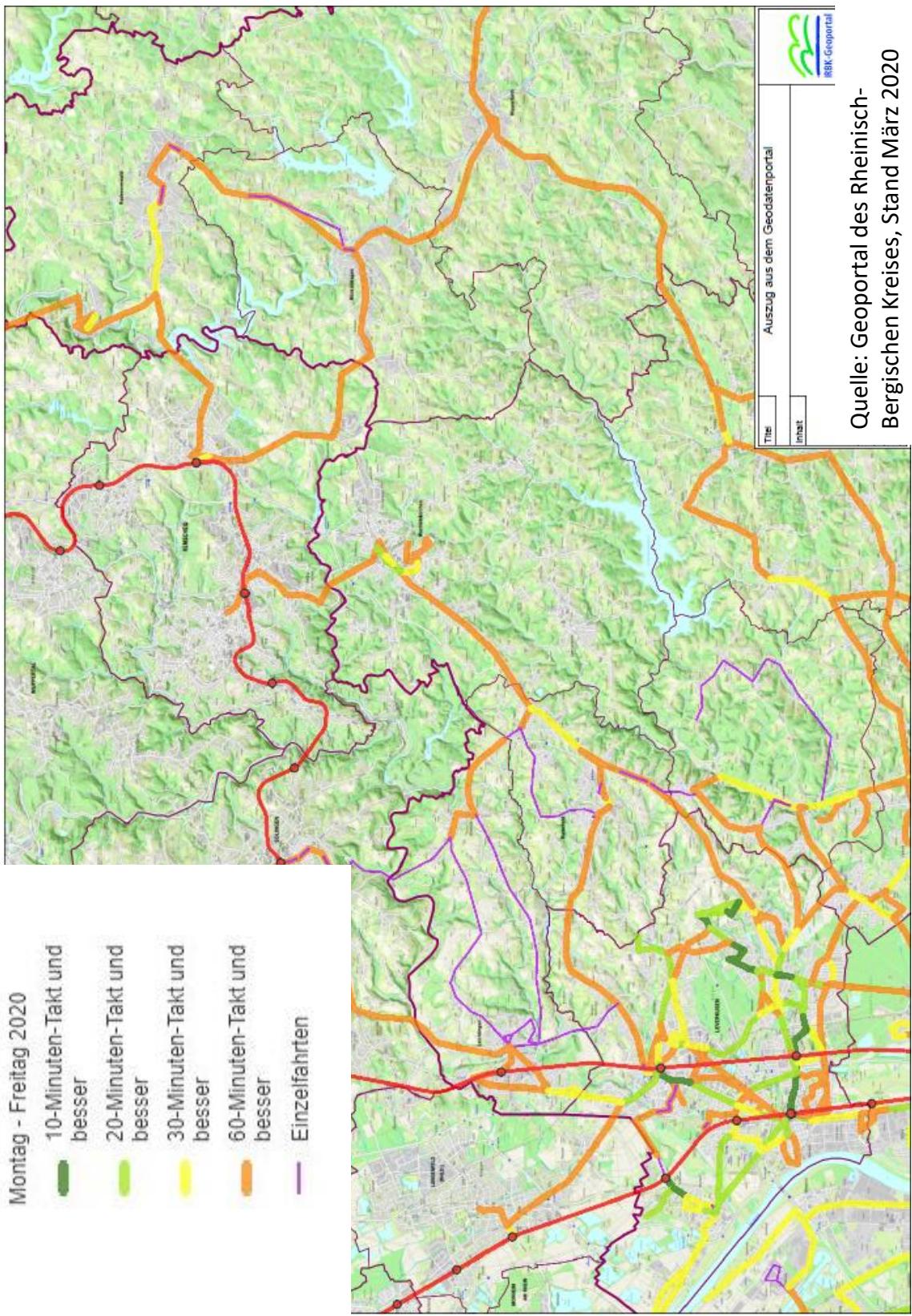
- 10-Minuten-Takt und besser
- 20-Minuten-Takt und besser
- 30-Minuten-Takt und besser
- 60-Minuten-Takt und besser
- Einzelfahrten



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



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



- Relevanten 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

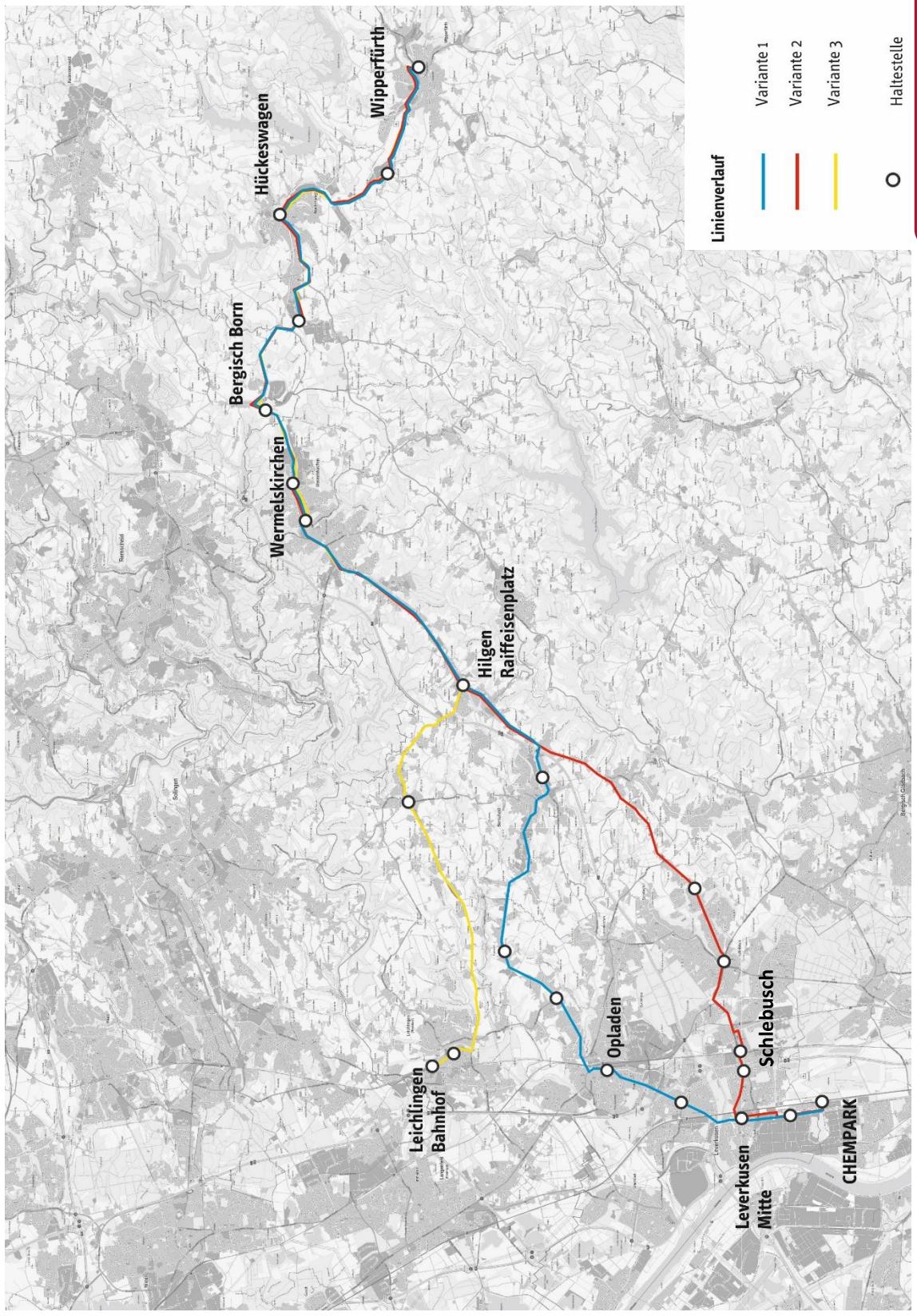
Bedienungsschulität Verkehrszeiten Erschließungsschulität

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

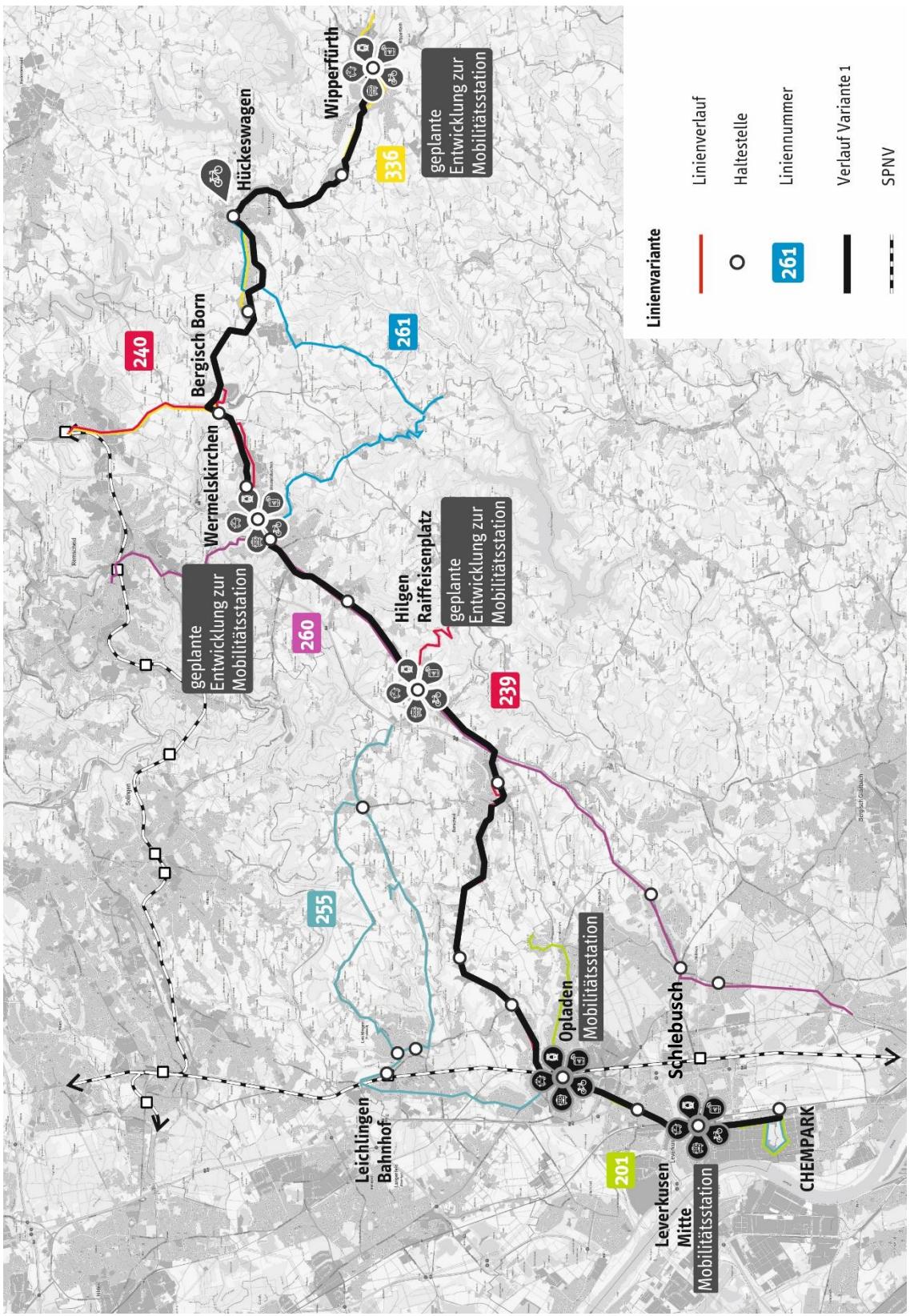
	Empfehlung	Mindestanforderung Förderkriterien
Mo. – Fr.	05:00 – 24:00 Uhr	05:00 – 21:00 Uhr
Samstag	05:00 – 24:00 Uhr	09:00 – 21:00 Uhr
Sonntag	06:00 – 24:00 Uhr	Individuell nach Bedarf

	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

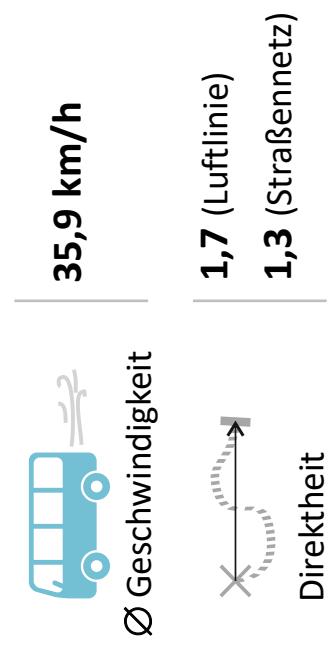
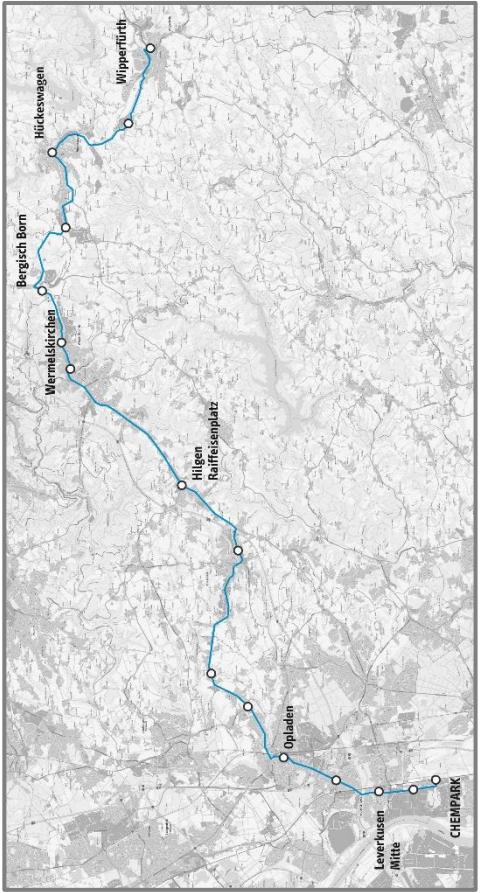
Identifizierte Linienführungen für die Prüfung



Variante 1 – Linienverlauf und Verknüpfung



Variante 1 – Zusammenfassende Bewertung



Förderfähigkeit

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

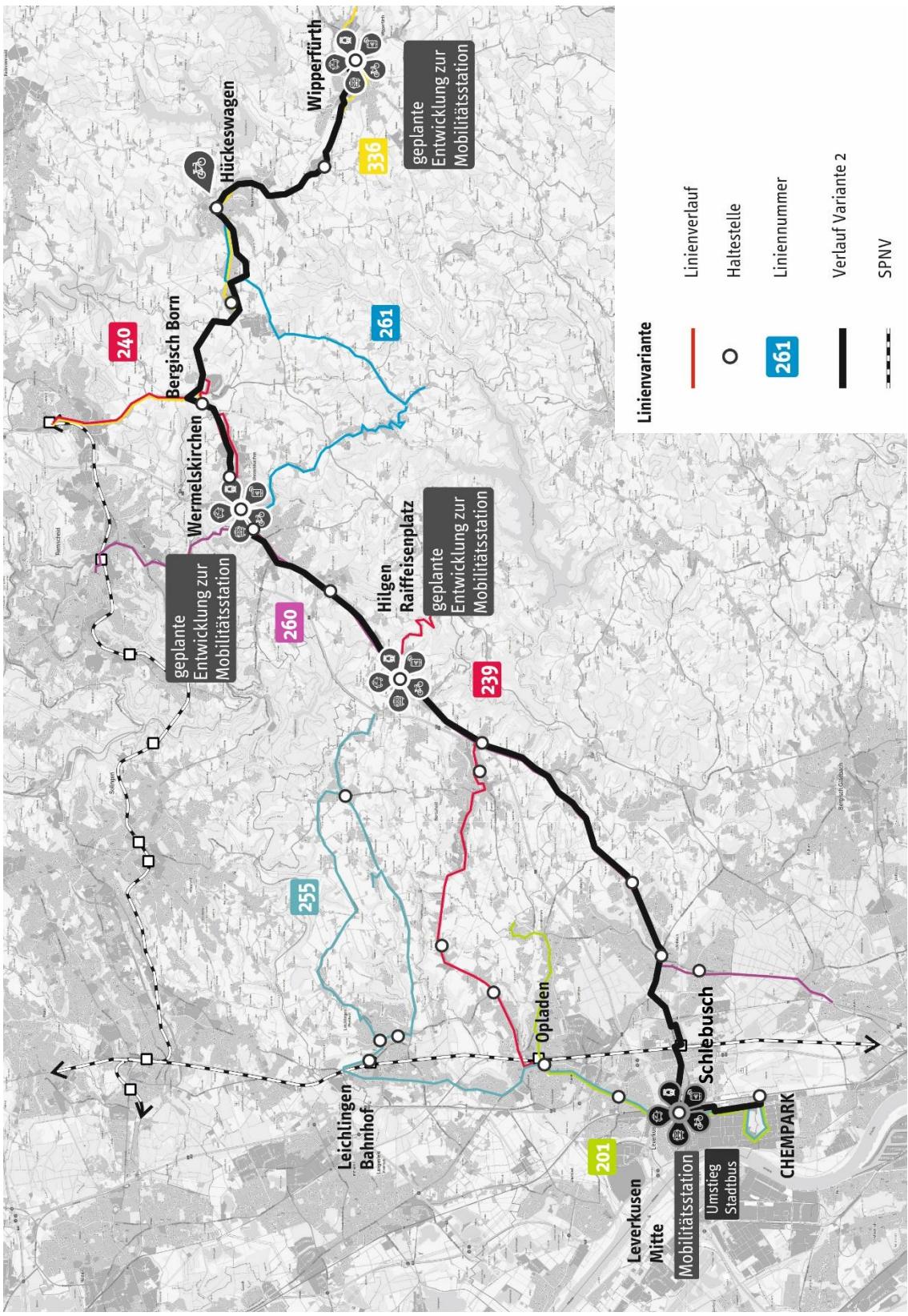
Bewertung

- 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

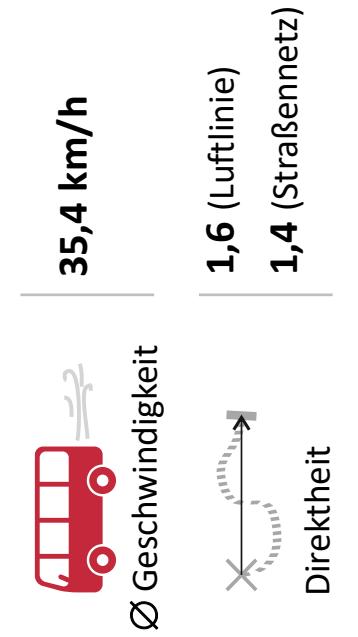
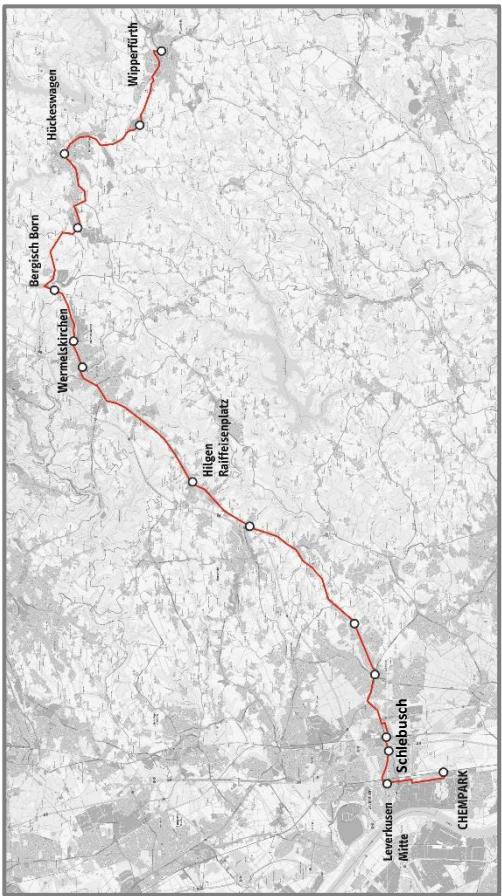
Potenziale

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

Variante 2 – Linienverlauf und Verknüpfung



Variante 2 – Zusammenfassende Bewertung



Förderfähigkeit

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

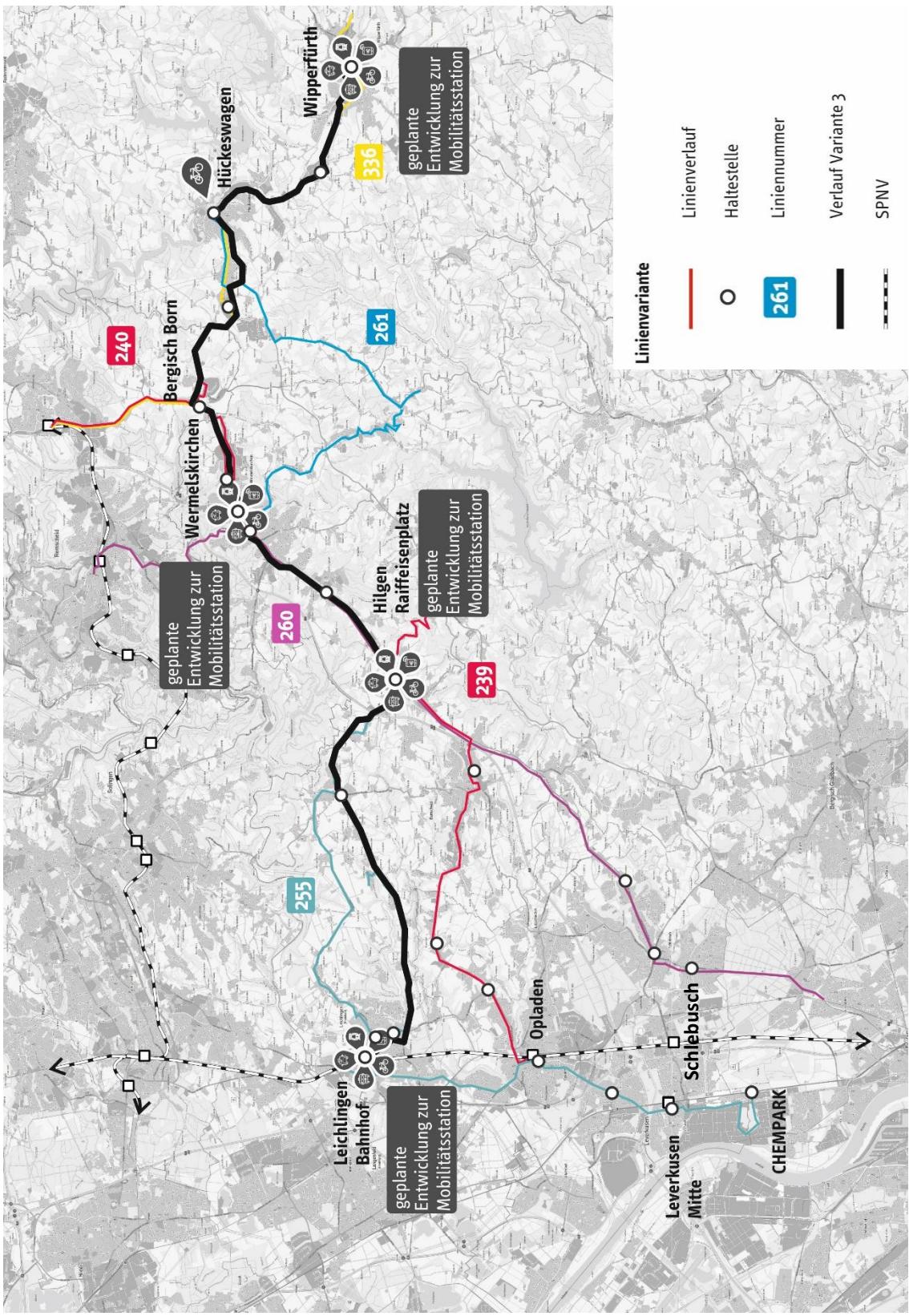
Bewertung

- 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

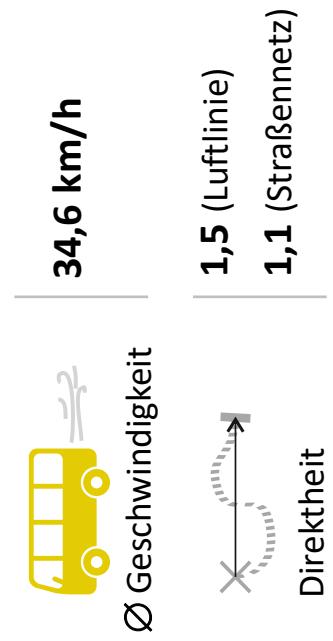
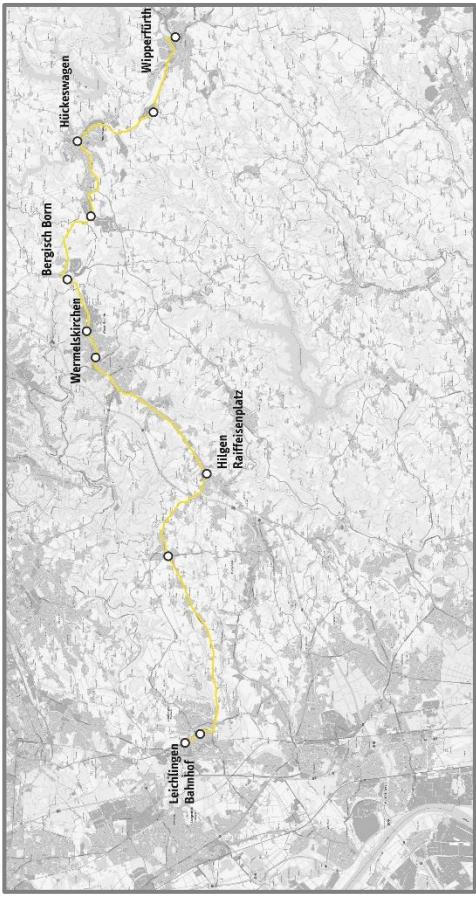
Potenziale

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

Variante 3 – Linienverlauf und Verknüpfung



Varianten 3 – Zusammenfassende Bewertung



Förderfähigkeit

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

Bewertung

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

Potenziale

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

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

plan:mobil

VERKEHRSKONZEPTE
MOBILITÄTSPLANUNG