

erstellt am: 10.01.2019

- öffentlich -

## ÖPNV-Konzept Solingen-Burg Zwischenergebnisse zu den Prüfaufträgen

Ressort 5: Stadtdirektor Hoferichter  
Vorlage erstellt: 61-3 Mobilität und generelle Planung

| Beratungsfolge                                                    | Sitzungstermin | Zuständigkeiten |
|-------------------------------------------------------------------|----------------|-----------------|
| Bezirksvertretung Burg/Höhscheid                                  | 24.01.2019     | Kenntnisnahme   |
| Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität | 11.02.2019     | Kenntnisnahme   |

## Sachverhalt

### 1. Sachverhalt

Als die Solo-Busse auf der Linie 683 nach Burg ersetzt wurden, mussten aus Kapazitätsgründen Gelenkbusse angeschafft werden. Dies wiederum bedingte, dass die Busse in Unterburg nicht mehr an der Drehscheibe wenden konnten, sondern eine neue Endhaltestelle Burg Bahnhof gebaut werden musste. Seit dieser Zeit fahren Gelenkbusse mit dem Dieselhilfsmotor durch Unterburg. Als die städtische Ufermauer am Eschbach als nicht mehr verkehrssicher eingestuft wurde, musste eine einspurige Führung im Ortskern signalisiert werden, die zu langen Wartezeiten und hohen Lärmemissionen durch die Busse führte.

Diese Entwicklung führte dazu, dass sowohl die Bürgerschaft als auch die politischen Gremien den ÖV in Burg kritisierten. Deswegen wurde das Ingenieurbüro Stadtverkehr beauftragt ein ÖPNV-Konzept für Burg zu entwickeln. Es wurden drei Varianten entwickelt (Anlage 1), die am 27.09.2016 in einer Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellt wurden. Alle drei Varianten wurden von den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern abgelehnt.

Als Folge der Bürgerinformationsveranstaltung wurden durch den ASUKM mehrere Prüfaufträge und Beschlüsse hinsichtlich des ÖPNV-Angebotes in Burg getroffen:

- Die O-Bus-Linie 683 wird ab dem 29.05.2017 an der Wendeschleife Krahenhöhe für den O-Bus-Betrieb abgebunden. Die Bedienung ab Wendeschleife Krahenhöhe erfolgt – mit Ausnahme der Zeiten von 7.00 Uhr bis 8.30 Uhr bzw. 12.30 Uhr bis 14.30 Uhr bis Burg-Bahnhof halbstündlich durch Busse mit geringerer Fahrgastkapazität. (ASUKM 15.05.2017, Vorlage Nr. 2679)
- Bis zum Abschluss der Baumaßnahme wird dem Ausschuss eine Auswertung vorgelegt, ob auf der Basis der bis dahin erworbenen Erfahrungen eine Durchbindung der Linie 683 bis Oberburg, ggf. auch bis Höhrath, sinnvoll wäre. (ASUKM 15.05.2017, Vorlage Nr. 2679)
- Reduzierung des Fahrtenangebotes auf der O-Bus-Linie 683 zwischen Krahenhöhe und Burg an allen Wochentagen auf einen 30'-Takt. (ASUKM 03.07.2017, Vorlage Nr. 2371)

- Die O-Bus-Linie 683 wird nach dem Abschluss der Bauarbeiten „Hochwasserschutz Eschbach“ an der Wendeschleife Krahenhöhe für den O-Bus-Betrieb mit Gelenkfahrzeugen abgebunden.

Die Bedienung ab Wendeschleife Krahenhöhe erfolgt – mit Ausnahme der Zeiten von 7.00 Uhr bis 8.30 Uhr bzw. 12.30 Uhr bis 14.30 Uhr bis Burg-Bahnhof halbstündlich durch Busse mit geringerer Fahrgastkapazität und neuester Batterietechnologie. (ASUKM 03.07.2017, Vorlage Nr. 2371).

Durch die Sanierung der städtischen Ufermauer im Rahmen des Hochwasserschutzprojektes an der Eschbachstraße wurde baustellenbedingt bereits das Fahrtenangebot in Richtung Burg deutlich reduziert.

Bis zum Auftakt der Baumaßnahmen fuhr die Linie 683 im 20-Minuten Takt bis zur Endhaltestelle Burger Bahnhof. Die Bedienung erfolgte mit 18 m langen Oberleitungsbussen.

Mit Beginn der Umbaumaßnahmen wurde zwischen den Haltestellen Krahenhöhe und Burg Brücke bzw. Burger Bahnhof ein Pendelverkehr mit einem 12 m langen Solobus eingerichtet, welcher eine halbstündliche Bedienung Unterburgs zwischen 5:00 Uhr und 23:00 Uhr an Werktagen ermöglicht. An Wochenenden erfolgt ebenfalls eine halbstündliche Bedienung zwischen 6:00 Uhr und 23:00 Uhr (Samstag) sowie 7:00 Uhr und 23:00 Uhr (Sonn- und Feiertag). Zusätzliche Busse werden in der Verkehrsspitze zwischen 7:00 Uhr und 8:30 Uhr eingesetzt.

Dieser Fahrplan wurde auch nach Abschluss der Hochwasserschutzmaßnahmen beibehalten, da weitere, mehrmonatige Umbaumaßnahmen (teils mit Vollsperrung, teils mit Einschränkungen des Verkehrs) ab Sommer 2019 im Rahmen der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt geplant sind.

Nach Beendigung der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt müsste laut Beschluss des ASUKM vom 03.07.2017 (Vorlage Nr. 2371) weiter die Linie 683 an der Haltestelle Krahenhöhe gebrochen werden.

Dies bedeutet jedoch für fast alle Fahrgäste, dass sie an der Krahenhöhe umsteigen müssen, da die Krahenhöhe in der Regel kein Endziel darstellt. Der Umstieg ist an der Krahenhöhe derzeit nicht barrierefrei möglich. Es wurde grob untersucht, welche Maßnahmen für einen barrierefreien Umbau erforderlich sind. Aufgrund der beengten Verhältnisse und der Topografie muss mit Umbaukosten von mindestens 1 Mio € gerechnet werden.

Diese beiden Kriterien führten dazu, Alternativen zu dem gewünschten Brechpunkt Krahenhöhe zu überprüfen. Die Alternativen sollten berücksichtigen, dass die Fahrgäste möglichst ohne Umsteigen ihre Ziele erreichen können und Unterburg und Oberburg besser miteinander angebunden werden, um somit der Förderung von Schloss Burg als Tourismusmagneten gerecht werden zu können.

Des Weiteren sollte Burg möglichst mit kleineren Fahrzeugen bedient werden.

Die SWS beabsichtigen, die vorhandenen Obusse durch BOBs (batteriebetriebene Obusse) zu ersetzen. Hierzu wurde ein Beschaffungsprogramm initiiert, das die Beschaffung von insgesamt 20 Gelenk- und 16 Solofahrzeugen vorsieht. Die Solofahrzeuge könnten voraussichtlich ab 2022 zum Einsatz kommen und somit auch den Stadtteil Burg erschließen. Diese Fahrzeuge könnten auch auf der Strecke zwischen Unter- und Oberburg verkehren.

Im Rahmen des BOB-Projektes wird ein Verkehrsmodell aufgebaut mit dem Ziel möglichst umsteigefreie Beziehungen für die Fahrgäste zu generieren. Daraus könnten dann neue, vom heutigen Obus-Netz unabhängige Linienwege resultieren. Die Ergebnisse des Verkehrsmodells münden in die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes.

Aufgrund dieser vielfältigen Abhängigkeiten schlägt die Verwaltung zwei mögliche Varianten vor, die als Provisorium vorgesehen sind, bis durch die Erkenntnisse des Verkehrsmodells ein neues ÖV-Konzept für den Stadtteil Burg entwickelt werden kann.

Variante 1:

Nach der Fertigstellung der Eschbachstraße ab Frühjahr/Sommer 2020 fährt die Linie 683 im 30-Minutentakt durchgängig bis zur Haltestelle Burg Bahnhof. Damit entfällt das Umsteigen an der Krahenhöhe, die Ortsdurchfahrt würde aber als Zwischenlösung mit einem Gelenkfahrzeug mit Hilfsmotor erfolgen. Sobald die batteriebetriebenen Busse zur Verfügung stehen, ersetzen die 18 m langen BOBs die Obusse. Im Zuge der Erneuerung der Fahrzeugflotte der SWS wird der Einsatz von 12 m langen BOBs möglich. Unabhängig davon, ob ein 12 m oder 18 m langer BOB eingesetzt wird, ist die Verlängerung der Linie 683 bis nach Oberburg vorgesehen.

Variante 2:

Alternativ wird die Linie 683 an der Krahenhöhe weiterhin gebrochen und die Erschließung Unterburgs erfolgt halbstündlich durch einen Pendelverkehr mit 12 m langen Bussen. Eine Weiterfahrt (Durchbindung) von zwei Bussen pro Stunde in Richtung Burg ist erst dann vorgesehen, wenn eine ausreichend große Anzahl von BOB's zur Verfügung steht.

Mit dem Einsatz der BOB-Fahrzeuge, wird der Linienweg bis nach Oberburg verlängert.

Die Verlängerung der Linie 683 nach Oberburg, wie in Variante 1 und 2 vorgesehen, setzt allerdings eine Wendemöglichkeit in Oberburg voraus. An der Haltestelle Jugendherberge kann derzeit nur eingeschränkt gewendet werden, bei Veranstaltungen ist die Fläche in der Regel zugeparkt, so dass ein Wenden nicht möglich ist. Dies betrifft heute bereits die Freizeitlinie 687. Diese Linie muss bis nach Wermelskirchen fahren, um am dortigen Kreisverkehr zu wenden. Damit verbunden ist eine sechs Kilometer lange Umwegfahrt.

Diese Fläche an der Haltestelle Jugendherberge ist auch Bestandteil des Parkraumkonzeptes (siehe Vorlage 5094/2019). Es wurde eine Vorplanung erstellt, die Parkplätze (auch für Reisebusse) und eine Wendemöglichkeit für den Linienverkehr vorsieht.

Um einen frühzeitigen Informationsfluss zu gewährleisten, schlägt die Verwaltung für das 2. Quartal 2019 eine Bürgerinformationsveranstaltung vor, in der die zwei Alternativen vorgestellt werden sollen. Anregungen der Bürgerschaft sollen in zukünftigen Planungen berücksichtigt werden.

Trotz der erhöhten Emissionen durch den Einsatz eines Hilfsmotors im Gelenkfahrzeug, befürwortet die Verwaltung für die Übergangszeit die Umsetzung von Variante 1, da eine umstiegsfreie Verbindung von Oberburg bis ins Solinger Stadtzentrum nach Fertigstellung der Umbaumaßnahmen an der Haltestelle Jugendherberge angeboten werden kann und ein Ausbau der Wendeschleife Krahenhöhe nicht notwendig ist.

Falls Variante 1 keine Zustimmung findet, soll Variante 2 umgesetzt werden.

Mit der Verlängerung der Linie 683 ist ein ausreichendes Angebot zwischen Unter- und Oberburg geschaffen, so dass die Linie 689 aufgegeben werden kann.

Im Rahmen dieser Umstellung bleibt dann zu überlegen, wie die Ortschaft Höhrath und die Hasencleverstraße an das ÖV-Netz angebunden werden können. Hier könnten z.B. auch alternative Bedienungsformen zum Einsatz kommen.

Durch dieses schrittweise Vorgehen wird versucht, eine Verbesserung des ÖV-Angebotes in Burg zu erreichen, ohne den Ergebnissen des Verkehrsmodells und den daraus resultierenden Vorschläge für ein zukünftiges Liniennetz und der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes vorzugreifen.

Die Details für die einzelnen Umsetzungsschritte werden den politischen Gremien nach Erarbeitung zur Beschlussfassung vorgelegt.

## Anlagen

- Anlage Varianten Burg 2016