

REGIONALE SCHNELLBUSLINIEN

AKTUELLE PLANUNGEN AUS
DEM RHEIN-SIEG-KREIS

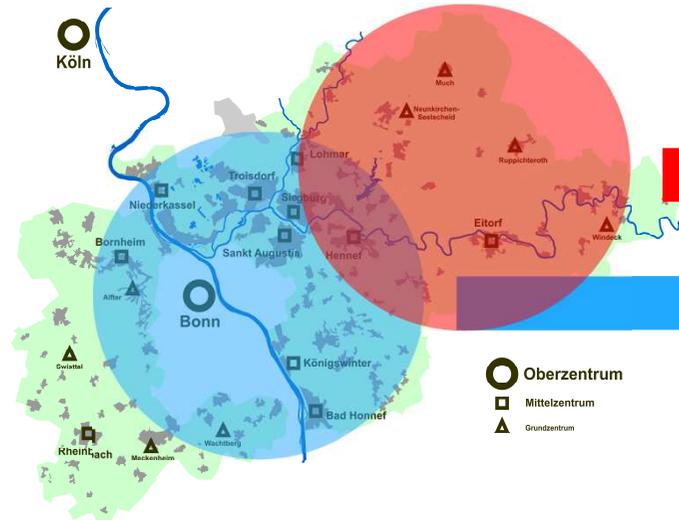
ÖPNV IM RHEIN-SIEG-KREIS

Raumstruktur

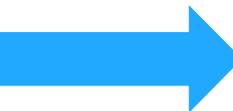
- 19 Städte und Gemeinden
- ca. 600.000 Einwohner
- ca. 520 Einwohner pro Quadratkilometer
- räumlich höchst unterschiedliche Ausprägung

ÖPNV-Netz

- ca. 100 Buslinien mit ca. 17 Millionen Fahrplankilometern pro Jahr
- 5 Stadtbahnlinien
- 12 SPNV-Linien
- Flexible Bedienung seit den 1990er Jahren (AST, TaxiBus)
- 6 Verkehrsunternehmen (zzgl. SPNV)
- seit 2010 Steigerung der Fahrplanleistung um ca. 25%
- ca. 65 Mio Fahrgäste pro Jahr, davon ca. 20 Mio im Binnenverkehr
- ca. 38 Millionen Euro Ausgleichszahlung pro Jahr



Ländlicher Raum: ÖPNV chancenlos?



Verdichtungsraum mit attraktivem ÖPNV

ÖPNV IM RHEIN-SIEG-KREIS

Allgemeine Ziele der Nahverkehrsplanung

- Stärkung der Hauptachsen (aktive ÖPNV-Angebotspolitik)
- Flächendeckende Grundstandards im gesamten Kreisgebiet
- Begreifbare Strukturen schaffen („ÖPNV für jedermann“)
- Attraktivität des ÖPNV langfristig sichern bzw. verbessern

Werkzeuge

- Liniennetz- und Angebotsdifferenzierung
- Definition von Bedienungsstandards

Aufbau des Nahverkehrsplans „2012 plus“

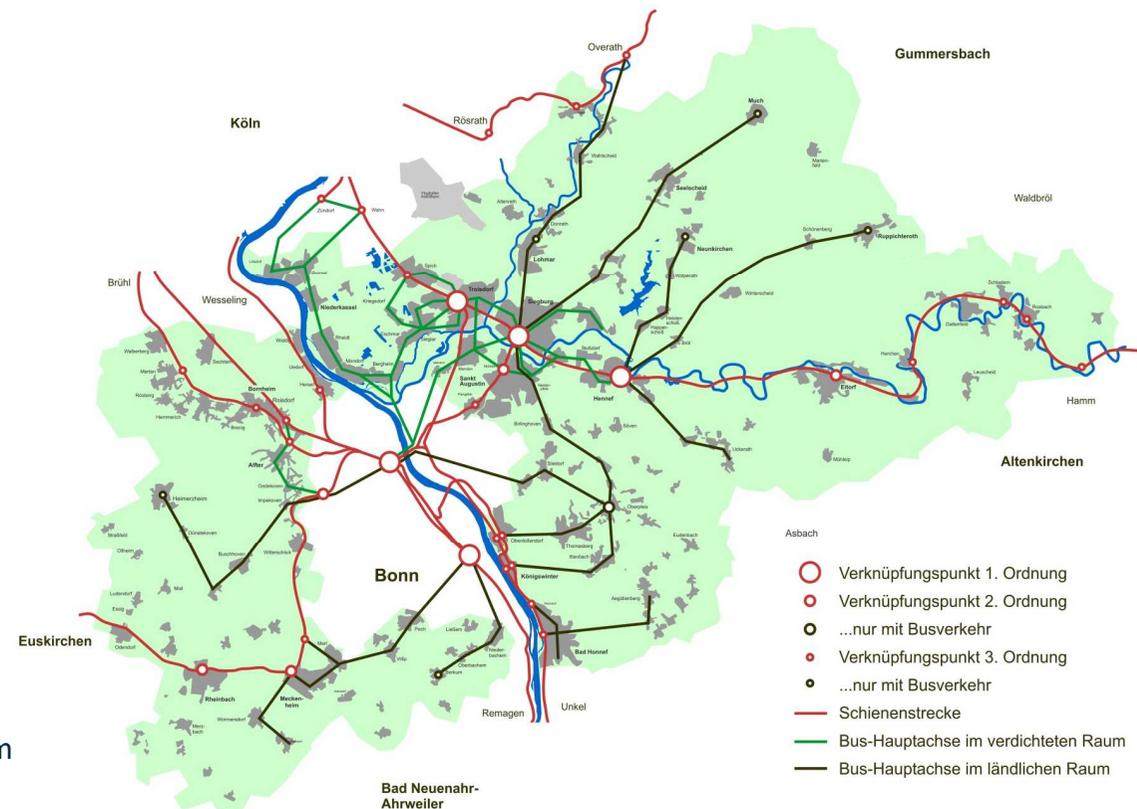
- Modulare Konzeption mit ständiger Fortschreibung
- Liniennetzoptimierung in Teilbereichen

seit 2009: Buskonzepte auf Gemeindeebene (sukzessive)

8/2019: Projekt „Leadcity Bonn“ im Verdichtungsraum

ab 12/2020: Regionale Schnellbuslinien als neue Angebotsform

ab 2023: Angebotsausbau Stadtbahn



DIFFERENZIERTE BEDIENUNG IM BUSVERKEHR



SCHNELLBUSFÖRDERUNG IN NRW

Förderkulisse

- ÖPNV-Schnellbus-RL ZV NVR
- Landesbedeutsame Linien vorgegeben (allein 19 im RSK)
- Angebotsstandards definiert (Takt, Bedienzeiten, Schnelligkeit)
- Fahrzeugstandards definiert
- Mittelfristige Anforderungen an die Infrastruktur definiert
- Organisation verbleibt beim ÖPNV-Aufgabenträger
- Standarderfüllung \Rightarrow Betriebskostenförderung (0,75 €/km)

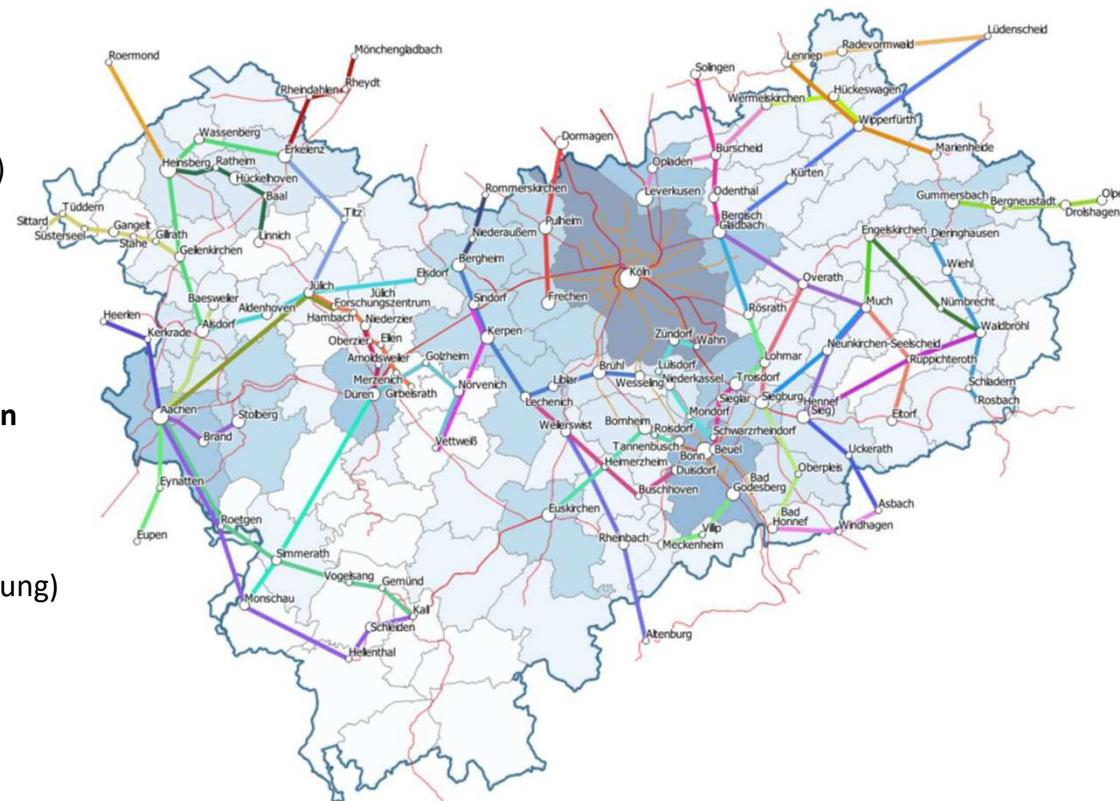
TO DO für die ÖPNV-Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen

- Priorisierung von Linien
- Aufstellung Umsetzungszeitplan
- Fahrzeugneubeschaffung
- sukzessive: Infrastrukturausbau (Barrierefreiheit, Bevorrechtigung)
- Finanzierung Δ -Betriebskosten

Richtlinie Ende 2019 vorgelegt

Stichtag für Förderanträge 31.03.2020

Fristgemäße Einreichung von 5 Linien mit Gremienvorbehalt



SB52 HENNEF – ASBACH



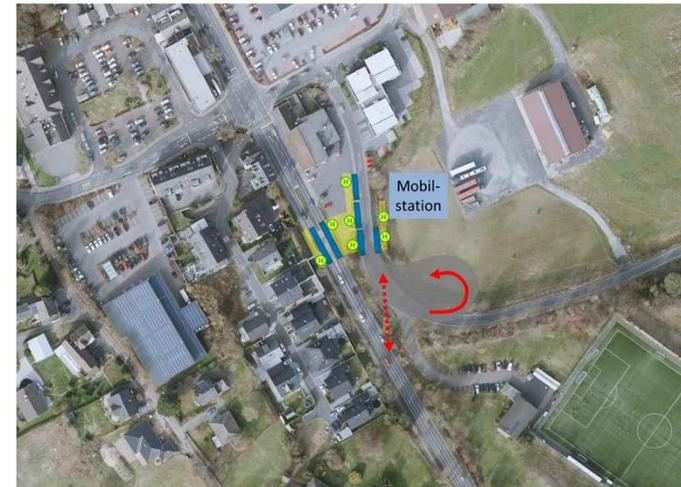
Raumstruktur

- Korridor Bundesstraße B8
- Stadtentwicklungsmaßnahmen in Hennef geplant (Uckerath-Kantelberg)
- unkoordinierte Entwicklungen beiderseits der Landesgrenze NRW/RLP mit daraus resultierender Verkehrsbelastung
- ÖPNV bislang nicht konkurrenzfähig (bis 31.05.2020 in RLP eigenwirtschaftlich)

Angebotskonzeption

- Übernahme grenzüberschreitender Verkehr durch die RSVG am 01.06.2020
- Einrichtung Schnellbus ab 13.12.2020
- „On top“ zu bestehender Linie 522
- 60'-Grundtakt, HVZ 15'- bis 30'-Takt
- Fahrzeitverkürzung ca. 15 min
- Kooperation mit Landkreis Neuwied
- In Rheinland-Pfalz weiter als Regiobus
- Je weiter außerhalb, desto feiner die Erschließung

EXKURS VERKNÜPFUNGSPUNKTE



Strategie

- Weiterentwicklung der kleinräumigen Verknüpfung (Fuß, Fahrrad, aber auch Busrendezvouspunkte)
- Mobilstationenfeinkonzept beauftragt

Herausforderungen

- Zuständigkeit ÖPNV-Planung und Infrastruktur nicht in einer Hand ⇒ hoher Abstimmungsaufwand
- ÖPNV versus fließender Verkehr und Platzverhältnisse

FALLSTRICKE BEIM BARRIEREFREIEN AUSBAU



Rudimentäre Haltestelle

Klassiker 1: Wer ist eigentlich verantwortlich, z.B. an klassifizierten Straßen oder im Außenbereich



Schief stehender Bus

Klassiker 2: Busbucht formal „barrierefrei“ ausgebaut, aber für die spaltfreie Anfahrbarkeit zu kurz



Eckige Busbucht

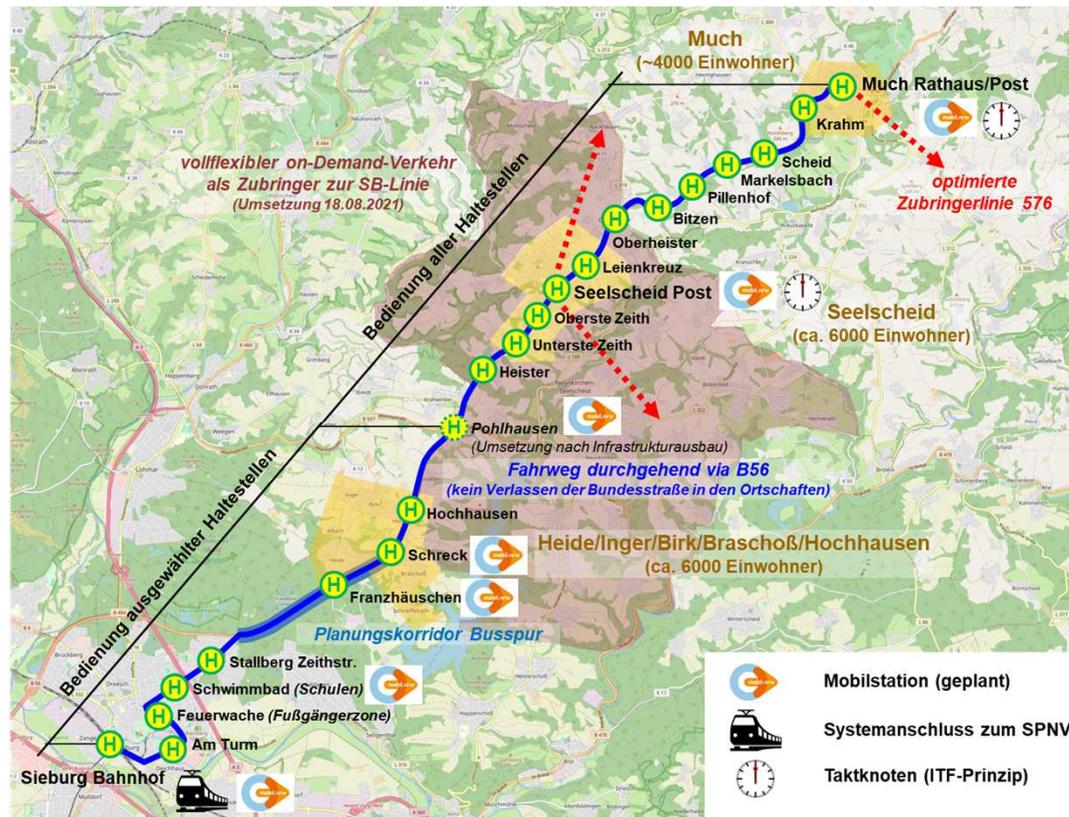
Typische Umbauplanung nur der Haltestellenkante ohne Berücksichtigung des Gesamtkontextes



Fehlender Bewegungsraum

Grundsätzlich brauchbare Planung, aber Zustellung der Durchgänge mit Haltestellenmobiliar

SB56 SIEGBURG - MUCH



Raumstruktur

- Korridor Bundesstraße B56
- sehr hohe MIV-Belastung
- Definition als raumbedeutsame Achse (Ausrichtung Neubaugebiete etc.)
- 3 Siedlungsschwerpunkte im Streckenverlauf, Anbindung Kreisstadt Siegburg mit Verknüpfung zur Schiene
- Bestehender Busverkehr als „eierlegende Wollmilchsau“ weder feinerschließend noch wirklich schnell

Angebotskonzeption

- Neuausrichtung Schnellbus ab 18.08.2021
- Massiver Angebotsausbau (30'-Grundtakt, HVZ 15'-Takt)
- Einsatz von Gelenkbussen
- Konsequente direkte Führung, Neuausrichtung der „Seitenraumerschließung“

BUSSPUR B56

Situation

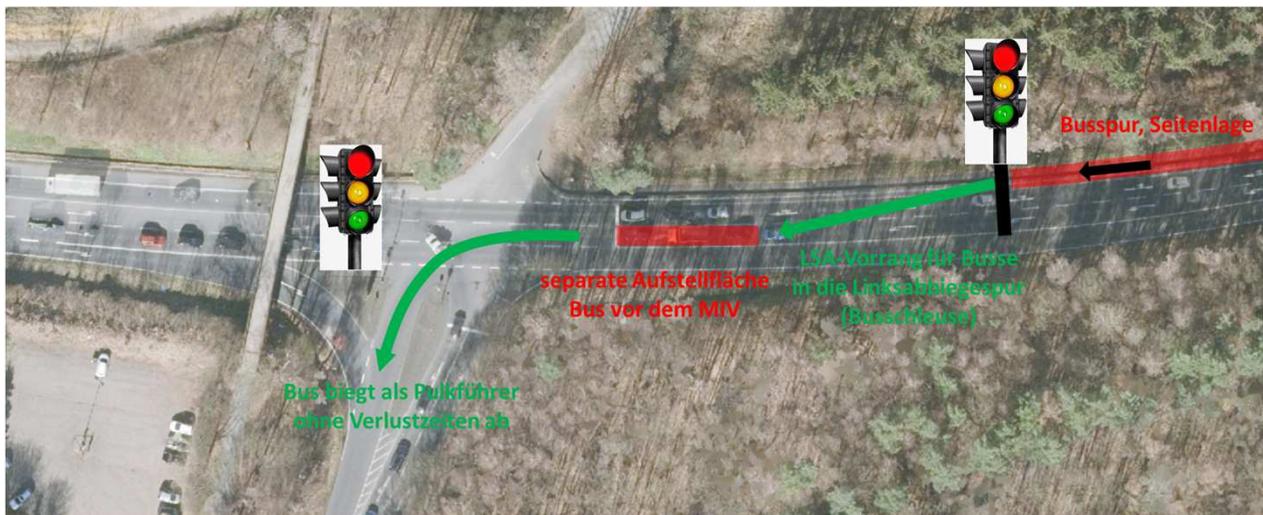
- „Flaschenhals“ Anbindung Nordkreis an Kreisstadt Siegburg
- ÖPNV morgens wegen starkem MIV mit Verspätungen von bis zu 15 Minuten trotz bereits erheblicher Fahrzeitzugabe

Planung

- Realisierung Busspur im bestehenden Straßenquerschnitt der B56 durch Verlagerung des ohnehin nicht angemessen ausgebauten Radverkehrsstreifens
- 2 Varianten mit Mittel- bzw. Seitenlage
- Begutachtung läuft

Herausforderung

- keine regionale ÖPNV-Förderkulisse für Maßnahmen an Bundesstraßen
- Landschaftsschutz: Fahrradweg versus Flächenverbrauch!



ON DEMAND VERSUS ORTSBUS

Hintergrund

- Projekt im Rahmen des Landeswettbewerbs „Mobil.NRW-Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“
- Beteiligte: Rhein-Sieg-Kreis, RSVG, Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid
- Neunkirchen-Seelscheid: ca. 21.000 Einwohner, 2 Hauptorte, **59 Ortsteile**

Fragestellungen

- Welche Strategie führt zu einer größeren Fahrgastpotenzialabschöpfung in einer ländlich geprägten Kommune – eine klassische Kleinbuslinie nach Fahrplan oder ein vollflexibler und digitaler On-Demand-Verkehr?
- Wie können derartige Angebote neue Schnellbuskorridore „füttern“?

Umsetzung

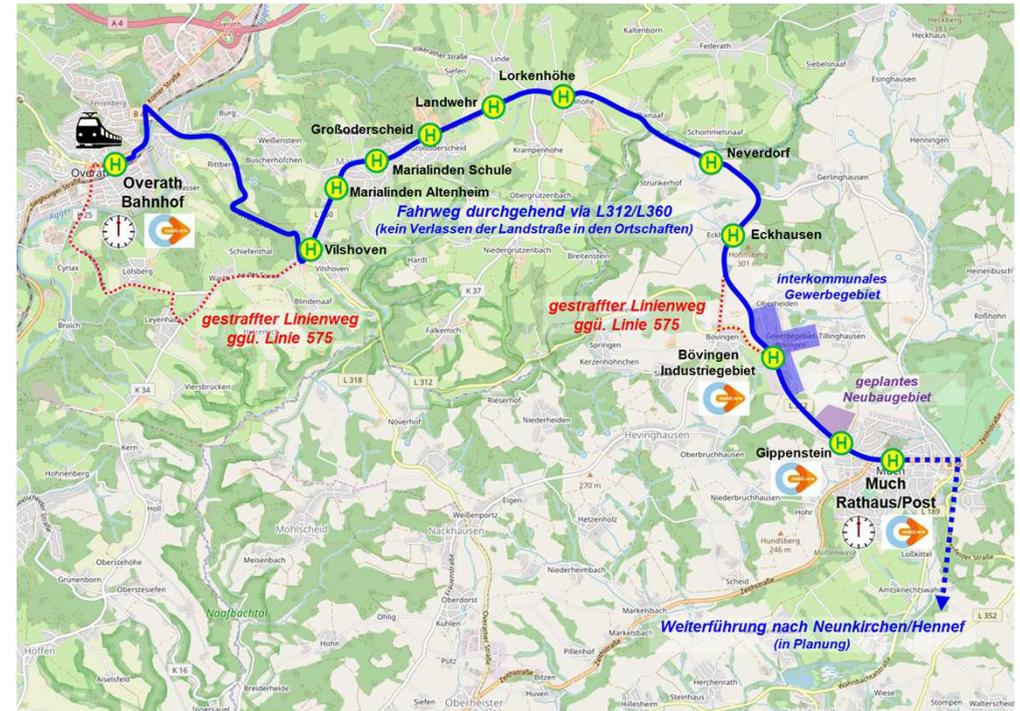
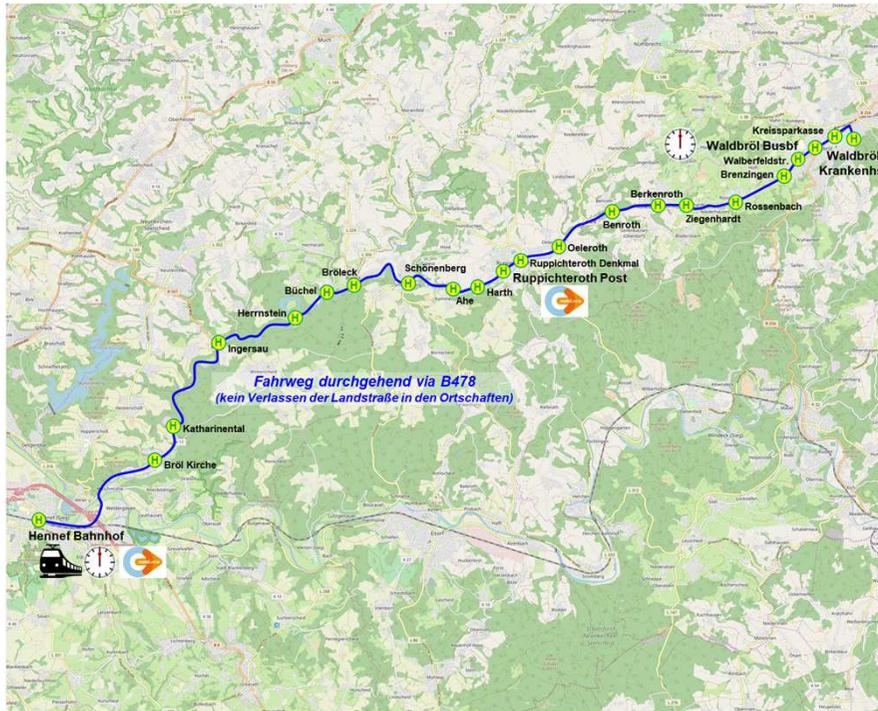
- Bedienungszeitraum beider Angebote Mo-So ganztägig
- Ortsbus starrer 60'-Takt, On-Demand-Verkehr zeitlich flexibel
- Neuentwicklung App
- Projektlaufzeit drei Jahre, Projektkosten ca. 2 Mio €, Förderquote 75 %
- Evaluation der Verkehre erfordert einen „ÖPNV im Normalzustand“, aufgrund Corona-Pandemie Projektstart im August 2021 beabsichtigt



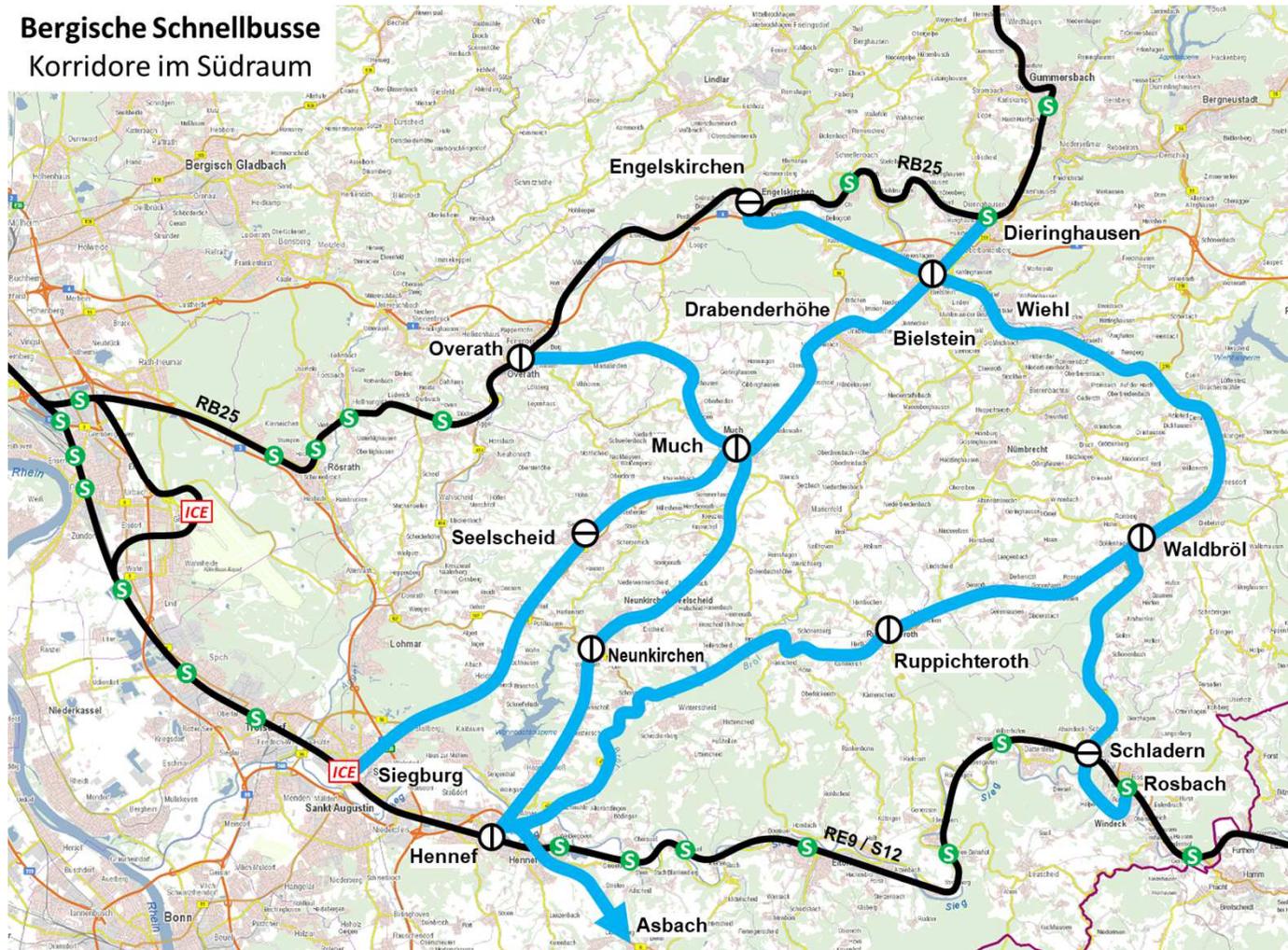
SB51 BAD HONNEF – WINDHAGEN



2. AUSBAUSTUFE AB ENDE 2021 (SB53/SB54)



Bergische Schnellbusse Korridore im Südraum



REGIONALE 2025

REGIONALE-Projekt „Bergische Schnellbusse“

- Koordinierte Planung der drei beteiligten ÖPNV-Aufgabenträger RBK, OBK und RSK
- Insgesamt 6 Schnellbus-Achsen
- Aufbauend auf kurzfristige RSK-Planung

Ziele

- Aufbau attraktiver Angebote über die Kreisgrenzen hinweg
- Schnellbusse als ÖPNV-Grundgerüst für „schienenferne Räume“
- Schaffung neuer Querverbindungen
- Schaffung einer Qualitätsmarke „Schnellbus“ mit an den regionalen SPNV angelehnten Angebotsstandards
- Aufbau eines regionalen ITF
- REGIONALE-Projekt als „Türöffner“ für Infrastruktur- und Angebotsmaßnahmen

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT

Dr.-Ing. Christoph Groneck
Projektleiter Nahverkehrsplanung

Telefon 02241 13-2220
christoph.groneck@rhein-sieg-kreis.de