

# Vorlage

6/01/0314.

Beratungsfolge	Termin
1 Ausschuss für Verkehr	30.05.2001
2 Kreisausschuss	07.06.2001
3 Kreistag	21.06.2001
4	

öffentlich  
 nichtöffentlich

Verantwortlich:  
 Bereich 1 / Abt. 67

**Gegenstand**  
**Nahverkehrsplan - Änderung**  
 hier: Fortschreibung des Südkreiskonzeptes

**Beschlussvorschlag / Mitteilung**

a.) Der Kreistag stimmt dem Konzept zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes (NVP) des Rheinisch-Bergischen Kreis gemäß Beschlussvorschlag in Ziffer 4 grundsätzlich zu.

b.) Das Verkehrsunternehmen RVK wird damit beauftragt, das ausgewählte Konzept, in einem aussagefähigen Betriebs- und Finanzierungskonzept kurzfristig zu konkretisieren.

c.) Die Verwaltung wird damit beauftragt ein formelles Beteiligungsverfahren zur Fortschreibung des NVP gemäß § 9 RegG NW einzuleiten.

Fortsetzung umseitig

Beratungsergebnis	Gremium 2	Gremium 3	Gremium 4
Gremium 1	Gremium 2	Gremium 3	Gremium 4
einstimmig mit Mehrheit	einstimmig mit Mehrheit	einstimmig mit Mehrheit	einstimmig mit Mehrheit
Ja	Ja	Ja	Ja
Nein	Nein	Nein	Nein
Enthaltung	Enthaltung	Enthaltung	Enthaltung
lt. Beschlussvorschlag abweichend	lt. Beschlussvorschlag abweichend	lt. Beschlussvorschlag abweichend	lt. Beschlussvorschlag abweichend



## Erläuterungen

---

### 1. Ausgangslage / Sachstand

Der derzeit vorliegende Maßnahmenplan des NVP (vom Dezember 1997) beinhaltet umfangreiche Liniennetzänderungen für den **Südkreis** (siehe Anlage 1). Diese orientieren sich im Wesentlichen an der Einrichtung einer neuen umsteigefreien Direktverbindung (Linie 422) im Sülztal von Immekeppel über Untereschbach, Rösrath bis Königsforst. Die sog. "**Sülztalachse**" bzw. die Regionalbuslinie 422 soll dabei in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) auf einen 60-Minuten-Takt (30-Minuten-Takt zwischen Rösrath und Königsforst) verdichtet werden. Wichtigster Dreh- und Angelpunkt des Konzepts ist der sog. "**Taktknoten in Untereschbach**" (Kreuzung L 136 / L 284) an dem ein Rundumanschluss der Linie 422 zu den Linien SB 31, 420 und 440 hergestellt werden soll. Nach der ursprünglichen Vorgabe des NVP soll die Linie 422 gleichzeitig Übergänge auf den SB 42 in Immekeppel und auf die RB 25 (ehemalige City-Bahn) in Rösrath garantieren.

Zum Fahrplanwechsel 1998 wurden die Fahrpläne auf der Regionalbahn-Strecke Köln - Overath - Gummersbach (RB 25) dem 'Integralen Taktfahrplan' (ITF) für den Schienenbetrieb angepasst. Dies führte konsequenterweise zu einer veränderten Anschlusssituation für die Buszubringerlinien. Aufgrund dieser neu angepassten Fahrzeitsymmetrien besteht nun nicht mehr die Möglichkeit, das Kernstück des Südkreiskonzeptes, den '**Taktknoten**' in **Untereschbach**, zu realisieren. Seitdem ist eine Anpassung bzw. **Fortschreibung des Südkreiskonzeptes** unumgänglich.

Nach Abstimmungsgesprächen mit der Stadt Overath, der Gemeinde Rösrath und der RVK im **Sommer/Herbst 1999** hatte die Verwaltung die Überarbeitung des Südkreiskonzeptes eingeleitet, Entwurfsvarianten dargestellt und in die politischen Beratungen eingebracht.

Vor dem Hintergrund, der damals noch ausstehenden Erkenntnisse aus den Einspargutachten der RVK und der KWS, ist dann schließlich im **Mai 2000** das Vorhaben zur Fortschreibung des Südkreiskonzeptes bis auf Weiteres durch den Ausschuss für Umwelt, Planung und Verkehr (UPV) aus der politischen Beratungsfolge genommen worden.

Durch Kreistagsbeschluss vom 05.04.2001 wurde der NVP in seinen Grundsätzen um eine neue **ÖPNV-Netzstruktur** sowie Standards fortgeschrieben. Weiterhin liegen dem Kreis seit Ende April 2001 zusätzliche Daten und Erkenntnisse insbesondere zu den **RVK-Einsparvorschlägen** vor, die ein Defizit für den gesamten Kreis aufzeigen. Zwar sind hier linienfahrtscharfe Daten für die Werktag sowie für die Wochenenden dargestellt - die RVK sah sich aber nicht in der Lage diese, gemäß Wunsch des Kreises, auf die einzelnen Kreiskommunen herunterzubrechen. Vor diesem Hintergrund steht die Beteiligung der Kommunen noch aus.

Aufgrund dieser ungeklärten Details bzgl. des RVK-Einsparkonzeptes hatte die Verwaltung eine ggf. Fortschreibung/Umsetzung des Südkreiskonzeptes frühestens für den nächsten großen Fahrplanwechsel im Dezember 2002 eingeplant. Bis dahin hätten die Einzelheiten des Einsparkonzeptes detailliert im Südkreiskonzept berücksichtigt werden können. Mit dieser Zeitplanung ist die Kreisverwaltung wieder in die Arbeiten zum Südkreiskonzept eingestiegen.

Es wurden daraufhin eine Reihe von Arbeitsgesprächen zwischen der Stadtverkehrsgesellschaft Bergisch Gladbach (SVB), den Städten Overath und Rösrath sowie der Kreisverwaltung durchgeführt, zunächst ohne RVK. Dabei kristallisierte sich sehr schnell heraus, dass bei den betroffenen Kommunen die Notwendigkeit einer frühzeitigeren Umsetzung im September 2001 besteht. Dieser dringende Handlungsbedarf resultiert aus klaren Konzeptvorstellungen der drei Südkreiskommunen, insbesondere der Städte Bergisch Gladbach und Rösrath. Die SVB beabsichtigt noch in diesem Jahr weitere Maßnahmen in ihrem Stadtbusnetz zu realisieren und sieht die möglichst gleichzeitige Umsetzung des Südkreises als unabdingbar an. Die Stadt Rösrath beabsichtigt eine teilweise Integration von Schülerverkehren in den herkömmlichen ÖPNV zum Schuljahreswechsel 2001.

## Erläuterungen

---

### 2. Aktuelle Randbedingungen und Zielsetzungen in den betroffenen Kommunen

#### 2.1 Stadt Bergisch Gladbach

Zum letzten Fahrplanwechsel im Mai 2000 wurde am Bensberger Busbahnhof das neue, verlängerte Stadtbahnteilstück der KVB-Linie 1 eröffnet, gleichzeitig mit dem dazugehörigen Endbauwerk. In diesem Zusammenhang hatte die Stadt Bergisch Gladbach ursprünglich die zeitgleiche **Abbindung der Regionallinien 420, 421, 423 in Bensberg** geplant bzw. vorgeschlagen. Diese Maßnahme steht im direkten Kontext mit dem zentralen Vorhaben der SVB u. a. auf der Rückgratachse zwischen Bergisch-Gladbach und Bensberg einen geordneten 10-Minuten-Takt aus den dort verkehrenden Linien zu modellieren.

Im Rahmen der aktuellen o.g. Arbeitsgespräche und Konzeptüberlegungen wurde zwischen SVB und Kreisverwaltung abgesprochen, bis auf Weiteres von einer Abbindung der o.g. Regionallinien in Bensberg abzusehen. Vielmehr wurde eine nach Möglichkeit zeitlich optimierte Integration der Linien 420, 421, 423 vereinbart, um eine partielle Herausnahme der, durch die Stadt Bergisch Gladbach finanzierten und teilweise schwach nachgefragten Verdichterfahrten zwischen dem S-Bahnhof und dem Bensberger Busbahnhof, zu ermöglichen. Damit wäre weiterhin eine direkte Durchfahrt aus den Südkreiskommunen in das Bergisch Gladbacher Zentrum gewährleistet.

Die SVB wünscht eine zeitnahe Umsetzung des fortgeschriebenen Südkreiskonzeptes zum **kleinen Fahrplanwechsel im September 2001**. Der nächstmögliche Fahrplanwechsel im Dezember 2002 wird als nicht akzeptabel erachtet, da in 2001 noch eine Reihe anderer Maßnahmen auf der Bergisch Gladbacher Stadtbusebene greifen sollen.

#### 2.2 Stadt Overath

Im Februar 2001 wurde in der Stadt Overath das herkömmliche ÖPNV-Angebot räumlich und zeitlich durch einen **Anrufsammeltaxi-(AST)-Verkehr** (Linie 480) ergänzt, finanziert aus der ÖPNV-Pauschale des Kreises. Damit wurde für einige gutachterlich ausgewählte Stadtteile bzw. örtliche Bedienungskorridore eine Zubringerfunktion zu den Regionalbuslinien und zur RegionalBahn 25 (RB 25) hergestellt.

Vor dem Hintergrund, des engen finanziellen Spielraumes konnten dadurch allerdings nicht alle Bedierungsdefizite innerhalb des Stadtgebietes ausgeräumt werden. Die Stadt Overath erachtet es daher als notwendig an, vorhandene **Bedienungslücken insbesondere zwischen Marialinden und dem Overather Bahnhof** ggf. durch einzelne Verdichterfahrten zu schließen.

Die Stadtverwaltung Overath befürwortet weiterhin, einen **Wegfall der nicht nachgefragten Linie 422 Immekeppel - Untereschbach - Hoffnungsthal - Rösrath** und plädiert alternativ für eine **Konzipierung einer Ortsbuslinie 440-neu** auf der Relation Immekeppel - Untereschbach - Hurden - (Hohkeppel) im Rahmen eines 2-jährigen Probebetriebes.

An den Zielvorgaben des ursprünglichen Südkreiskonzeptes zur Neukonzipierung und Straffung der Regionallinien 420 und 421 sowie der Schnellbuslinien SB 31 und SB 42 wird weiterhin festgehalten. Beispielsweise wird ein durchgehender Taktverkehr im 60-Minuten-Takt auf der Achse Overath - Untereschbach - Köln, mit einer Verstärkung auf einen 30-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) avisiert.

Die Stadt spricht sich insgesamt für eine bessere Vertaktung, optimalere Anschlussbedingungen an die RB sowie eine Ausweitung der Bedienung in den Abendstunden aus.

Auch die Stadtverwaltung Overath erachtet eine Umsetzung zum **kleinen Fahrplanwechsel im September 2001** als wünschenswert.

## Erläuterungen

---

### 2.3 Stadt Rösrath (u.a. Antrag der Stadt vom 09.03.2001 auf Änderung des NVP)

Die Gemeinde Rösrath hatte im vergangenen Jahr Überlegungen zu Realisierungsmöglichkeiten für ein **Ortsbuskonzept** angestellt, in das vorwiegend die freigestellten Schülerverkehre innerhalb des Gemeindegebietes integriert werden sollten. Darüber hinaus wurde angestrebt, durch eine intensivere Erschließung der Gemeindefläche bzw. -ortsteile neue Fahrgastpotentiale zu aktivieren. Mehrere Ortsbuslinien sollten u.a. die Ortsteile Forsbach, Lehmbach, Kleieneichen, Rambrücken untereinander sowie mit den Schulen im Gemeindegebiet und mit dem Bahnhof in Rösrath verbinden. Dieses Vorhaben wurde im Sommer 2000 aus den örtlichen politischen Beratungen genommen.

Vor diesem Hintergrund befürwortet die Stadtverwaltung Rösrath ebenfalls die Einstellung der Linie 422 Immekeppel - Untereschbach - Hoffnungsthal - Rösrath, um mit den freigewordenen Linienleistungen kurz- bis mittelfristig eine intensivere Ortserschließung des Ortsteiles Lehmbach (Linie 422-neu) u.a. auch in Richtung der Bahnhöfe in Hoffnungsthal und Rösrath zu ermöglichen. Des Weiteren wird eine zeitliche Einbindung der Schülerfahrten in das neue Südkreiskonzept gewünscht.

Weiterhin spricht sich die Stadtverwaltung Rösrath für eine Weiterführung der 422-neu von Lehmbach - Hoffnungsthal - Rösrath zur Stadtbahnhaltestelle der Linie 9 in Königsforst aus.

Die bis dato nach Königsforst verkehrenden Regionalbuslinien 423 und 556 sollen im Gegenzug aus diesem Bedienungsbereich herausgenommen werden und eine neue Nord-Süd-Verbindungsachse Bergisch-Gladbach S-Bahn - Bensberg - (Hoffnungsthal) - Rösrath- (über Gewerbegebiet Scharrenbroich) - Siegburg (423/556) bilden. Dies entspricht inhaltlich dem **Antrag der Stadt Rösrath vom 09.03.2001 zur Änderung des NVP** bzw. zur Verschwenkung des Linienweges der 556 über das Gewerbegebiet Scharrenbroich.

Damit wird die Bildung eines Linienkreuzes aus den Linien 422-neu und 423/556 vorgeschlagen.

Weitere Details können dem Konzeptvorschlag in Ziffer 3 entnommen werden.

Auch die Stadtverwaltung Rösrath drängt auf eine Umsetzung zum **kleinen Fahrplanwechsel im September 2001**.

## 3. Konzeptvorschlag zur Fortschreibung des Südkreiskonzeptes

### 3.1 Inhalte des Konzeptes

Vor dem Hintergrund der o.g. Zielsetzungen der Kommunen sowie teilweise beibehaltener Vorgaben aus dem bisherigen Südkreiskonzept des Kreises wurden auf Arbeitsebene detaillierte Konzeptüberlegungen formuliert und durch die SVB mit Fahrplanentwürfen und einer groben Abschätzung der Fahrleistungen bzw. Kosten hinterlegt. Für eine Umsetzung im September werden folgende Linienmaßnahme vorgeschlagen (siehe auch Abbildung in der Anlage 2):

#### Linie 420:

- bleibt unverändert, gemäß SOLL-Vorgaben NVP (siehe Anlage 1)
- ist dem Primärnetz zugeordnet
- allerdings Priorität bei der Optimierung der Relation Marialinden - Overath-Bahnhof (Sekundärnetz), d.h. betriebliche Anpassung der relevanten Zu- und Abbringerfahrten am Bahnhof durch die RVK, insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten. Nach Prüfung durch die Kreisverwaltung, ist dies leistungs- bzw. kostenneutral durch das Verkehrsunternehmen (VU) realisierbar
- es bestehen Anschlussmöglichkeiten an die RB 25 in Overath, die Linie 1 in Bensberg sowie die S 11 in Bergisch Gladbach.

#### Linie 421:

- bleibt unverändert, gemäß SOLL-Vorgaben NVP
- ist dem Primärnetz zugeordnet

## Erläuterungen

---

- es bestehen Anschlussmöglichkeiten an die Linie 1 in Bensberg sowie die S 11 in Bergisch Gladbach.

### Linie 422:

- Verzicht auf das ursprüngliche NVP-Vorhaben, der Herausbildung einer Sülztallinie 422 zwischen Immekeppel und Königsforst
- **komplette Herausnahme** der heute verkehrenden Linie 422 (Sekundärnetz) auf der gemeindeverbindenden Relation (Klefhäuser) Immekeppel - Rösrath
- **alternativer Ersatz durch eine Overrather Ortsbuslinie 440-neu** (Sekundärnetz) im 60-Minuten Takt auf der Relation Immekeppel - Untereschbach - Hurden - (Hohkeppel) im Rahmen eines 2-jährigen Probetriebes
- es bestehen Anschlussmöglichkeiten an die Schnellbuslinie 31 und die Linie 420 in Untereschbach

### Linie 422 neu:

- Ersetzt die herausgenommenen Teilbereiche der Linie 422 zwischen Lehmbach - Hoffnungsthal - Rösrath sowie der Linie 423 zwischen Hoffnungsthal - Rösrath - Königsforst und der 556 zwischen Rösrath und Königsforst
- wird als neue Ost-West-Regionalbuslinie (Primärnetz) zwischen Hoffnungsthal(-Lehmbach) - Rösrath - Königsforst im 30-Minuten-Takt konzipiert
- die Stadt Rösrath beabsichtigt im nächsten Jahr eine Buswendemöglichkeit im Bereich Lehmbach baulich zu erstellen - für den Fahrplanwechsel im September 2001 ist eine provisorische Wende im Bereich des 'Veurne Platzes' in Hoffnungsthal vorgesehen
- es bestehen Anschlussmöglichkeiten an die RB 25 in Hoffnungsthal und Rösrath, an die Linie 9 in Königsforst sowie an die Linie 423.

### Linie 423:

- Wird weiterhin als wichtige regionale Nord-Süd-Verbindung im Südkreis betrachtet und ist dem Primärnetz zugeordnet
- in Abweichung zu den ursprünglichen NVP-SOLL-Vorgaben wird die Linie 423 mit der Regionalbuslinie 556 betrieblich verschmolzen. Sie verkehrt in den HVZ zwischen Bergisch Gladbach S-Bahn - Bensberg - Hoffnungsthal - Rösrath - Siegburg im 60-Minuten Takt. Dabei soll eine Verschwenkung durch das Gewerbegebiet Scharrenbroich erfolgen. Die Stadtbahnendhaltestelle der Linie 9 in Königsforst wird durch beide Linien nicht mehr bedient, dies erfolgt nun durch die Linie 422-neu
- ergänzend soll die Linie 423V auf der Relation Bensberg - Schulzentrum 'Freiherr-vom-Stein' - Rösrath im 60-Minuten-Takt verkehren und verdichtet so die gesamte Linie 423 zwischen Bensberg und Rösrath auf einen 30-Minuten-Takt
- es bestehen Anschlussmöglichkeiten an die RB 25 in Hoffnungsthal und Rösrath, die Linie 1 in Bensberg, an die S 11 in Bergisch Gladbach sowie an die Linie 422
- bei einer mittelfristig erfolgenden Verdichtung der RB 25 zu einem 20-Minuten-Takt, wird die Linie 423 in ihrer Taktfolge anzupassen sein.

### SB 31:

- Bleibt unverändert, gemäß SOLL-Vorgaben NVP
- ist dem Primärnetz zugeordnet
- es bestehen Anschlussmöglichkeiten an die Linie 1 in Bensberg, an die RB 25 in Overath sowie auf die Linie 440-neu in Untereschbach.

### SB 42:

- Bleibt unverändert, gemäß SOLL-Vorgaben NVP
- ist dem Primärnetz zugeordnet
- es bestehen Anschlussmöglichkeiten an die Linie 1 in Bensberg.

## Erläuterungen

---

### Linie 440:

- Die SOLL-Vorgaben NVP sahen eine Einstellung der Bedienung auf dem Linienabschnitt Untereschbach - Bensberg - Bergisch Gladbach sowie gleichzeitig eine Konzipierung als Ortsbuslinie zwischen Untereschbach und Hohkeppel vor
- analog zu den oben beschriebenen Maßnahmen auf der bisherigen Linie 422 erfolgt eine erweiterte Bedienung durch eine **Overrather Ortsbuslinie 440-neu** (Sekundärnetz) im 60-Minuten Takt auf der Relation Immekeppel (Wende 'Haus Thal') - Untereschbach - Hurden - (Hohkeppel) im Rahmen eines 2-jährigen Probetriebes. Der kreisübergreifende Linienabschnitt zwischen Hurden und Hohkeppel wird auf der Basis des heutigen Fahrtenangebotes bedient
- es bestehen Anschlussmöglichkeiten an die Schnellbuslinie 31 und die Linie 420 in Untereschbach

### Linie 441:

- ist dem Sekundärnetz zugeordnet
- die Stadt Rösrath beabsichtigt eine stärkere Fokussierung auf den Schülerverkehr sowie auf eine innerörtliche Bedarfsfunktion, sodass eine Anbindung an die RB 25 in Hoffnungsthal nachrangig ist.

### Linie 556:

- Gemäß SOLL-Vorgaben NVP war eine Verkürzung des heutigen Linienweges auf die Relation Siegburg - Rösrath Bf vorgegeben und ist auch in diesem Konzept realisiert
- analog zu den oben genannten Maßnahmen bzgl. der Linie 423 erfolgt allerdings eine Änderung der Linie 556 durch eine ausschließlich nominelle Verknüpfung mit der Linie 423 in Rösrath, sodass zwischen Rösrath - Gewerbegebiet Scharrenbroich - Siegburg weiterhin eine Bedienung im 60-Minuten Takt durch die 423 erfolgt.

## 3.2 Kostenabschätzung und Einsparpotentiale der RVK

Die für das ursprünglich geplante Südkreiskonzept durch die RVK in 1997 ermittelten Zusatzkosten beliefen sich nach einer Umsetzung auf jährlich 38.662,- DM.

Eine, auf der Basis des o.g. dargestellten neuen Konzeptes, vorgenommene **Kostenabschätzung** durch die SVB ergibt hiervon abweichende Kosten. Die konsequente Straffung bzw. Neustrukturierung des avisierten Angebotes sowie der Abbau von Parallelbedienungen ergibt insgesamt einen günstigeren Kostenrahmen. Demnach könnten nach ersten Schätzungen **ca. 13.941 Kilometer pro Jahr** eingespart werden, ohne dass es auf den Hauptachsen zu Taktreduzierungen oder sonstigen Qualitätsbrüchen im Bedienungsbereich gekommen ist.

Dieser Schätzwert muss allerdings durch die RVK, im Rahmen einer detaillierten Betriebskostenberechnung, überprüft bzw. verifiziert werden. Die RVK wurde dahingehend beauftragt, eine Kostenberechnung bis Anfang Juni vorzunehmen, sodass notwendige die Ergebnisse rechtzeitig für den Kreistag am 21.06.2001 aufbereitet werden können.

Da die Zahlen zum **Einsparkonzept der RVK** dem Kreis weiterhin nur unvollständig vorliegen, konnten diese im Rahmen der kurzfristigen Bearbeitung des neuen Südkreiskonzeptes keine Berücksichtigung finden. Hierzu wäre eine RVK-seitige und rechtzeitige Ermittlung der kommunalscharfen Einsparpotentiale notwendig gewesen, die es dem Kreis ermöglicht hätte eine Beteiligung der Kreiskommunen einzuleiten. Eine durch die RVK unbestätigte Vorabschätzung der Kreisverwaltung geht von einem Einsparpotential von **rund 250.000,- DM/Jahr** im Bedienungsbereich des Südkreiskonzeptes aus. Dieser Wert bezieht sich allein auf (Teil-)Linien (420t, 421t, 422, 423t, 440,441), die dem Sekundärnetz zuzuordnen sind.

Nach einer Umsetzung des Südkreiskonzeptes werden große Anteile dieses Einsparpotentials, aufgrund von weitreichenden Linienmodifizierungen, nicht mehr unmittelbar umsetzbar sein. Nur eine geringer Anteil bliebe für Einsparungen tatsächlich greifbar.

Erläuterungen

---

4. **Fazit und Beschlussvorschlag**

Die Vertreter der beteiligten Kommunen haben das o.g vorgeschlagene Konzept als Zielvariante für eine Umsetzung zum kleinen ab Fahrplanwechsel 2001 präferiert.

Das Konzept zeichnet sich durch einen Ausbau und eine Attraktivierung der Schnellbus- und Regionalbusverbindungen in Richtung der Hauptauspendlerschwerpunkte Köln und Bergisch Gladbach aus. Auch die innerörtlichen Erschließungsfunktionen und Verknüpfungen mit der Schiene oder zwischen den einzelnen Buslinien können dadurch wesentlich verbessert werden. Die Straffung und Systematisierung des Angebotes, die konsequentere Vertaktung sowie das Auffüllen von Bedienungslücken bei gleichzeitigem Abbau von Parallelbedienungen erfüllen die notwendigen Voraussetzungen für eine praktische und zeitnahe Umsetzung.

Die Verwaltung schlägt daher vor, dem o.g, Konzept in seinen Grundsätzen zuzustimmen.

Im Falle eines Grundsatzbeschlusses durch den Ausschuss für Verkehr, beabsichtigt die Verwaltung umgehend ein formelles und beschleunigtes Beteiligungsverfahren zur Fortschreibung des NVP gemäß § 9 RegG NW einzuleiten. Informelle Vorgespräche sind bereits geführt worden. Die Beteiligungsfrist sollte dann am 13.06.2001 enden, um eine rechtzeitige Aufbereitung der Eingaben und Anregungen für die Kreistagssitzung am 21.06.2001 zu ermöglichen.

Die Verwaltung hat bereits die RVK damit beauftragt, kurzfristig eine detaillierte, aussagefähige Betriebs- und Finanzierungsplanung zu erstellen, die dann ebenfalls als Beschlussgrundlage in den Kreistag eingebracht werden soll.

---

Finanzielle Auswirkungen

Ja  Nein

Die Mittel stehen im Haushaltsplan zur Verfügung

Ja  Nein (s. Beschlussvorschlag)

Die Maßnahme verursacht Folgekosten in Höhe von

einmalig \_\_\_\_\_ DM

jährlich \_\_\_\_\_ DM

Keine Folgekosten

C:\ALPHONSAUS-VERK\30-05-01\WOR-01.WPD

  
23.05.01

Unterschrift

Al 2305. 

## - Anlage 1 -

### Bisherige SOLL-Vorgaben/Maßnahmen (von 1997) des Nahverkehrsplanes (NVP) für den Südkreis

Der NVP formuliert für die Linien im Südkreis folgende Systemvorgaben (1. Stufe) für die Hauptverkehrszeiten (HVZ):

#### Linie 420:

- soll neugestaltet und angepasst werden. Sie deckt die Kreisverkehrsachse Bergisch Gladbach - Bensberg - Overath - Much auf direktem Wege ab
- Einführung eines ganztägigen 60-Minuten-Grundtaktes. Im Bereich Bergisch Gladbach - Bensberg soll der Takt mit der Linie 421 auf 30 Minuten verdichtet werden, analog im Bereich Bensberg - Overath mit dem Schnellbus (SB) 31
- es erfolgt keine Erhöhung der Fahrtenzahl, sondern vielmehr eine Harmonisierung des bisher eher ungeordneten/unübersichtlichen Fahrtenangebotes. Um eine Optimierung zu erreichen, wird auf Umwegfahrten zur Flächenbedienung der Gemeinden verzichtet
- der Abschnitt Overath - Much ist getrennt zu betrachten, allerdings soll ebenfalls eine Systematisierung des Linienvverlaufs erfolgen. Die Fahrtenzahl wird nicht erhöht. In Abstimmung mit dem Rhein-Sieg-Kreis wird die Hälfte der Fahrten über Marialinden, die andere auf direktem Wege nach Much geführt.

#### Linie 421:

- veränderter Linienvweg zwischen Bensberg und Moitzfeld. Verdichtet zusammen mit dem SB 42 zwischen Bensberg und Immekeppel/Lindlar zu einem 30-Minuten-Takt, ohne Erhöhung des Fahrtenangebotes
- auf dem Abschnitt Bergisch Gladbach - Bensberg ergibt sich zusammen mit der Linie 420 ein 30-Minuten-Takt, ohne Erhöhung der Fahrtenzahl
- Zwischen Immekeppel und Lindlar erfolgt die Linienvführung hauptsächlich über die K 24 (Schmitzhöhe).

#### Linie 422:

- soll zwischen Haus Thal (Wende im Industriegebiet) und Königsforst verkehren, entwickelt aus den heutigen Linien 556 (424-alt, Königsforst - Rösrath) und 422 (Rösrath - Haus Thal). Mit der Einrichtung dieser Direktverbindung soll einerseits die Siedlungsachse entlang des Sülztals aufgewertet, andererseits die vielfältigen Anschlußbeziehungen an die Stadtbahnlinie 9 in Königsforst sowie die RB 25 (ehemalige CityBahn) und die Linien 423 und 556 in Rösrath hergestellt werden
- soll dabei in den HVZ im 60-Minuten-Takt, im Teilabschnitt zwischen Rösrath und Königsforst verdichtet im 30-Minuten-Takt, verkehren
- in Untereschbach sollen Anschlußbeziehungen auf den SB 31 sowie in Immekeppel auf den SB 42 hergestellt werden.

#### Linie 423:

- wichtige Nord-Süd-Verbindung im Südkreis. Führt von Bergisch Gladbach S-Bahn (nur HVZ) über Bensberg nach Rösrath und endet dort im neuen Gewerbegebiet Scharrenbroich
- der Grundtakt beträgt 60 Minuten, in den HVZ zwischen Bensberg und Rösrath verdichtet auf 30 Minuten
- neue Linienvführung von Forsbach (weiterhin über Sommerberg, Hauptstraße) direkt nach Rösrath Bf., also nicht mehr über Hoffnungsthal. Durch diese zeitliche Verkürzung ist ein Rundumanschluss in Bensberg als auch eine Anbindung an die RB 25 in Rösrath möglich
- ersatzweise Erschließung des Ortsbereichs durch die Linie 422.

**SB 31:**

- existiert seit 1994 als Schnellbusverbindung aus Overath/Untereschbach in den Großraum Köln. Gleichzeitig erfolgt eine Bedienung der Kreisverkehrsachse Overath - Bensberg
- im NVP ist keine Veränderung des Linienverlaufes oder der Linienfunktion vorgesehen - es soll aber ein konsequenter 60-Minuten-Takt angewandt und am Taktknoten in Untereschbach eine Verknüpfung mit der Linie 422 hergestellt werden
- gleichzeitig soll durch eine Überlagerung mit der Linie SB 42 auf dem Abschnitt Bensberg - Köln und mit der Linie 420 auf der Relation Overath - Bensberg in den HVZ eine Verdichtung auf einen 30-Minuten-Takt erreicht werden.

**SB 42:**

- existiert seit Herbst 1994 und soll weitestgehend in Verlauf und Funktion zwischen Lindlar und Köln erhalten bleiben
- im Bereich Immekeppel - Bensberg soll zur Optimierung der Fahrzeit und Verbesserung der Anbindung der ursprüngliche Linienverlauf von Immekeppel über Oberauel, Untereschbach nach Bensberg herausgenommen werden. Statt dessen soll der SB 42 konsequent von Immekeppel über Löhe, Herweg, Moitzfeld nach Bensberg geführt werden. Die Anbindung des Technologieparkes erfolgt dann über den SB 31 und die Linie 420
- in Immekeppel ist eine Verknüpfung mit der Linie 422 vorgesehen.

**Linie 440:**

- ist als Ortsbuslinie zwischen Untereschbach und Hohkeppel konzipiert. Die bisherige Verkehrsleistung zwischen Untereschbach und Bensberg wird dabei taktverdichtend auf den SB 31 und die Linie 420 umgeschichtet
- das Angebot der Linie 440 beschränkt sich in der 1. Umsetzungsstufe des NVP auf einzelne, unvertaktete Fahrten
- am Taktknoten in Untereschbach kann nur eine unregelmäßige Verknüpfung mit dem SB 31, der Linie 420 oder der Linie 422 hergestellt werden. Im jeden Fall muß in der Nähe des Kreuzungsbereichs eine Wendemöglichkeit für die Linie 440 geschaffen werden.

**Linie 441:**

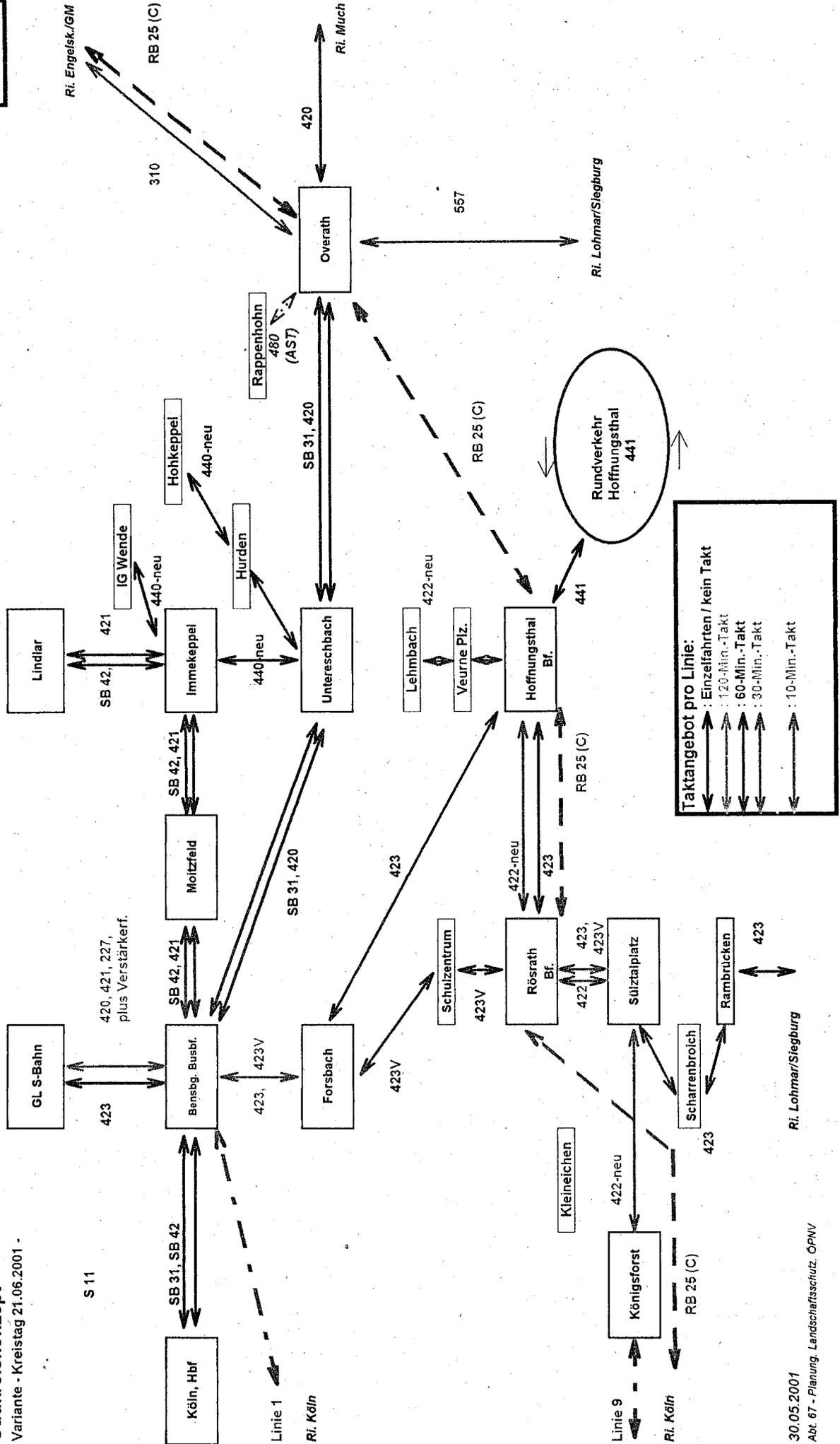
- zusätzlich zum bisherigen bedarfs- bzw. schülerorientierten Fahrtenangebot wird es als sinnvoll erachtet über eine ergänzende AST-Bedienung in diesem Bereich nachzudenken

**Linie 556 (424-alt):**

- Verkürzung des heutigen Linienweges auf die Relation Siegburg - Rösrath Bf. In Rösrath Anschluss an die RB 25 und die Linien 422, 423. Unveränderte Fahrtenzahl.
- Anschlusssicherung am Sülzthalplatz von und in Richtung Königsforst notwendig.

Rheinisch-Bergischer Kreis - Entwurf zur Fortschreibung des NVP -  
 Südkreis-konzept  
 Variante - Kreistag 21.06.2001 -

KT-Variante 21.06.2001  
 HVZ



6.9

