

V o r l a g e
für den
öffentlichen Sitzungsteil

Gremium	Datum	Zuständigkeit
Planungs- und Verkehrsausschüsse der Bundesstadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises	27.02.2020	Kenntnisnahme

Tagesordnungs- Punkt	Ausbau der Schnellbuslinien im Rhein-Sieg-Kreis
-------------------------	--

Vorbemerkungen:

Der Verbandsversammlung des NVR hat am 28.11.2019 die Förderrichtlinie „Regionale Schnellbusse“ beschlossen. Nach dieser gibt es im Rhein-Sieg-Kreis 18 grundsätzlich förderfähige Schnellbusrelationen. 5 davon betreffen auch das Gebiet der Bundesstadt Bonn. Voraussetzung für eine Förderung ist die Erfüllung definierter Kriterien bzgl. Fahrzeugeinsatz, Fahrplanangebot, Schnelligkeit, Direktheit, Evaluation und Infrastruktur. Der Fokus liegt in einer besseren Anbindung ländlicher Räume.

Vor diesem Hintergrund hat der Ausschuss für Planung und Verkehr des Rhein-Sieg-Kreises die Verwaltung in seiner Sitzung am 28.01.2020 beauftragt,

- a) die Umsetzungsplanung für die erste Ausbaustufe eines regionalen Schnellbusnetzes aufzunehmen,
- b) die Umsetzung mit den Verkehrsunternehmen, den betroffenen Städten und Gemeinden sowie den benachbarten Aufgabenträgern abzustimmen und
- c) für bis März 2020 konkretisierte Projekte einen Förderantrag zur Betriebsaufnahme ab Fahrplanwechsel im Dezember 2020 beim NVR zu stellen.

In die erste Ausbaustufe sollen vorbehaltlich der Planungs- und Abstimmungsergebnisse gemäß Beschluss aus o.g. Sitzung folgende Korridore aufgenommen werden:

- 1) Siegburg – Seelscheid – Much – Marienfeld
- 2) Hennef – Neunkirchen – Much – Overath
- 3) Hennef – Ruppichteroth – Waldbröl
- 4) Hennef – Uckerath – Asbach
- 5) Bad Honnef – Windhagen – Asbach

Schnellbusrelationen zwischen Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis sind in der ersten Ausbaustufe nicht enthalten. Dies hat folgende Hintergründe:

- Nahezu alle wichtigen Busverbindungen zwischen Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis wurden im Rahmen des Leadcity-Projektes erheblich ausgeweitet. Vor der Einführung überlagerter Schnellbuslinien hat für die Verwaltung zunächst die dauerhafte Sicherung der Leadcity-Verkehre Vorrang.

- Auf den o.g. Korridoren der ersten Ausbaustufe ist der Bedarf für Angebotsverbesserungen erheblich größer, da die angestrebten Bedienungsstandards des Nahverkehrsplans auf diesen bislang nicht erfüllt werden.
- Die Förderkriterien des NVR können bei den grenzüberschreitenden Relationen kurzfristig nicht erfüllt werden, so dass ein Förderantrag zum Stichtag 31.03.2020 nicht realistisch erscheint (s.u.).

Grundsätzlich werden auch die Schnellbusrelationen zwischen der Stadt Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis für wichtig erachtet. Sie sollen daher für eine zweite Ausbaustufe weiter konkretisiert 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 war zunächst eine Priorisierung einzelner Korridore erforderlich. Die Verwaltung hat zu diesem Zweck alle 18 potenziellen Korridore auf ihre kurzfristige Realisierbarkeit hin überprüft. Zu den fünf Relationen, die die Stadt Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis betreffen, ist folgendes festzuhalten:

Nr. 22 Troisdorf – Sieglar – Bonn

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

Die notwendige Reisegeschwindigkeit von 31,5 km/h kann 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 – Köln zur nachhaltigen Verbesserung des ÖPNV in diesem Teilraum erheblich zielführender. Für dieses wird derzeit die Standardisierte Bewertung abgestimmt, eine vorläufige Anmeldung für das GVFG-Bundesprogramm erfolgte im Januar 2020. Es ist beabsichtigt, zum Jahreswechsel 2020/21 eine Beschlussfassung zur Realisierung in die Gremien einzubringen.

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

Zwischen Euskirchen und Heimerzheim verkehrt derzeit lediglich die Linie 805 mit einzelnen Fahrten im Schülerverkehr, weiter von Heimerzheim über Bornheim nach Bonn-Tannenbusch die Linie 817. Die notwendigen Reisegeschwindigkeiten können 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. Dazu kommt, dass das Angebot der Linie 817 erst im August 2019 erheblich ausgeweitet worden ist (30'- statt 60'-Takt, neuer Linienweg nach Tannenbusch). Vor diesem Hintergrund empfiehlt die Verwaltung, den Korridor zunächst zurückzustellen. Diese Haltung wird vom Kreis Euskirchen geteilt.

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. Sofern das Schnellbusangebot aus dem Bestand entwickelt werden soll, wäre damit die Flächenabdeckung schlechter als heute, zudem würde die bestehende Direktverbindung bis Bonn Hbf wegfallen. Beides zusammen würde für die überwiegende Anzahl der Fahrgäste zu Reisezeitverlängerungen führen.

Alternativ dazu müsste eine zusätzliche Linie eingerichtet werden. Im Rahmen des laufenden Leadcity-Projektes wurde aber das Angebot der Linie 845 bereits verdoppelt (30'- statt 60'-Takt), so dass dort derzeit keine Bedienungsdefizite existieren. Aus Sicht der Verwaltung hat es oberste Priorität, dieses Angebot dauerhaft zu sichern. Vor diesem Hintergrund und dem absehbar langen Zeitaufwand einer Koordination zwischen vier Aufgabenträgern empfiehlt die Verwaltung, den Korridor zurückzustellen. Sollte sich im Rahmen der Leadcity-Evaluation zeigen, dass über Leadcity hinausgehende Angebotsverbesserungen sinnvoll sind, kann die Relation in einer zweiten Ausbaustufe berücksichtigt werden.

Losgelöst davon wären wesentliche Verbesserungen für den bestehenden Busverkehr mit einer konsequenten Busbevorrechtigung zwischen Bonn Hbf und Nettekoven möglich. Nominell verkehrt die Linie 845 (und ebenso die Linie 800) dort bereits als „Schnellbus“ mit Bedienung nur ausgewählter Haltestellen. Aufgrund des Verkehrsaufkommens ist in den Hauptverkehrszeiten aber kein attraktiver und verlässlicher Busverkehr möglich. Im Fahrplan ist morgens bereits ein „Verspätungszuschlag“ von 5 Minuten enthalten, der dennoch oft nicht ausreicht.

Nr.26 Meckenheim – Wachtberg – Bad Godesberg

In dieser Relation verkehrt bislang die Linie 855, die jedoch die geforderte Reisegeschwindigkeit aufgrund Aufgaben der 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 die Anlage komplett neuer Haltestellen an der L158 in Pech, Villip und Merl sowie möglichst eine Busspur im Zulauf auf Bad Godesberg. Ähnlich zur Linie 845 leidet auch die Linie 855 am hohen Verkehrsaufkommen in den Hauptverkehrszeiten, die notwendige morgendliche Fahrzeitzugabe im Zulauf auf Bad Godesberg beträgt 6 Minuten.

Im Zuge einer Realisierung müsste die bestehende 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. Von den fünf Schnellbusrelationen zwischen dem Rhein-Sieg-Kreis und der Stadt Bonn sollte diese als erste angegangen werden.

Im Auftrag

(Dr. Tengler)