

Übersicht Maßnahmen ÖPNV Bedarfsplan

Kategorie	Ifd. Nr. NVR	2.1 Mobilstationen und große Park-and-ride Anlagen	2.2 Straßen- und Stadtbahnstrecken und Seilbahnen				
			157	183	185	209	223
Strecke / Art	Stationen	P+R / B+R	Straßen-/ Stadtbahn	Straßen-/ Stadtbahn	Straßen-/ Stadtbahn	Straßen-/ Stadtbahn	Straßen-/ Stadtbahn
Station / Strecken	Overath Wilkerath	Rheinisch-Bergischer Kreis	Bergisch Gladbach-Bensberg - Kürten	Köln und Rheinisch-Bergischer Kreis	Köln-Dünnwald - Rheinisch-Bergischer Kreis	Köln-Thielenbruch - Bergisch Gladbach	
Kurzbeschreibung	Neubau Hp an Oberbergischer Bahn (RB25)	Bau mehrerer P+R-Anlagen (Parkhäuser/Plätze) an SPNV Linien bzw. an besonders einzurichtenden ÖPNV-Linien als Zubringer zum SPNV u. Schienen ÖPNV	Bergisch Gladbach-Bensberg - Bergisch Gladbach - Herkenrath - Kürten-Spitze (Verlängerung der Linie 1)	Bahnsteigverlängerungen an allen Haltestellen der Stadtbahnlinie 1, Ertüchtigung der kompletten Ost-West-Achse zum Betrieb von Langzügen	Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 in den Rheinisch-Bergischen Kreis	Verlängerung der Stadtbahnlinien 3 und 18 über Thielenbruch hinaus nach Bergisch Gladbach	Neue Stadtbahn vom Bergisch Gladbach-S-Bahnhof – Bensberg über vorhandene Bahndammtrasse mit Gleisdreieck an der Stadtbahnlinie 1 zur Fahrt nach Bensberg bzw. alternativ nach Refrath/Köln
Bemerkung / Anmelder	Stadt Overath	Rheinisch-Bergischer Kreis	unabhängig von Ifd. Nr. 209 Bahnsteigverlängerungen; Gemeinde Kürten, Stadt Bergisch - Gladbach, Rheinisch-Bergischer Kreis, Kreistagsfraktion CDU und BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN	einschließlich Bergisch Gladbach; unabhängig von Ifd. Nr. 185 Verlängerung; Stadt Köln, Kreistagsfraktionen CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Rheinisch-Bergischer Kreis	Trassierung noch offen; Kreistagsfraktionen CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Rheinisch-Bergischer Kreis	Kreistagsfraktionen CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Rheinisch-Bergischer Kreis	VCD Bergisch Gladbach
Kosten in Mio €				387,0	300,0		
Kostenkategorie	>=3 Mio € bis <=10 Mio €	X					
	>=10 Mio € bis <=25 Mio €						
	>=25 Mio € bis <=50 Mio €						
	>=50 Mio €		X	X	X	X	X
Lage des Vorhabens							Haltestellen Frankenforst bzw. Neuenweg der Linie 1 bis S-Bahnhof Bergisch Gladbach
Priorität I - Vordringlicher Bedarf							
Planungscharakter	eher nachfrage-/bestandsorientiert	X	X	X	X	X	X
Erstmalige oder verbesserte Erschließung von Siedlungsbereichen		X	X	X		X	X
Erhöhung der Netzeffizienz (Auslastung, Verteilung, Verknüpfung)	hoch; Bedarf bis 2025; Umsetzung des Vorhabens vor 2025 dringlich	X	X	X	X	X	X
Erhöhung der Beförderungskapazität bei derzeit regelmäßiger Überlastung			X		X		
Bedeutung des Vorhabens für die Mobilitätssicherung in der Fläche		X	X	X		X	X
Bedeutung des Vorhabens für die Sicherung der regionalen Mobilität		X	X	X	X	X	X
Abhängig von gepl. Betriebskonzept bzw. von Umsetzung Nahverkehrsplan	hoch; bis 2025 erforderlich	X	X	X	X	X	X
Mögliche Inbetriebnahme unter Berücksichtigung des Planungsaufwands und der Finanzierung des Eigenanteils	im Zeitraum bis 2025	X	X	X	X	X	X
Bemerkungen							
Priorität II - Weiterer Bedarf							
Planungscharakter	eher angebot-/entwicklungsorientiert						
Erstmalige oder verbesserte Erschließung von Siedlungsbereichen							
Erhöhung der Netzeffizienz (Auslastung, Verteilung, Verknüpfung)	hoch; Bedarf ab 2025 absehbar						
Erhöhung der Beförderungskapazität bei derzeit regelmäßiger Überlastung							
Bedeutung des Vorhabens für die Mobilitätssicherung in der Fläche							
Bedeutung des Vorhabens für die Sicherung der regionalen Mobilität							
Abhängig von gepl. Betriebskonzept bzw. von Umsetzung Nahverkehrsplan	hoch; ab 2025 erforderlich						
Mögliche Inbetriebnahme unter Berücksichtigung des Planungsaufwands und der Finanzierung des Eigenanteils	im Zeitraum 2026 bis 2030						
Bemerkungen							Für die Nutzung des Bahndamms in Bergisch Gladbach gibt es unterschiedliche Pläne, diese reichen von einer Nutzung als Biotopverbund über Radschnellweg oder Bahntrasse bis zu einem Ausbau als Straße. Um diesen Konzepten nicht vorwegzugreifen und weil die Planungshoheit bei der Stadt Bergisch Gladbach liegt, verzichtet der Kreis auf eine Priorisierung
Gesamteinschätzung der Dringlichkeit	Priorität 1 bzw. Vordringlicher Bedarf	X	X	X	X	X	X
	Priorität 2 bzw. Weiterer Bedarf						

Übersicht Maßnahmen ÖPNV Bedarfs

Kategorie	2.3 Bus							
	232	236	239	243	244	245	246	247
Ifd. Nr. NVR	Fahrzeuge (Busse) u. Infrastruktur	Fahrzeuge (Busse) u. Infrastruktur	Fahrzeuge (Busse)	Fahrzeuge (Busse) u. Infrastruktur	Fahrzeuge (Busse) u. Infrastruktur	Fahrzeuge (Busse) u. Infrastruktur	Fahrzeuge (Busse) u. Infrastruktur	Fahrzeuge (Busse) u. Infrastruktur
Strecke / Art	Rheinisch- Bergischer Kreis	Rheinisch- Bergischer Kreis	Rheinisch- Bergischer Kreis					
Station / Strecken	Rheinisch- Bergischer Kreis	Rheinisch- Bergischer Kreis	Rheinisch- Bergischer Kreis					
Kurzbeschreibung	Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen gemäß PBF: - Busnetz der Stadt Aachen - Kreis Düren - Kreis Heinsberg - Stadt Köln - Rhein-Erft-Kreis - Rheinsch-Bergischer Kreis - Städteregion Aachen	Bau der Infrastruktur und Beschaffung der Busse für eine oder mehrere Schnellbus-Linien zur Anbindung „schienerferner Räume“ an den RRX	Beschaffung von Wasserstoffbussen im Regionalbusverkehr im Rheinisch-Bergischen Kreis	Projekt Null-Emission: Wasserstofftankstellen und Wasserstoffbusse: Wasserstofftankstellen in Meckenheim und Wermelskirchen sowie Busse	Einrichtung einer Schnellbuslinie zur Erschließung von Wermelskirchen und Burscheid mit einem Umsteigepunkt in den Schienenverkehr entlang der Rheinschiene	Einrichtung einer Schnellbuslinie von Wermelskirchen zum Haltepunkt Remscheid-Güldenwerth als Umsteigepunkt in den S-Bahn-Verkehr	Einrichtung einer Schnellbuslinie aus dem Bereich Bergisch Gladbach- Herkenrath / Kürten-Spitze zum Endhaltepunkt Bensberg mit dem Ziel der Fahrzeitverringerung im Stadtgebiet von Bergisch-Gladbach und der besseren Erschließung der Gemeinde Kürten	Errichtung einer Wasserstoffinfrastruktur für den Busverkehr auf den Linien der RVK
Bemerkung / Anmelder	Rheinisch-Bergischer Kreis	Rheinisch-Bergischer Kreis	Rheinisch-Bergischer Kreis	Regionalverkehr Köln GmbH (RVK)	Kreistagsfraktionen CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Rheinisch-Bergischer Kreis	Kreistagsfraktionen CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Rheinisch-Bergischer Kreis	Kreistagsfraktionen CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Rheinisch-Bergischer Kreis	Kreistagsfraktionen CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Rheinisch-Bergischer Kreis
Kosten in Mio €								
Kostenkategorie		X	X	X	X	X	X	
								X
	X							
Lage des Vorhabens								
Priorität I - Vordringlicher Bedarf								
Planungscharakter	X	X	X	X	X	X	X	X
Erstmalige oder verbesserte Erschließung von Siedlungsbereichen	X	X			X	X	X	
Erhöhung der Netzeffizienz (Auslastung, Verteilung, Verknüpfung)	X	X			X	X	X	
Erhöhung der Beförderungskapazität bei derzeit regelmäßiger Überlastung		X			X	X	X	
Bedeutung des Vorhabens für die Mobilitätssicherung in der Fläche	X	X	X	X	X	X	X	X
Bedeutung des Vorhabens für die Sicherung der regionalen Mobilität	X	X	X	X	X	X	X	X
Abhängig von gepl. Betriebskonzept bzw. von Umsetzung Nahverkehrsplan		X	X	X	X	X	X	X
Mögliche Inbetriebnahme unter Berücksichtigung des Planungsaufwands und der Finanzierung des Eigenanteils	X	X	X	X	X	X	X	X
Bemerkungen		gemeinsame Beratung mit Ifd. Nummer 244 empfohlen	gemeinsame Beratung mit Ifd. Nummer 243 und 247 empfohlen	gemeinsame Beratung mit Ifd. Nummer 239 und 247 empfohlen	gemeinsame Beratung mit Ifd. Nummer 236 empfohlen			gemeinsame Beratung mit Ifd. Nummer 239 und 243 empfohlen
Priorität II - Weiterer Bedarf								
Planungscharakter								
Erstmalige oder verbesserte Erschließung von Siedlungsbereichen								
Erhöhung der Netzeffizienz (Auslastung, Verteilung, Verknüpfung)								
Erhöhung der Beförderungskapazität bei derzeit regelmäßiger Überlastung								
Bedeutung des Vorhabens für die Mobilitätssicherung in der Fläche								
Bedeutung des Vorhabens für die Sicherung der regionalen Mobilität								
Abhängig von gepl. Betriebskonzept bzw. von Umsetzung Nahverkehrsplan								
Mögliche Inbetriebnahme unter Berücksichtigung des Planungsaufwands und der Finanzierung des Eigenanteils								
Bemerkungen								Für die Pläne zur Verbesserung des Klimaschutzes der Kreise ist der Einsatz von mit Wasserstoff betriebenen Linienbussen im ÖPNV von erheblicher Bedeutung, da die im Betrieb eingesetzten Fahrzeuge (Null Emission) keine Schadstoffbelastungen erzeugen. Durch die mittelfristig geplante Verwendung regenerativer, lokal erzeugter Energie zur Herstellung des für den Fahrbetrieb erforderlichen Wasserstoffs, wird das Konzept auch im Rahmen der in den Kreisen durchgeführten Maßnahmen zur Energiewende positive Auswirkungen auf die Umsetzung der
Gesamteinschätzung der Dringlichkeit	X	X	X	X	X	X	X	X

Übersicht Maßnahmen ÖPNV Bedarfs

Kategorie	2.4 Weitere kommunale Vorhaben (ÖPNV-Trasse, EFM, Wasserbus u. a. m.)	
Ifd. Nr. NVR	251	255
Strecke / Art	Neue Verkehrs-systeme	Mobilitäts-management
Station / Strecken	Burscheid - Leverkusen	
Kurzbeschreibung	Radwege und Schiene – Mobilität Zukunft (Entwicklung neuer Verkehrssysteme wie Rad und Schiene auf vorhandenen Radwegen)	Ausbau eines Mobilitätsmanagements im Rheinisch-Bergischen Kreis
Bemerkung / Anmelder	Stadt Burscheid	Kreistagsfraktionen CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Rheinisch-Bergischer Kreis
Kosten in Mio €		
Kostenkategorie		
Lage des Vorhabens		
Priorität I - Vordringlicher Be		
Planungscharakter		X
Erstmalige oder verbesserte Erschließung von Siedlungsbereichen		X
Erhöhung der Netzeffizienz (Auslastung, Verteilung, Verknüpfung)		
Erhöhung der Beförderungskapazität bei derzeit regelmäßiger Überlastung		
Bedeutung des Vorhabens für die Mobilitätssicherung in der Fläche		
Bedeutung des Vorhabens für die Sicherung der regionalen Mobilität		
Abhängig von gepl. Betriebskonzept bzw. von Umsetzung Nahverkehrsplan		
Mögliche Inbetriebnahme unter Berücksichtigung des Planungsaufwands und der Finanzierung des Eigenanteils		
Bemerkungen		
Priorität II - Weiterer Beda		
Planungscharakter	X	
Erstmalige oder verbesserte Erschließung von Siedlungsbereichen		
Erhöhung der Netzeffizienz (Auslastung, Verteilung, Verknüpfung)		
Erhöhung der Beförderungskapazität bei derzeit regelmäßiger Überlastung		
Bedeutung des Vorhabens für die Mobilitätssicherung in der Fläche		
Bedeutung des Vorhabens für die Sicherung der regionalen Mobilität		
Abhängig von gepl. Betriebskonzept bzw. von Umsetzung Nahverkehrsplan		
Mögliche Inbetriebnahme unter Berücksichtigung des Planungsaufwands und der Finanzierung des Eigenanteils		
Bemerkungen	Neue Verkehrssysteme – wie z. B. Radwege auf Stelzen um eine Doppelnutzung vorhandener Radtrassen zu ermöglichen – siehe hierzu Radfahren über den Dächern von Londons S-Bahnen.	
Gesamteinschätzung der Dringlichkeit	X	X