

V o r l a g e

VB-9/0080

öffentlich nichtöffentlich verantwortlich: Dezernat IV / Amt 81 – ÖPNV -

Beratungsfolge:	Termin:
Ausschuss für Verkehr und Bauen	20.02.2019

Gegenstand:

ÖPNV-Angebot zwischen Bergisch Gladbach-Bensberg und Technologiepark

> Erstellung eines Konzepts mit Kostenprognose zur Einführung eines neuen Shuttle-Express-Busses Bensberg-Technologiezentrum
hier: Antrag der SPD-Kreistagsfraktion vom 05.09.2018

> Erstellung eines Konzeptes mit Kostenprognose zur Einführung eines neuen Shuttle-Express-Busses Bensberg Technologiezentrum, Antrag der SPD Kreistagsfraktion vom 05.09.2018
hier: Ergänzungsantrag der Gruppe im Kreistag Freie Wähler vom 31.10.2018

> Optimierung des ÖPNV-Angebots zwischen Bergisch Gladbach-Moitzfeld, Technologiepark und Bensberg
hier: Antrag der Kreistagsfraktionen CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 31.10.2018

Beschlussvorschlag/~~Mitteilung~~:

Die Berichterstattung der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen; die Verwaltung wird damit beauftragt, den vorgeschlagenen Konzeptentwurf weiterzuentwickeln.

Ergebnis der Beratung im (<i>abschließend entscheidenden</i>) Gremium:		
<input type="checkbox"/> Zustimmung <input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> mit Mehrheit _____ ja _____ nein _____ Enthaltung	<input type="checkbox"/> Ablehnung <input type="checkbox"/> gem. Beschlussvorschlag <input type="checkbox"/> abweichend: _____ _____ _____	für die Richtigkeit: _____ Schriftführer/in

Erläuterungen:

1. Anträge zum ÖPNV-Angebot zwischen Bergisch Gladbach-Bensberg und Technologiepark

Dem Fachamt liegen Anträge von zwei Kreistagsfraktionen sowie einer Gruppe im Kreistag des Rheinisch-Bergischen Kreises vom Herbst 2018 zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots zwischen Bergisch Gladbach-Bensberg und Technologiepark vor, die in dieser Vorlage aufgrund gleicher oder sich überschneidender Thematik zusammenfasst geprüft und chronologisch beantwortet werden.

Das Fachamt ÖPNV des Kreises hatte Ende 2018 die drei Anträge gemeinsam mit der RVK GmbH intensiv erörtert und soweit möglich, zu jedem Antrag eine fachliche und betriebliche Einschätzung der Prüfanträge erarbeitet:

1.1.

Erstellung eines Konzepts mit Kostenprognose zur Einführung eines neuen Shuttle-Express-Busses Bensberg-Technologiezentrum

hier: Antrag der SPD-Kreistagsfraktion vom 05.09.2018 (**Anlage 1**)

Die SPD-Kreistagsfraktion beantragt, die Prüfung eines ShuttleBus-Konzepts inklusive einer Kostenabschätzung. Die ShuttleBus-Linie soll nur 3 Haltestellen bedienen; sie soll direkt als Zu- und Abbringer mit der Stadtbahnlinie 1 in Bensberg vertaktet sein.

Die drei Shuttlebus-Haltestellen sollen im Rundverkehr in folgender Reihenfolge bedient werden:

- > 1. Bensberg-Busbahnhof = Start- und Zielhaltestelle (Anschluss an die Linie 1)
- > 2. Technologiepark
- > 3. Moitzfeld

Der ShuttleBus soll laut Antrag ohne weitere Zwischenhalte verkehren; in diesem Zusammenhang sollen die Einsatzmöglichkeiten verschiedener Fahrzeuggrößen geprüft werden.

Aus Sicht des Fachamtes ergab sich im Vorfeld der Konzeptüberprüfung die Fragestellung, inwieweit der avisierte Shuttleverkehr ein auf das reguläre Busangebot aufgesetztes Zusatzangebot sein soll.

Relevant für eine gezielte Abschätzung war auch die Frage, ob der ShuttleBus als Rundverkehr in beide Richtungen oder nur in der o.g. genannten Richtung verkehren soll.

Für eine detaillierte fachliche Abschätzung fehlen konkrete Vorgaben, zu welchen Betriebszeiten (Hauptverkehrszeit oder Nebenverkehrszeit?) sowie an welchen Verkehrstagen (Montags-Freitags und/oder Wochenendbedienung?), das Angebot vorgehalten werden soll.

Das Fachamt sowie die RVK haben sich daher auf folgende Standards für eine Prüfung verständigt:

- > Rundverkehr im Einrichtungsverkehr
- > montags-freitags-Bedienung
- > Bedienung in der Hauptverkehrszeit (HVZ) zwischen 6 Uhr und 21 Uhr (RBK-Standard)
- > im 10-Minuten-Takt
- > ALLE Linienfahrten als Zu- und Abbringer auf die Linie 1
- > als zusätzliches Angebot bzw. aufgesetzt auf das restliche ÖPNV-Angebot im Bereich Bensberg
- > Prüfung der Haltestellenverfügbarkeit am Bensberger Busbahnhof
- > Einsatzmöglichkeiten als Klein- oder Standardlinienbus

Die RVK hat vor dem Hintergrund dieser Vorgaben einen Fahrplanentwurf erstellt, der in folgender Tabelle, die Systematik eines 10-Minuten-Taktes im Einrichtungsverkehr aufgenommen hat; die Fahrtenabfolge ist auszugsweise dargestellt:

	Bus 1	Bus 2	Bus 1	Bus 2	Bus 1	Bus 2
<i>Linie 1 Bensberg an</i>	07:04	07:14	07:24	07:34	07:44	07:54
Shuttle Bensberg, ab	07:10	07:20	07:30	07:40	07:50	08:00
Shuttle Technologiepark	07:15	07:25	07:35	07:45	07:55	08:05
Shuttle Moitzfeld Kirche	07:19	07:29	07:39	07:49	07:59	08:09
Shuttle Bensberg, an	07:24	07:34	07:44	07:54	08:04	08:14
<i>Linie 1 Bensberg, ab</i>	07:29	07:39	07:49	07:59	08:09	08:19

Die eindeutigen komfortbedingten Vorteile einer solchen Bedienung, ergeben sich sicherlich für potenzielle Fahrgäste, die auf direktem Wege – ganz ohne Zwischenstopps - die jeweiligen Relationen des Angebots nutzen möchten; beispielsweise auf der Relation Bensberg Busbf. – Technologiepark. Auf dieser Relation würde der ShuttleBus 5 Minuten für die Fahrt benötigen. Betrachtet man, die Fahrzeiten für diese Relation auf dem regulären Linienbusangebot der Linie 455, so beträgt diese 6 Minuten, was zeigt, dass Fahrzeitengewinne durch einen ShuttleBus-Verkehr nicht relevant sind.

Fahrgäste, die auf der Gegenrelation von Technologiepark nach Bensberg unterwegs wären, müssten weiterhin das Angebot der Linie 455 (Fahrzeit rd. 7 Minuten) nutzen; mit dem veränderten Linienweg über Moitzfeld würden sie 9 Minuten brauchen.

Die Systemvorgabe, dass die Bedienung mit einem 10-Minuten-Takt vorzuhalten ist, ergab sich vor dem Hintergrund, dass ein ShuttleBus-Verkehr nur Vorteile bringt, wenn er häufiger als der heutige 15-Minuten-Takt fährt bzw. wenn dadurch alle Anschlüsse von/auf den 10-Minuten-Takt der Linie 1 gewährleistet sind.

Da alle bisherigen Linienangebote auch weiter im Angebot verbleiben müssen (Verbindung 421 nach Lindlar, 454 nach Bechen), wäre der ShuttleBus-Verkehr ausschließlich als Parallelverkehr mit deutlichen Mehrkosten fahrbar; denn die Buslinien würden häufig hintereinander her fahren.

Durch die Zielvorgabe, dass alle Anschlüsse der Linie 1 zu realisieren sind, ergibt sich ein deutlich höherer Fahrzeugeinsatz von mindestens 2 Busfahrzeugen pro Richtung an einem Verkehrstag. Bedingt durch die langen Einsatzzeiten und unter Berücksichtigung von Urlaubs- und Krankenvertretung würden zudem mind. 5 zusätzliche RVK-Fahrer benötigt:

> 2 Busfahrzeuge pro Betriebstag/Richtung zusätzlich

> 5 zusätzliche Busfahrer pro Betriebstag/Richtung

> die On-Top-Kosten für diesen Verkehr werden laut RVK schätzungsweise: rd. 250T€/Jahr kosten.

Durch die isolierte Linienführung in einer Richtung ergeben sich für die Fahrgäste darüber hinaus die negativen Effekte, dass man immer gezwungen sein würde, auf eine andere Linie umzusteigen, wenn sie ihre ÖPNV-Fahrt weiter fortsetzen möchten.

Da der Bensberger Busbahnhof aktuell an seine Kapazitätsgrenzen angelangt ist bzw. schon für den aktuellen Busverkehr zu klein dimensioniert ist, könnten für die zusätzlichen Fahrzeuge des wartenden ShuttleBusses, keine zusätzlichen Halteplätze vorgehalten werden. Da die Busse hinzukommen, würde auch für Kleinbusse der vorhandene Platz nicht ausreichen. Für den ShuttleBus müsste ggf. außerhalb des Busbahnhofs ein Haltplatz gefunden werden, damit wären aber auch ggf. angestrebte Umstiege von/auf den ÖPNV nicht mehr ohne weiteres vorhaltbar.

Grundsätzlich sind kleinere Busfahrzeuge nur bedingt kostengünstiger, da beim Betrieb die gleichen Personal-Kosten entstehen würden, sodass die Wahl einer kleineren Fahrzeuggröße nur bedingt positiven wirtschaftlichen Einfluss hätte.

Vor diesem Hintergrund dürfte kein Ansatz für einen wirtschaftlichen ShuttleBus-Verkehr bestehen, da die erheblichen Mehrkosten in Höhe von rd. 250T€ und betrieblichen Hemmnisse die nur geringen positiven Komforteffekte überwiegen würden.

1.2

Erstellung eines Konzeptes mit Kostenprognose zur Einführung eines neuen Shuttle-ExpressBusses Bensberg Technologiezentrum, Antrag der SPD Kreistagsfraktion vom 05.09.2018

hier: Ergänzungsantrag der Gruppe im Kreistag Freie Wähler vom 31.10.2018 (**Anlage 2**)

Der anliegende Antrag der Freien Wähler ergänzt den o.g. Antrag SPD-Fraktion, um vertiefte Fragen zu den möglichen Effekten auf die Fahrzeiten auf der Relation Bensberg – Technologiepark; ebenfalls wird nach Möglichkeiten für eine Prognose der Fahrgastnachfrage gefragt. Des Weiteren soll geprüft werden, den ShuttleBus nur morgens und abends einzusetzen. Als Alternative soll eine weitere Verdichtung des Angebots der Linie 455 geprüft werden; die Linie 455 verkehrt aktuell auf der Relation Bensberg – Technologiepark im 15-Minuten-Takt

Hinsichtlich der Fahrzeiten konnte schon unter Punkt 1.1 festgehalten werden, dass keine große Fahrzeiterparnis zu erwarten wäre, da der ShuttleBus denselben Linienweg fahren würde und durch die Auslassung von zwei Unterwegshaltstellen in der Praxis keine relevanten Fahrzeitgewinne erzielt werden könnten.

Die Frage zielt darauf ab, ob durch den Shuttle-Bus neue Fahrgäste gewonnen werden können oder lediglich „Mitnahmeeffekte“ entstehen, dass Fahrgastwanderungen von den bestehenden Linien auf das zusätzliche Shuttle-Busangebot stattfinden. Das Potenzial der möglichen Neukunden wäre aber nur im Wege einer Befragung der Belegschaften im Technologiepark/Firma Miltenyi möglich. Da der Shuttle-Bus auf die tatsächlichen Ankünfte der Stadtbahnlinie 1 abgestimmt würde, wäre das Zusatzpotenzial aber im Wesentlichen auf durch das Shuttle-Bus Angebot neu hinzukommende Fahrgäste aus dem Einzugsbereich Linie 1 beschränkt.

1.3

Optimierung des ÖPNV-Angebots zwischen Bergisch Gladbach-Moitzfeld, Technologiepark und Bensberg

hier: Antrag der Kreistagsfraktionen CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 31.10.2018 (**Anlage 3**)

Der anliegende Antrag der Kreistagsfraktionen CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nimmt Bezug auf denselben Bedienungsbereich wie bei den o.g. Anträgen und sieht vor, bestehende Linienführungen zu optimieren. Vor diesem Hintergrund können die Erkenntnisse aus der Betriebsprüfung für einen zusätzlichen ShuttleBus-Verkehr direkt in Konzeptüberlegungen für ein Alternativkonzept fließen, welches eine Verbesserung des Status-Quo-Verkehrs im Fokus hat. Dazu wird die Vorgabe gemacht, die Optimierung möglichst kostenneutral zu gestalten.

Vor diesem Hintergrund hat das Fachamt das folgende Grobkonzept mit der RVK erstellt. Eine Abstimmung mit der wupsi GmbH ist erfolgt.

Sollte der VB dieser Lösung zustimmen, könnten die weiteren Projektschritte vertieft sowie die Abstimmung mit den betroffenen Kreiskommunen, dem Technologiepark sowie dem benachbarten Aufgabenträger dem Oberbergischen Kreis bis zur Sommerpause 2019 durchgeführt werden.

2. Alternativvorschlag des Fachamtes für den Bedienungsbereich Bensberg – Technologiepark – Moitzfeld

Die RVK hatte Vorschläge - für eine grundsätzliche Neuordnung der Linien - dem Fachamt des RBK vorgelegt. Gemeinsame Zielsetzung ist es, die Bedienungsqualität im Bereich Bensberg – Technologiepark – Moitzfeld insgesamt zu verbessern. In **Anlage 4** sind die Konzeptüberlegungen, bezogen auf die wichtigsten Bedienungssachsen, dargestellt. Der aktuelle linienbezogene Planungsstand lässt sich wie folgt beschreiben:

Linie SB 40neu zwischen Köln – Lindlar:

- > Die Linie SB 40, die aktuell zwischen Köln Hbf. und Bensberg Busbf. verkehrt, soll über Bensberg hinaus über –Technologiepark –Immekeppel nach Lindlar verlängert werden. Der wegfallende Linienweg über Moitzfeld wird von der überplanten Linien 455 übernommen. Sie soll ab Moitzfeld auf dem Linienweg der Linie 421 verkehren, deren Leistung mit der SB 40 verschmolzen wird.
- > es entstände zweimal pro Stunde eine attraktive, umsteigefreie Direktverbindung auf der Relation Köln – Technologie-Park – Lindlar.
- > der bisherige 30-Minuten-Takt bleibt erhalten, wird allerdings auf der Relation bis Lindlar durchgezogen
- > die Verdichtung zu einem 30-Minuten-Takt im bisherigen Linienabschnitt der Linie 421 – auf Lindlarer Gebiet, müsste noch mit den betroffenen Kommunen Overath und Kürten sowie mit dem Oberbergischen Kreis abgestimmt werden.
- > der Technologiepark würde den ganzen Tag auf der Relation nach/von Köln und Bensberg in einem 30-Minuten-Takt bedient.
- > beim SB 40 (neu) betrüge die Fahrzeit auf der direkten, umsteigefreien Relation zwischen Köln Hbf. und Technologiepark 37 Minuten.

Linie 421 Bensberg – Immekeppel - Lindlar entfällt:

- > Die Linie 421 geht betrieblich 1:1 in der Linie SB 40neu auf und entfällt.

Linie 454 neu zwischen Bensberg - Technologiepark – Kürten-Bechen:

- > Die Linie 454 soll einen veränderten Linienweg fahren und auf der Relation Bensberg – Technologiepark –Herkenrath – und anschließend auf dem bisherigen Linienweg nach Kürten-Bechen fahren.
- > der wegfallenden Linienweg über Moitzfeld wird von der überplanten Linien 455 übernommen.
- > der aktuelle 30-Minuten-Takt bleibt unverändert erhalten, sodass - abwechselnd mit dem SB 40 neu – ganztägig eine 15-Minuten-Verbindung auf der Relation Bensberg – Technologiepark realisiert werden könnte.
- > die Fahrzeit der neuen Linie 454 würde auf der Relation Bensberg Busbf. – Technologiepark 6 Minuten betragen.

Linie 455 neu Bergisch Gladbach S-Bahn – Bensberg - Herkenrath:

- > Die Linie 455 BGL – Bensberg wird im weiteren Verlauf auf einen anderen Linienweg verlegt, nämlich über Bensberg-Feuerwache – Moitzfeld nach Herkenrath. Dort ersetzt sie die über den Technologie-Park führenden Linien 421 und 454
- > sie soll im 20-Minuten-Takt mit der S 11 in Bergisch Gladbach verknüpft werden und zwischen Bensberg und Moitzfeld einen 10-Minuten-Takt mit der Linie 227 der wupsi bilden. Gleichzeitig verbessert sich die Anbindung von Herkenrath aus. Der 10-Minuten-Takt würde sich aber nicht auf die Haltestellen Bensberg Rathaus sowie Bensberg Feuerwache erstrecken
- > auf der Teilrelation Bensberg und Moitzfeld verbessert sich das Angebot gravierend auf einen sauberen 10-Minuten-Takt, durch die kombinierte Bedienung der beiden Linien 455 und 227
- > Richtung Bensberg wird die Linie 455 mit der Linie 453 abgestimmt; damit kann die Linie 454 auf die Linie 1 - bei möglichen Verspätungen – warten

Kostenneutralität

Weitgehende Kostenneutralität; gegenüber dem Fahrplanstand 2018 können nach Beendigung der Bauarbeiten im Köln-Kalker Tunnel eingesetzte Fahrzeuge in die SB 40 neu integriert werden. In Immekeppel bestehende Standzeiten würden vermieden. Außerdem trüge der Oberbergische Kreis im Rahmen der bestehenden Vereinbarungen zur Finanzierung der Mehrleistungen bei.

3. Resümee und Beschlussvorschlag

Aus der Sicht des Fachamtes des RBK sprechen folgende Vorteile (**siehe Anlage 4...**) des Alternativkonzepts für eine vertiefte Betrachtung:

- > der Schülerverkehr bleibt unangetastet
- > alle Linien sind jetzt konsequent vertaktet und bieten gleichzeitig ein Mehr an Direktverbindungen, beispielsweise könnten pro Stunde zwei durchgehende umsteigefreie Schnellbusfahrten aus Köln und Lindlar zum Technologie-Park realisiert werden...
- > auf allen (Teil-) Relationen sind die Linienverkehre besser auf einander abgestimmt
- > stellenweise kann darüber hinaus die Angebotsdichte erhöht werden, beispielweise ein sauberer 10-Minuten-Takt auf der Relation Bensberg – Moitzfeld oder eine Verdichtung der Fahrten zwischen Bensberg und Herkenrath...
- > die Konzeption wird allen relevanten Bedienungsgebieten gerecht; auch die Busverbindung von/nach Kürten-Bechen kann gestärkt werden...
- > bei einem Alternativkonzept erfolgt die Erschließung mit den bestehenden Fahrzeugen und verspricht einen wirtschaftlichen Verkehr
- > die Konzeption kann weitgehend kostenneutral umgesetzt werden

Vor diesem Hintergrund schlägt die Kreisverwaltung vor, den o.g. Konzeptentwurf weiterzuentwickeln.

4. Zeithorizont des weiteren Projektverlaufs

Mit einem entsprechenden Votum bzw. Arbeitsauftrag des Ausschusses für Verkehr und Bauen (VB) am 20.02.2019, könnte das Projekt in die Detailplanung überführt werden.

Die Zeit bis zur Sommerpause 2019 soll dann auf der Fachebene genutzt werden, um die erforderliche Abstimmung des Konzeptentwurfs mit den betroffenen Kreiskommunen:

- > die Stadt Bergisch Gladbach
- > die Stadt Overath
- > die Gemeinde Kürten

Das Fachamt beabsichtigt, bis zur Sommerpause 2019, mit folgenden Institutionen in konkrete Maßnahmen (inklusive ggf. Abnahme des VRS-Jobtickets für Mitarbeitende...) für ein innerbetriebliches Mobilitätsmanagement einzusteigen:

- > die Firma Miltenyi Biotec
- > die Firmen im Technologiepark.

Als benachbarte Aufgabenträger sollen darüber hinaus, der Oberbergischer Kreis (OBK) sowie die Stadt Köln - bezüglich der Maßnahmen auf der SB-Linie 40 - beteiligt bzw. angehört werden.

Konzept und eine vertiefte Kostenermittlung könnten vor diesem Hintergrund der Kreispolitik zur nächsten Sitzung des Ausschusses für Verkehr und Bauen (VB) am 13.06.2019 zum Beschluss vorgelegt werden.

Zielsetzung ist eine Umsetzung des Konzepts zum großen Fahrplanwechsel im Dezember 2019.

5. Finanzierung

Aktuelle, erste Kostenabschätzungen der RVK gehen von einer weitgehend kostenneutralen Umsetzbarkeit aus. Eine vertiefte Kostenermittlung soll bis zur nächsten Sitzung des Ausschusses für Verkehr und Bauen (VB) am 13.06.2019 kommuniziert werden.

Finanzielle Auswirkungen	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein
Die Mittel stehen im Haushaltsplan zur Verfügung	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein
Die Maßnahme verursacht		
<input checked="" type="checkbox"/> keine Folgekosten		
<input type="checkbox"/> Folgekosten in Höhe von: siehe oben		
einmalig	Euro	
jährlich	Euro	
		_____ Haase

M:\Hauptdaten\AUS-VB\2019\VB-20-02-19\VB-9-0080.docx