

Eitorf, den 07.04.2010

Amt 60.1 - Bauverwaltung, Planung, Umwelt, Liegenschaften

Sachbearbeiter/-in: Jörg Meo

Bürgermeister

i.V. _____
Erster Beigeordneter

VORLAGE
- öffentlich -

Beratungsfolge

Ausschuss für Planung, Umwelt und Erneuerbare Energien	16.03.2010
Rat der Gemeinde Eitorf	26.04.2010

Tagesordnungspunkt:

2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Rhein-Sieg-Kreises

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss empfiehlt dem Rat zu beschließen:

Die Gemeinde Eitorf nimmt zu den Planungen zur 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Rhein-Sieg-Kreises wie folgt Stellung:

1. Allgemeines

- a) Die Gemeinde Eitorf begrüßt die geplante Angebotserweiterung durch Taktverdichtung und eindeutigere Linienwege.
- b) Die Taktung und die Fahrzeiten sollen möglichst so angepasst werden, dass der ÖPNV für die Schüler – sowohl in der Gemeinde Eitorf wie auch den angrenzenden Kommunen Ruppichteroth, Windeck und dem Raume Asbach – verbessert wird. Hierzu wird auf die Fahrpläne (Anlage „Fahrplan für die Schülerbeförderung im Schuljahr 2009/2010“) im Schülerspezialverkehr der Gemeinde Eitorf verwiesen.
- c) Hinsichtlich der Versorgung der Achse Imhausen-Dahlhausen-Eutscheid-Leuscheid in Windeck wird gebeten, mit den Planern in Abstimmung mit der Gemeinde Windeck nach Lösungen zu suchen, die das Angebot des ÖPNV verbessern und ggf. den von der Gemeinde Eitorf dort betriebenen Schülerspezialverkehr integrieren können.

2. Im Einzelnen:

- a) Es wird befürwortet, die Linie 533 über die Ortsteile Bourauel, Hombach und Harmonie zu führen und aufrecht zu erhalten und zwar mit dem Fahrtenangebot mo - fr von ca. 5.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr im 60-Min.-Takt, analog zu den Linien 570, 571, 573 zu schülerrelevanten Zeiten (Hauptverkehrszeiten) tagsüber mit Bussen, ab ca. 17.30 Uhr mit TaxiBussen, sowie so / fe generell mit TaxiBussen.
 - b) Zur Linie 564 wird die Empfehlung der Planer befürwortet.
 - c) Zur Linie 570 wird die Empfehlung der Planer befürwortet.
 - d) Zur Linie 571 wird die Empfehlung der Planer befürwortet. Ergänzend soll der Schülerverkehr aus den südlichen Bereichen der Gemeinde Windeck nach Eitorf (über Herchen) bei den Taktzeiten berücksichtigt wird.
 - e) Zur Linie 573 wird die Empfehlung der Planer befürwortet.
 - f) Zur Linie 579 wird die Empfehlung der Planer befürwortet. Ergänzend sollen die Taktzeiten am SPNV (Schienenpersonennahverkehr) und – möglichst - an Unterrichtszeiten in Eitorf und Herchen ausgerichtet werden.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Möglichkeiten zur Integration des Schülerverkehrs bei den Linien 533, 564 und 573 mit den Schulleitern und dem Schulausschuss näher zu untersuchen und einen Vorschlag zu erarbeiten.
 4. Die Verwaltung wird beauftragt, die Haushaltsmittel (Aufwand) für das Jahr 2011 und die Folgejahre gemäß den Auswirkungen der NVP-Fortschreibung für die ÖPNV-Umlage bereit zu stellen.

5. In Abänderung der Beschlussempfehlung des APUE beschließt der Rat

- I. *(als Bestandteil der Stellungnahme zur NVP-Fortschreibung) Zur Verringerung der Mehrkosten von ca. 51.000 €, wie sie durch die vom Rhein-Sieg Kreis vorgeschlagene Fortschreibung des NVP entstehen würden, soll*
 - aa) *Die Buslinie 533 im Status quo verbleiben, also weder wegfallen noch die Linienstrecke erweitert werden. Es soll kein TaxiBus-Angebot erfolgen.*
 - bb) *Für die Buslinien 564, 571 und 573 soll an Sonn- und Feiertagen kein TaxiBus angeboten werden.*
 - cc) *Die Buslinie 579 soll an Samstagen, Sonn- und Feiertagen nicht angeboten werden (weder mit Bus noch mit TaxiBus).*
- II. *Die Verwaltung wird beauftragt, nach Beschluss der 2. Fortschreibung des NVP durch den Kreis mit diesem den Mehraufwand für die Gemeinde Eitorf möglichst konkret zu ermitteln und auf dieser Basis die Parkgebührenordnung der Gemeinde Eitorf mit dem Ziel zu überarbeiten, aus einem dabei anzustrebendem Mehrertrag die höhere ÖPNV-Umlage zu decken*

Begründung:

Vorbemerkung:

Zur besseren Übersicht enthält diese Vorlage am Ende die vollständige Vorlage aus dem APUE. Ergänzungen nach dem APUE sind hier und im Beschlussvorschlag durch Kursivdruck kenntlich gemacht.

Die ursprünglich für diese Vorlage vorgesehene Beratungsfolge – APUE (1. Lesung), SchA, APUE (2. Lesung) und Rat (12.07.2010) wurde im Rahmen der Beratung im APUE am 16.03.2010 mit Rücksicht auf den vom Rhein-Sieg-Kreis vorgesehenen Zeitplan (bis Jahresmitte abschließender Beschluss des zuständigen Kreisgremiums und Umsetzung des fortgeschriebenen NVP's zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2010) abgeändert mit dem Ziel, dem Rat schon in seiner Sitzung am 26.04.2010 den Beschluss der Stellungnahme zu ermöglichen.

Berichtigend wird mitgeteilt, dass die Fortschreibung des Nahverkehrsplans nicht - wie von der Verwaltung ursprünglich angegeben - im Einvernehmen (Einverständnis) mit den Kommunen aufgestellt wird. Nach § 9 Abs. 5 in Verbindung mit Abs. 1 Satz 1 ÖPNV-Gesetz erfolgt die Aufstellung im Benehmen (Gelegenheit zur Stellungnahme, die zur Kenntnis genommen und in die Überlegungen einbezogen werden muss) mit den Kommunen.

Aufgrund der Beratungen im APUE und der dort zu Ziff. 4. getroffenen Beschlussempfehlung kann seitens der Verwaltung wie folgt ergänzend Stellung genommen werden:

A) Vorbemerkungen zur Schätzung des Mehraufwands

- Lt. RSK kostet der Bus-Kilometer ca. 1,25 €. „Kosten“ bedeutet nach Definition des Kreises hier „umlagefähiges Defizit“
- Mehrkosten lt. Entwurf der Planer jährlich 51.000 €
davon
 - o Minderkosten Bus = 5.000 € (207.000 km statt 211.000 km x 1,25 €/km)
 - o Mehrkosten TaxiBus 50.000 €
 - o Die verbleibende Differenz von 6.000 € zu den angegebenen 51.000 € entfällt auf die allg. Kreisumlage.

- Lt. RSK entfallen (gemeindescharf) TaxiBus-km auf folgende Linien:

Linie 533	5.000 km	
Linie 564	4.000 km	
Linie 570		(nicht ermittelt – Hennef/Eitorf 45.000 km)
Linie 571		(nicht ermittelt – Windeck/Eitorf 71.000 km)
Linie 573	27.000 km	
Linie 579		(nicht ermittelt – Windeck/Eitorf 7.000 km)
	36.000 km	

Insgesamt 71.000 km (gemeindescharf und gemeindeübergreifend)

Bei Mehrkosten von 50.000 € wird demnach ein **TaxiBus-km-Satz** von ca. **0,70 €** unterstellt. Nicht enthalten darin sind ggf. Kosten, die über die allg. Kreisumlage auf die Gemeinde Eitorf entfallen.

- Zur Ermittlung von unterschiedlichem Aufwand bei 60- oder 120-Min.-Takt wird unterstellt, dass sich die Taktänderung ausschließlich auf die TaxiBus-Betriebsleistungen auswirkt. Insofern werden die Kosten hierfür entweder verdoppelt (Taktverdichtung) oder halbiert.

Tab. 1 zeigt die Veränderung der Leistungen vom bisherigen Angebot zum geplanten Angebot anhand der Anzahl der Fahrten nur auf der Basis des Planervorschlags:

Tab. 1

Vergleich Fahrplan/NVP-Konzept in Eitorf (Anzahl Fahrten Bus bzw. TB)										
Linie	Linienweg	Fahrplan Dez. 09			NVP-Konzept			Veränderung		
		Anz. Fahrten pro Tag			Anz. Fahrten pro Tag			Anz. Fahrten pro Tag		
		Mo.-Fr.	Sa.	So.	Mo.-Fr.	Sa.	So.	Mo.-Fr.	Sa.	So.
533	Eitorf - Rankenhohn - Eitorf	6	0	0	6/6 + 2/2 TB	7/7 TB	6/6 TB	+ 2	+ 7	+ 6
564	Eitorf - Mühleiper Tal - Asbach	8/8	3/4	0				- 8/- 8	- 3/- 4	0
573	Eitorf - Käsberg - Mühleip - Irlenborn - Eitorf	8/9	4/4	0/1				siehe Linie 564n u. 573n (Eitorf-Käsberg-Mühleip-Obereip)		
564n	Eitorf - Irlenborn - Mühleip - Asbach				16/16	7/7 TB	6/6 TB	+ 8/+ 7	+ 3/+ 3	+6/+ 5
573n	Eitorf - Käsberg - Mühleip - Obereip				6/6 + 10/10 TB	7/7 TB	6/6 TB	+ 8/+ 7	+ 3/+ 3	+ 6/+ 5
570	Uckerath - Eitorf	8/8	3/3	0	6/6 + 10/10 TB	7/7 TB	6/6 TB	+ 8/+ 8	+ 4/+ 4	+ 6/+ 6
571	Eitorf - Herchen - Leuscheid	2/2	0	0				*)	*)	*)
571	Eitorf - Herchen	6/7	3/3	0	siehe Linie 579 (Eitorf - Schladern)			*)	*)	*)
571	Eitorf - Bitze - Eitorf	5/5	2/0	0						
571a	Eitorf - Bitze - Rodder	1/1	0	0	6/6 + 10/10 TB	7/7 TB	6/6 TB	+ 15/+ 15	+ 7/+ 7	+ 6/+ 6
571b	Herchen - Leuscheid	2/2	0	0	2/2 + 16/16 TB	7/7 TB	6/6 TB	+ 16/+ 16	+ 7/+ 7	+ 6/+ 6
579	Eitorf - Schladern	6/6	5/5	0/0				*)	*)	*)
579	Eitorf - Schladern - Roßbach	4/5	4/3	0/0				- 4/- 5	- 4/- 3	0
579	Eitorf - Hennef	2/2	0	0	2/2	0	0	0	0	0
579	Eitorf - Schladern				16/16	4/4 + 3/3 TB	6/6 TB	+ 6/+ 5	+ 5/+ 6	+ 6/+ 6

*) Sofern das entsprechende Tabellenfeld keinen Eintrag enthält, werden die Fahrten auf einer neuen Linienführung abgelenkt und sind dort als Veränderung dargestellt.

--/-- = Hin-/Rückfahrt

B) Auswirkungen durch die NVP-Änderungen mit den Empfehlungen aus dem APUE 16.03.2010:

Linie 533:

- Ohne Streckenerweiterung keine Änderung der km-Leistung mit **Bussen**; dabei wird unterstellt, dass die Busleistungen nur von mo – fr mit täglich 6 Fahrten (wie bisher) angeboten werden.
- Bei zusätzlichem Einsatz von **TaxiBussen** mo – fr zur Verdichtung des Taktes (**120-Min.-Takt**) und ausschließlichen TaxiBus-Einsatz an sa, so und fe km-Mehrleistung 5.000 km (entspricht Planervorschlag).
- Bei Taktverdichtung (nur mit TaxiBussen) auf **60-Min.-Takt** (Empfehlung APUE) wird angenommen, dass sich die km-Mehrleistung um 5000 auf 10.000 km erhöht.
- Bei (Empfehlung APUE) **Streckenerweiterung über Bourauel** (ca. 2-3 km) und **120-Min.-Takt** beträgt die Mehrleistung
 - mit **Bussen** 6 Fahrten tägl. von mo – fr (2,5 km x 6 Fahrten/Tag x 5 Tage/Wo x 52 Wo.) = 3.900 km.
 - mit **TaxiBussen** auf Basis von 5.000 km Mehrleistung für die bisherige Ringstrecke wird ein Verhältnis von 16/13,5 km unterstellt; km-Mehrleistung dann rund 925 km.
- Bei Taktverdichtung (nur mit TaxiBussen) auf **60-Min.-Takt** wird angenommen, dass sich die Mehrleistung verdoppelt auf rund 11.852km.

Linie 564:

- Durch Taktverdichtung Mehrleistung der Bus-km 38.000 km sowie Taxi-Bus-km 4.000
- Es wird unterstellt, dass allein durch die Streckenverlegung von der L 86 (Mühleiper Tal) auf die westlich gelegene Achse K 27 (Irlenborn, Lindscheid) die Mehrkosten nur marginal sind und insofern die Mehrkosten wegen der Taktverdichtung – sowohl mit Bus wie auch mit TaxiBus – entstehen.
- Die Mehrleistungen/-kosten auf dieser Linie sind im engen Zusammenhang mit der Änderung der Linienführung der Linie 573 (früher Ringlinie Irlenborn-Mühleip-Käsberg) zu sehen, die zukünftig nur noch den östlichen Teil des Rings bedienen soll.

Linie 570:

- Es wird unterstellt, dass die Reduzierung des **Buseinsatzes** auf die Schulanfangs- und -endzeiten zur Reduzierung der Busbetriebsleistung von 22.000 km auf 15.000 km p.a. führt.
- Der Rhein-Sieg-Kreis hat für die Linie 570 (wie auch für die Linien 571 und 579) keine gemeinscharfe Abgrenzung der auf dem Gebiet der Gemeinde Eitorf anfallenden km-Leistungen für den **TaxiBus-Einsatz** vorgenommen.

Linie 571:

- Auch hier wird unterstellt, dass die Reduzierung des **Buseinsatzes** auf die Schulanfangs- und –endzeiten zur Reduzierung der Busbetriebsleistung von 29.000 km auf 22.000 km p.a. führt.
- Die bisherige Linie 571 fuhr (neben zwei unterschiedlichen Streckenführungen im Gemeindegebiet) nach Windeck-Leuscheid. So wie bei der Linie 570 hat der Rhein-Sieg-Kreis bei der Ermittlung der Mehrkosten für das vorgestellte Konzept keine gemeinscharfe Differenzierung vorgenommen.

Linie 573:

- Die Ringlinie soll auf den östlichen „Halbkreis“ (Käsberg-Keuenhof-Mühleip) verkleinert werden. Dies reduziert die **Bus-Betriebsleistungen** annähernd auf die Hälfte, wenn man unterstellt, dass eine zusätzlich geplante Taktverdichtung lediglich mit TaxiBussen erreicht werden soll.
- Die geplante **TaxiBus-Betriebsleistung** gibt der Rhein-Sieg-Kreis mit 27.000 km an.

Linie 579:

- Für den Einsatz von **TaxiBussen** gibt der Rhein-Sieg-Kreis eine Betriebsleistung von 7.000 km p.a. an. Diese sind jedoch nicht gemeinscharf ermittelt.
- Die Linie 579 wurde insbesondere an den Schultagen mo – fr bisher – von Eitorf nach Herchen – mit 10 Fahrten tägl. angeboten. Zudem wurden 7 Fahrten durch die Linie 571 bedient. Zukünftig sollen 16 Fahrten tägl. mit der Linie 579 stattfinden. Dies bedeutet 1 Fahrt weniger als bisher. Die Mehrleistungen der 579 müssen sich überwiegend aus den 6 zusätzlichen Fahrten an Werktagen ergeben. Es ist fraglich, ob an Samstagen und Sonntagen noch ein Angebot bestehen muss. Für den Bereich vom Bahnhof südlich der Bahnlinie (bis Bitze-Rodder-Alzenbach) würde ein Angebot mit der Linie 571 abgedeckt. Für den nördlich der Bahnlinie liegenden Bereich vom Bahnhof nach Halft könnte die Linie 533 den Bedarf decken. Nach Herchen besteht die parallel verkehrende Schienenverbindung. An Samstagen findet keine Schule statt. Einsparungen könnten hier insbesondere bei den Busleistungen entstehen, soweit Busse vorgesehen sind (sa teilweise).

C) Begründung der abweichenden Beschlussempfehlung zu oben 5 a)

Die bereits in der Sitzungsvorlage zum APUE vom 16. März 2010 genannten Mehrkosten in Höhe von jährlich rund 51.000 Euro sind im Haushalt 2010 und auch in den folgenden Planungsjahren nicht finanziert. Aufgrund der Beschlussempfehlung des APUE ergeben sich darüber hinaus weitere Mehrkosten. Diese können mangels genauer Angaben des Kreises, die sich naturgemäß auch als schwierig erweisen (z.B. Zunahme Fahrgastzahlen?), nicht konkret geschätzt werden. Aufgrund der oben aufgezeigten Rückrechnungen ergibt sich **in etwa** folgende, umlagefähige Defiziterhöhung:

Linie 533

Taktverdichtung auf 60-Minutentakt mit TaxiBus: 5000 mehr-km je 0,70 € =	ca. 3.500,-
Streckenerweiterung Bourauel Mehrleistung Bus im 60er Takt:	ca.4.875,-
Streckenerweiterung Bourauel Mehrleistung TB 60er Takt:	ca. 650,-
Gesamt	ca.9.025

Unter Einschluss der APUE-Empfehlungen beläuft sich die geschätzte Erhöhung des von der Gemeinde Eitorf zu tragenden ÖPNV-Aufwands also auf rund 60.000 € p.a. Deren Finanzierung wird vor dem Hintergrund des jährlich über den gesamten Finanzplanungszeitraum stattfindenden Eigenkapitalverzehr in siebenstelliger Höhe nicht gesehen. Erinnert sei daran, dass der Haushalt 2010 nur um etwa 140.000 Euro an der Aufstellung eines Haushaltssicherungskonzeptes herumkam. Aus der Haushaltsverfügung der Kommunalaufsicht vom 7. April 2010 zum Gemeindehaushalt 2010 wird wie folgt zitiert:

„Eine Verpflichtung zur Aufstellung eines Haushaltssicherungskonzeptes gemäß § 76 Abs. 1 Nr. 2 GO NRW ergibt sich hieraus zwar nicht, zur Vermeidung eines fortschreitenden Eigenkapitalverzehr muss für die Gemeinde Eitorf die Konsolidierung weiter im Vordergrund stehen.“

Unter Berücksichtigung dessen war es Aufgabe der Verwaltung, zunächst Vorschläge aufzuzeigen, die den geschätzten Mehrbedarf bei der NVP-Fortschreibung sowohl im Verhältnis zu den Planervorschlägen wie auch im Verhältnis zur APUE-Empfehlung reduzieren. Hierzu kommen in Betracht:

	Minderung des Mehrbedarfs	
Beschlussvorschlag 5 a) aa):	9,025	(Wegfall APUE-Empfehlungen)
	3.500	(TB-km aus Planer-Empfehlung)
Beschlussvorschlag 5 a) bb):	1.300	(Wegfall Fahrten So und Fe Linie 564)
	Nicht bezifferbar	(wie vor; Linien 571 und 573)
Beschlussvorschlag 5 a) cc):	Nicht bezifferbar	(Wegfall Fahrten Sa, So, Fe bei 579)

Tab. 2 zeigt in der Übersicht die Auswirkungen der eben erwähnten Einsparvorschläge.

Tab. 2

Vergleich Fahrplan/NVP-Konzept in Eitorf (Anzahl Fahrten Bus bzw.TB)										
Linie	Linienweg	Fahrplan Dez. 09			NVP-Konzept			Veränderung		
		Anz. Fahrten pro Tag			Anz. Fahrten pro Tag			Anz. Fahrten pro Tag		
		Mo.-Fr.	Sa.	So.	Mo.-Fr.	Sa.	So.	Mo.-Fr.	Sa.	So.
533	Eitorf - Rankenhohn - Eitorf	6	0	0	6/6 + 2/2 TB	7/7 TB	6/6 TB	0	0	0
564	Eitorf - Mühleiper Tal - Asbach	8/8	3/4	0				- 8/- 8	- 3/- 4	0
573	Eitorf - Käsberg - Mühleip - Irlenborn - Eitorf	8/9	4/4	0/1				siehe Linie 564n u. 573n (Eitorf-Käsberg-Mühleip-Obereip)		
564n	Eitorf - Irlenborn - Mühleip - Asbach				16/16	7/7 TB	6/6 TB	+ 8/+ 7	+ 3/+ 3	- 1/0
573n	Eitorf - Käsberg - Mühleip - Obereip				6/6 + 10/10 TB	7/7 TB	6/6 TB	+ 8/+ 7	+ 3/+ 3	0/- 1
570	Uckerath - Eitorf	8/8	3/3	0	6/6 + 10/10 TB	7/7 TB	6/6 TB	+ 8/+ 8	+ 4/+ 4	0
571	Eitorf - Herchen - Leuscheid	2/2	0	0				*)	*)	*)
571	Eitorf - Herchen	6/7	3/3	0	siehe Linie 579 (Eitorf - Schladern)			*)	*)	*)
571	Eitorf - Bitze - Eitorf	5/5	2/0	0						
571a	Eitorf - Bitze - Rodder	1/1	0	0	6/6 + 10/10 TB	7/7 TB	6/6 TB	+ 15/+ 15	+ 7/+ 7	0
571b	Herchen - Leuscheid	2/2	0	0	2/2 + 16/16 TB	7/7 TB	6/6 TB	+ 16/+ 16	+ 7/+ 7	0
579	Eitorf -. Schladern	6/6	5/5	0/0				*)	*)	*)
579	Eitorf - Schladern - Roßbach	4/5	4/3	0/0				- 4/- 5	- 4/- 3	0
579	Eitorf - Hennef	2/2	0	0	2/2	0	0	0	0	0
579	Eitorf - Schladern				16/16	4/4 + 3/3 TB	6/6 TB	+ 6/+ 5	- 4/- 3	0

Selbst unter Berücksichtigung dieser Vorschläge und ggf., zu erwartender, aber noch ungewisser Einsparungen aus der noch kommenden Untersuchung des Schülerspezialverkehrs ist ein deutlich fünfstelliger Mehrbedarf aus der 2. Fortschreibung des NVP zu erwarten.

Ein Deckungsvorschlag dazu durch Einsparungen im Haushalt kann nicht unterbreitet werden. Ein Ansatz zur Finanzierung bietet sich aber möglicherweise aus dem Ratsbeschluss XIII/3/37 vom 14. Dezember 2009, der nachfolgend wieder gegeben wird:

„Die Gemeinde Eitorf und die sie vertretenden politischen Parteien und Gruppierungen sind sich ihrer Verantwortung bewusst und werden im Rahmen ihrer Möglichkeiten einen lokalen Beitrag zur Eindämmung des Klimawandels leisten. Daher unterstützen wir das Ziel der Bundes- und Landesregierung, die globale Durchschnittstemperatur bis zum Jahre 2050 nicht mehr um mehr als 2 Grad Celsius ansteigen zu lassen. Vor diesem Hintergrund

1. wird die Verwaltung beauftragt, dieses Ziel im Entwurf der zukünftigen Haushalte ressortübergreifend zu berücksichtigen und
2. der Ausschuss für Planung, Umwelt und erneuerbare Energien beauftragt, ein Aktionskonzept Klimaschutz 2020 mit Benennung von lokalen Zielen für Eitorf dem Rat zur Entscheidung vorzulegen.“

Eine Finanzierung der Mehrkosten käme aus der Intention des zitierten Ratsbeschlusses über eine Anhebung von Erträgen in Betracht. Konkret wird seitens des Kämmers vorgeschlagen, eine Anhebung der in Eitorf erhobenen Parkgebühren in Betracht zu ziehen, um den erforderlichen Mehrbedarf für eine Ausweitung des Busverkehrs zu ermöglichen. Dies käme einer quasi Subventionierung des öffentlichen Verkehrs durch den Individualverkehr gleich. Zudem könnte damit erreicht werden, dass der ein oder andere Autofahrer sich künftig vielleicht eher für die Nutzung des ÖPNV als des eigenen PKW entscheidet. Das Ansinnen des Rates der Gemeinde Eitorf, einen Beitrag zur Verhinderung weiterer Klimaerwärmungen zu leisten, könnte damit auch faktisch in einem ersten Schritt umgesetzt werden.

Über Höhe und Art der Anhebung der Parkgebühren oder ggf. eine Ausweitung der Parkgebührenpflicht wäre an anderer Stelle gesondert zu beraten. Vor dem Hintergrund der seit der Einführung zum 1.1.1997 unveränderten Höhe der Parkgebühren und der ohnehin moderaten Gebührenhöhe wird eine Anhebung vom Kämmers für vertretbar gehalten.

Aus alledem begründet sich der von der APUE-Empfehlung abweichende Beschlussvorschlag zu Ziff. 5 oben.

Vorlage aus der Sitzung des APUE vom 16.03.2010

I.

Nach § 8 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG) stellen die Kreise zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV einen Nahverkehrsplan auf. Dies erfolgt gem. § 9 Abs. 1 ÖPNVG im Einvernehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften und gilt auch für die nach Abs. 5 dieser Vorschrift vorgesehenen Fortschreibungen des NVP. Mit Beschluss des Planungs- und Verkehrsausschusses des Rhein-Sieg-Kreises vom 22.05.2007 wurde die 2. Fortschreibung des NVP (ohne Schienenverkehr) eingeleitet. Hierzu wurde im Juli 2007 die Planungsgesellschaft Verkehr Köln Hoppe GmbH & Co. GmbH (PGV) beauftragt. Die PGV hat für jede Buslinie in den Kommunen Katasterblätter erstellt und hiermit Anregungen und Hinweise erfragt. Der Ausschuss für Planung und Verkehr ist in seiner 13. Sitzung am 30.08.2007 über das Verfahren informiert worden.

Der zuständige Ausschuss des Kreises hat sich am 19.01.2010 mit dem Planungsergebnis befasst. Am 18.02.2010 wurde eine Informationsveranstaltung für die Gebietskörperschaften und interessierte Mitglieder der Gremien angeboten. Die Verwaltung hatte die Fraktionsvorsitzenden und die Mitglieder des APUE davon zuvor informiert und das vom Kreis bereit gestellte Info-Material übersandt. Dieses Material ist auch über das Ratsinformationssystem zum APUE zugänglich.

Der Kreis beabsichtigt, am 20.06.2010 die Fortschreibung des NVP zu beschließen, damit sie zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 berücksichtigt werden kann. Er bittet daher um Stellungnahme der Gemeinde bis zum 30.03.2010. Diese sollen dann in den Kreisgremien beraten werden. Um die Erteilung des förmlichen Einvernehmens wurde noch nicht gebeten.

Die PGV hat nach Analyse des bestehenden Netzplanes und des Ziels, bei insgesamt unverändertem Budget (im gesamten Gebiet des NVP)

- nachfragestarke Relationen zu verbessern und

- nachfrageschwache Relationen zu reduzieren (bzw. auf flexible Bedienung umzustellen),

Vorschläge zur Änderung bzw. Fortschreibung des NVP erarbeitet. In der Sitzung werden Vertreter des Rhein-Sieg-Kreises diese Vorschläge für den neuen NVP erläutern. Auf die Anlage „Synopsis“ wird verwiesen. **Eine Kernaussage ist, dass der bisher über den ÖPNV bediente Schülerverkehr bestehen bleiben soll.**

Fahrpläne der ÖPNV-Buslinien im aktuellen Stand in Eitorf sind als **Anlage** zur Vorlage beigelegt.

II.

Die Planer schlagen folgende Änderungen für den Busverkehr in Eitorf vor:

1. **533 Eitorf – Rankenhohn – Bohlscheid - Eitorf (Ringlinie in einer Richtung)**

Alt . 1: Bei **Integration des freigestellten Schülerverkehrs** in die ÖPNV-Linie empfehlen die Planer, das Fahrtenangebot auf mo - fr von ca. 5.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr im 120-Min.-Takt, tagsüber mit Bussen, ab ca. 17.30 Uhr mit TaxiBussen*), sa sowie so / fe generell mit TaxiBussen, auszuweiten.

*) = Der TaxiBus fährt die Linie nur dann, wenn mindestens 30 Minuten vor der planmäßigen Abfahrt an einer bestimmten Haltestelle eine telefonische Anforderung an einer Servicenummer vorliegt. Er fährt dann entsprechend dem Fahrplan die angeforderten Haltestellen an.

Alt. 2: Bei **Nicht-Integration des Schülerspezialverkehrs** wird eine Einstellung der Ringlinie 533 empfohlen.

2. **564 Eitorf – Vierwinden – Asbach und zurück**

Der heutige Fahrweg der Linie 564 durch das Eipbachtal (L 86) wird aufgrund der äußerst geringen Ein-/ Aussteigerzahlen an den dortigen Haltestellen (<5 Fahrgäste/ Tag) aufgegeben. Stattdessen wird er auf den westlichen Zweig der Ringlinie 573 (K 27 über Irlenborn/Lindscheid) gelegt. Die 573 (siehe dort) fährt dann nur noch ihren östlichen Zweig, diesen aber dann neu bis Obereip und zurück.

Die 564 neu verkehrt dann im Gemeindegebiet Eitorf mo - fr von ca. 5.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr alle 60 Min. und sa. von ca. 7.30 Uhr bis ca. 21.30 Uhr sowie so / fe von ca. 9.30 Uhr – ca. 21.30 Uhr wird sie alle 120 Min. als TaxiBus angeboten. Dies erfüllt den vom Kreis als Regel angestrebten Mindeststandard.

3. **570 Eitorf – Süchterscheid – Hennef-Uckerath (beide Richtungen)**

Unter Beibehaltung der zur Schülerbeförderung notwendigen Fahrten mit Bussen sieht das Optimierungskonzept das Fahrtenangebot der Linie 570 im übrigen nur als TaxiBus vor, und zwar mit dem Mindeststandard (s.o.).

4. **571 Eitorf – Herchen – Leuscheid // Eitorf - Rodder (zwei Fahrwege)**

Die Linie 571 ist derzeit vorrangig auf die Belange der Schülerbeförderung abgestimmt. Sie befährt heute zwei unterschiedliche Linienwege:

- Eitorf – Rodder (571a)
- Eitorf – Leuscheid über Herchen parallel zur Linie 579 und zur Bahn (571b).

Die Planer schlagen vor, die 571 mit nur einem Fahrweg Eitorf-Bitze-Alzenbach-Rodder und zurück vorzusehen, und zwar mit dem Mindeststandard-Takt zu den verkehrstarken Zeiten als Bus und im übrigen als TaxiBus.

Der andere Fahrweg Eitorf-Herchen-Leuscheid und zurück soll zugunsten eines besseren Angebots auf der 579 (siehe dort) aufgegeben und ein TaxiBus Herchen-Leuscheid eingeführt werden. Das Fahrtenangebot wird gemäß der Mindestbedienungsstandards offeriert, allein die zur Schülerbeförderung notwendigen Fahrten mit Bussen, ansonsten mit Taxi-Bussen.

5. 573 Eitorf – Käsberg – Mühleip – Irlenborn – Eitorf (Ringlinie in wechselnde Richtungen)

Den Postulaten der Einfachheit und Begreifbarkeit folgend wird die Ringstruktur aufgehoben. Dies ermöglicht zudem eine deutlich verbesserte Abstimmung auf die RE-Anschlüsse sowie eine wirtschaftliche Gestaltung des ÖPNV-Angebotes im südlichen Gemeindegebiet. Denn das Fahrtenangebot auf dem westlichen Linienabschnitt der 573 geht in der dorthin verlegten Linie 564 (siehe dort) auf. Der östliche Linienabschnitt der 573 wird unter der bestehenden Linienbezeichnung durchgebunden bis in den (bisher nicht bedienten) Ortsteil Obereip.

Die direkte Bedienung der stärker belasteten westlichen Achse mit der Linie 564 ermöglicht es, auf der neuen Linie 573 über die östliche Achse den Mindestbedienungsstandard mit TaxiBussen zu gewährleisten.

Wenngleich nicht so zwingend wie im nördlichen Gemeindegebiet, so ist aus Sicht der Planer auch auf den beiden neu konzipierten Linien 564 und 573 die Integration des parallel verkehrenden freigestellten Schülerverkehrs zu empfehlen.

6. 579 Hennef – Eitorf – Herchen – Dattenfeld - Schladern – Rosbach

Die Linie wird geteilt in einen Abschnitt Hennef - Eitorf (Linie 579a) sowie einen Abschnitt Eitorf - Schladern (Linie 579b). Die Linie

- 579a wird bis zur Errichtung des neuen S-Bahn-Haltepunktes Hennef-Ost im Status quo belassen. Nach dessen Inbetriebnahme wird von den Planern eine Einstellung dieses Linienzweigs favorisiert.
- 579b wird gemäß den Mindestbedienungsstandards offeriert, d.h. gegenüber dem Status quo deutlich aufgewertet. Das bisher auf der Linie 571 zwischen Eitorf und Herchen parallel betriebene Fahrtenangebot wird aufgehoben bzw. Bestandteil der neuen Linie 579.

III.

Seitens der Gemeinde liegen die nachfolgenden **Anregungen bzw. Änderungswünsche** unterschiedlicher Herkunft (Verwaltung, Politik, Bürgerschaft) vor. Hinzu gekommen sind mit den Haushaltsreden der Fraktionen am 01.03.2010 die Anträge/Anregungen Nr. 8 ff.:

Zu II. Nr. ...

1. (533) Die Betriebszeiten sollen in den Abend hinein verlängert und insgesamt auch auf das Wochenende ausgedehnt werden.
2. (533) Bei Integration des Schülerspezialverkehrs in den ÖPNV sollen die Takte zu den Schulbeginn- und -endzeiten entsprechend angepasst und verdichtet werden.
3. (564) Keine.
4. (570) Taktverdichtung zur Steigerung der Attraktivität für West II und Harmonie. Ausrichtung der Taktzeiten auf die Schulbeginn- und -endzeiten.
5. (571) Ausrichtung der Taktzeiten insbesondere für den Schülertransport für Eitorfer Schulen von und nach Windeck-Leuscheid.
6. (573) Die Taktzeiten sollen auf den Schülerverkehr abgestimmt werden. Durch Weiterführung der Strecke von Lindscheid in südliche Richtung nach Obereip könnte für den Haltepunkt Obereip eine Taktverdichtung erreicht werden. Außerdem soll eine Taktverlängerung in den Abendstunden erfolgen.
7. (579) Ausrichtung der Taktzeiten auf den SPNV und die Schulbeginn- und -endzeiten für Eitorf und Windeck-Herchen.
8. Untersuchung von Synergieeffekten und Einsparmöglichkeiten beim Schülerspezialverkehr, ggf. unter Integration in den ÖPNV (Anregung FDP-Fraktion).

9. Antrag, den Einsatz von TaxiBussen oder Anrufsammeltaxis in Eitorf zu prüfen. Antrag auch auf Einrichtung eines Bürgerbusses in Eitorf (SPD-Fraktion).
10. Anbindung der Buslinie Winterscheid-Ruppichterath durch das Schmelztal an das Eitorfer Schulzentrum (Fraktion Bündnis90/Die Grünen).
11. Prüfen, ob der Schülerspezialverkehr in den Linienverkehr integriert werden kann (Fraktion Bündnis90/Die Grünen).

IV.

Die von den Planern vorgeschlagenen Änderungen haben für Eitorf Auswirkungen, die wie folgt bewertet werden:

Zu II. Nr. 1: Buslinie 533 Ringlinie Rankenhohn

Alt. 1: Integration des Schülersverkehrs in die Linie

Das ÖPNV-Angebot würde verbessert. Die Kosten des Schülerspezialverkehrs (Bus Nr. 100) würden entfallen. Dieser Vorteil relativiert sich allerdings dadurch, dass das verbesserte ÖPNV-Angebot über die ÖPNV-Umlage anteilig von der Gemeinde zu zahlen wäre und die Gemeinde den berechtigten Grundschulern Tarif-Entgelte erstatten müsste.

Nachteile ergeben sich für den Schülersverkehr:

- Bei einer Taktung von 120 Min. können die Schüler nicht wirklich bedarfsgerecht zu den Schulen gebracht werden. Der Schulbeginn an den Schulen Gymnasium, Hauptschule und Grundschule Eitorf ist unterschiedlich.
- Die Grundschule Alzenbach liegt nicht auf dem Linienweg.
- Der ÖPNV ist bezogen auf die Bedürfnisse der einzelnen Schulen weniger flexibel. Derzeit wird im Schülerspezialverkehr der beauftragte Unternehmer bei kurzfristiger Änderung der Verhältnisse (z.B. früherer Schulschluss als normal) informiert. Er reagiert hierauf kurzfristig und rechnet nur pauschal die Tage ab. Sind außerplanmäßig keine Schüler zu transportieren, werden keine Schulbusfahrten erforderlich und auch nicht berechnet.
- Derzeit freifahrtberechtigte Schüler weiterführender Schulen müssten bei ausschließlichem ÖPNV-Angebot ein Schülerticket für 12 € erwerben. Im Schülerspezialverkehr fahren sie unentgeltlich.
- Die freifahrtberechtigten Schüler der Grundschulen können bei dem im Moment bestehenden System den ÖPNV nur zu den regulären Tarifen benutzen, da an den Grundschulen seinerzeit kein Schülerticket eingeführt wurde. Bei Vorliegen der Voraussetzungen müsste die Gemeinde die Fahrtkosten zur nächstgelegenen GS erstatten. Dies bedingt einen erhöhten Verwaltungsaufwand (Einzelabrechnungen). Die Schüler fahren derzeit im Schülerspezialverkehr unentgeltlich. Die Kosten werden durch die Gemeinde getragen.

Alt 2: Nicht-Integration des Schülerspezialverkehrs und Einstellung der Linie 533

Alle derzeitigen Vorteile des Schülerspezialverkehrs würden bestehen bleiben. Allerdings wäre dann am jetzigen Fahrweg kein ÖPNV-Angebot mehr vorhanden. Die diesbezüglichen Wagenkilometer-Kosten entfallen bei der ÖPNV-Umlage.

Beide Alternativen haben Vor- und Nachteile, so dass folgende denkbare Varianten in Erwägung zu ziehen sind:

a) Bei Wegfall der Linie 533 könnte die Gemeinde anbieten, dass der ÖPNV-Fahrgast gegen Entgelt das Angebot des Schülerspezialverkehrs nutzt. In Windeck wird das System praktiziert, allerdings nur auf bestimmten Verbindungen und unentgeltlich. Dies hätte zur Folge, dass nur während der Zeiten des Schülerspezialverkehrs ein „ÖPNV“-Angebot bestehen würde. Dabei ist aber zu beachten, dass der ÖPNV-Fahrgast nicht transportiert werden könnte, wenn der eingesetzte Bus bereits durch die Schüler voll besetzt ist. Die Schüler müssten den Vorrang genießen. In der Praxis könnte das bedeuten, dass dann tatsächlich kein „ÖPNV“-Angebot mehr besteht. Soweit das Angebot durch den „ÖPNV“-Fahrgast tatsächlich genutzt werden könnte, müsste er auch ein Ticket lösen. Die Schulbusse sind aber teilweise weder mit Entwertungsautomaten ausgestattet noch kann der Fahrer Tickets verkaufen. Es würde zudem ein erheblicher Verwaltungsaufwand hinsichtlich der getrennten Abrechnung entstehen.

Im Ergebnis würde diese Lösung einerseits ein zu Schulanfangs- und Endzeiten nachrangiges ÖPNV-Angebot bedeuten, das allerdings kaum einen wirklich verlässlichen Fahrplan anbieten kann (kurzfristige Änderungen im Schülerspezialverkehr, mit Schülern ausgelastete Busse) und dessen Bereitstellung zusätzliche Kosten (techn. Umstellung, Inkasso und Abrechnung) verursachen würde.

b) Bei Aufrechterhaltung des Schülerspezialverkehrs käme auch eine tagesdurchgängige Taktung allein mit TaxiBussen in Betracht. Damit wär eine Art „Grundangebot“ im ÖPNV für die Ortsteile gegeben, welches geringere Kosten als eine Mischung aus Bus und TaxiBus bedeuten würde. Wegen der geringen Nachfrage kann mit TaxiBussen auf den tatsächlichen Bedarf reagiert werden.

c) Denkbar wäre auch ein getaktetes ÖPNV-Angebot nur außerhalb der Schulbuszeiten. In diesem Falle wäre kein unwirtschaftlicher Parallelverkehr vorhanden. Allerdings bestünden dann im ÖPNV Taktlücken, die nach den Zielformulierungen der Verkehrsplaner geschlossen werden sollen. Eine Steigerung der Attraktivität des ÖPNV-Verkehrs kann nur erreicht werden, wenn tagesdurchgängig eine Taktung angeboten wird.

Unter Abwägung der Vor- und Nachteile aller denkbaren Varianten sollte aus Sicht der Verwaltung empfohlen werden, den Schülerspezialverkehr beizubehalten und dennoch die Linie 533 im ÖPNV und mit dem jetzigen Fahrweg gemäß dem oben bei II. 1. Alt. dargestellten Angebot zu führen. Damit würden alle Vorteile des Schülerspezialverkehrs erhalten bleiben und der ÖPNV, wenn auch nur auf 120er Taktung, verbessert werden. Zudem erscheint die Empfehlung der Planer in sich nicht ganz schlüssig, wenn sie einerseits die Integration des Schülerspezialverkehrs in den ÖPNV „fordert“, andererseits aber nur einen 120 Min. Takt vorsieht.

Darüber hinaus wäre die Anregung III.1 damit berücksichtigt. Die Anregung III. 2 betrifft den Fall, dass der Schülerspezialverkehr in den ÖPNV integriert würde, was hier nicht vorgeschlagen wird.

Die Mehrkosten dieser Lösung bei der ÖPNV-Umlage gegenüber dem jetzigen Fahrplan lassen sich nur schwer abschätzen, weil die Nutzung der TaxiBus-Fahrten schwer zu prognostizieren ist. Entsprechend verbessern würde sich die Kostenprognose, wenn man die Linie 533 vollständig, also auch mo–fr zwischen 5:30 und 17:30 Uhr, auf TaxiBus umstellt.

Zu II. Nr. 2: 564 Eitorf – Vierwinden – Asbach und zurück

Die Empfehlung bedeutet einerseits, dass zwischen der Haltestelle Markt und Mühleip keine ÖPNV-Buslinie mehr verkehrt. Offenbar besteht aus diesem Bereich aber auch eine sehr geringe Nachfrage (< 5 Fahrgäste täglich). Demgegenüber ist bei Verschiebung der Linie auf die westliche Achse die Siedlungsachse entlang der K 27, also auch unter Berücksichtigung des geplanten Baugebiets Blumenhof, das ÖPNV-Angebot durch Taktverdichtung und Wegfall der alternierenden Richtungsführung erheblich verbessert. Nutzer aus der Ortslage Scheidsbach könnten an der K 27 aufgenommen werden.

Im Ergebnis bedeutet die Umlegung der Linie zwar Nachteile für die Achse L 86. Jedoch wiegen diese objektiv gegenüber der Verbesserung der ÖPNV-Versorgung der Siedlungsachse Eitorf – Mühleip mit Anbindung nach Asbach mit den Bereichen bzw. Ortslagen Blumenhof, Josefshöhe, Irlenborn/Wassack, Scheidsbach, Büsch/Hausen, Lindscheid angesichts der geringen Nachfrage an der L 86 weniger schwer.

Der Empfehlung kann also gefolgt werden.

Zu II. Nr. 3: Buslinie 570 nach Uckerath

Unter Beibehaltung der zur Schülerbeförderung notwendigen Fahrten mit Bussen wirkt sich die geplante Änderung allenfalls auf die ÖPNV-Fahrgäste aus dem Bereich Bach/Merten und Harmonie aus. Diese sollen aber auch weiterhin mit TaxiBussen bedient werden, so dass weiterhin eine Versorgung stattfindet. Durch eine Durchtaktung findet eine Angebotsverbesserung statt. Die Anregung zu III. 4 würde berücksichtigt. Der Empfehlung kann also gefolgt werden.

Zu II. Nr. 4: Buslinie 571 nach Rodder bzw. alternierend nach Leuscheid

Die Durchtaktung und Eindeutigkeit (keine alternierenden Fahrziele mehr) der neuen Linienführung (571a) nach Rodder stellt eine Verbesserung des bisherigen Angebots dar. Auch wenn die Strecke nach Herchen mit der 571 wegfällt, wird dies durch die 579 kompensiert. Nachteilig wirkt sich allein der Wegfall der Streckenführung 571 von Herchen nach Leuscheid aus, wobei diese Verbindung für den Schülerverkehr bestehen bleiben soll und im übrigen mit TaxiBussen bedient wird. Der Empfehlung kann also zugestimmt werden. Sie sollte dahingehend ergänzt werden, dass gem. der Anregung III.5 Schülerverkehr aus den südlichen Bereichen der Gemeinde Windeck nach Eitorf (über Herchen) bei den Taktzeiten berücksichtigt wird.

Zu II. Nr. 5: Buslinie 573 Eitorf – Käsberg – Mühleip – Irlenborn – Eitorf (Ringlinie in wechselnde Richtungen)

Durch die Aufgabe der Ringlinie entstehen kürzere Fahrzeiten und die Ortschaft Obereip wird mit angebunden. Bei Einrichtung des Mindestbedienungsstandards wird insgesamt im südlichen Bereich der Ringlinie das Angebot erweitert. Bezüglich des Schülerverkehrs bleibt es bei dem bisherigen Angebot. Zudem berücksichtigt die Empfehlung die Anregung zu III. 6. Der Empfehlung kann also gefolgt werden.

Zu II. Nr. 6: Buslinie 579 Hennef-Eitorf-Rosbach

Die Teilung der Linie in Eitorf hat für Eitorf kaum Nachteile. Durch die Einführung der Mindestbedienungsstandards für den östlichen Bereich entsteht eine Angebotsverbesserung. Nach möglicher Aufgabe des westlichen Angebots im Zuge der Schienenhaltestelle Hennef-Ost würde für den Bereich Bach, Merten und Harmonie eine Verschlechterung eintreten. Jedoch wird dies durch die Angebotsverbesserung der Buslinie 570 aufgefangen. Der Empfehlung kann also gefolgt werden. Ergänzend ist die Anregung III. 7 hinzuzufügen (Ausrichtung Taktzeiten am SPNV und – möglichst - an Unterrichtszeiten in Eitorf und Herchen).

Zu den mit dem 01.03.2010 hinzu gekommenen Anträgen/Anregungen:

Zu III. Nr. 8:

Die Anregung richtet sich generell auf die Untersuchung von Einspareffekte beim Schülerspezialverkehr, im einzelnen u.U. auch durch seinen Wegfall und Integration in den ÖPNV. Die Thematik ist komplex, wie das Beispiel der Planeranregung zur Linie 533 zeigt. Aus Sicht der Verwaltung wäre es ratsam, zunächst anhand des gegebenen Schülerspezialverkehrs die 2. Fortschreibung des NVP abzuarbeiten und, wenn gewünscht dann, wenn der neue NVP feststeht, den Schülerspezialverkehr mit dem Ziel, Synergien zu erschließen, auszurichten. Wahrscheinlich bietet das kleinere Planwerk „Schülerspezialverkehr“ mehr Möglichkeiten einer Anpassung an das wesentliche größere Planwerk /NVP“ als umgekehrt.

Zu III. Nr. 9:

Die Einrichtung eines Anruf-Sammeltaxis wurde zuletzt in 2008 beantragt und in Ausschüssen auch behandelt, allerdings nicht beschlossen und demgemäß weder im Haushalt noch als Anregung zur NVP-Fortbeschreibung berücksichtigt (Ratsbeschluss XII/35/383 vom 16.03.2009). Zu diesem Zeitpunkt war allerdings der von den Planern angestrebte Einsatz von TaxiBussen nicht bekannt, der ja das ÖPNV-Angebot erweitern würde, wenn auch mit dem entsprechenden finanziellen Aufwand. Es wäre dann hier zu entscheiden, ob seitens der Gemeinde nunmehr unabhängig von dem Ergebnis der 2. Fortschreibung des NVP ein AST-System, das bekanntlich das NVP-Angebot nur ergänzt, angestrebt werden soll. Dies gilt sinngemäß für den Antrag betreffend Einrichtung eines Bürgerbusses. Hierzu haben sich in 2005 auf Presseveröffentlichungen hin keine ehrenamtlichen Fahrer gemeldet. Der APV hat am 22.09.2005 (XII/5/47) beschlossen, die Sache nicht weiter zu verfolgen.

Zu III. Nr. 10:

Die Anregung betrifft die Empfehlung der Planer, die 531 mit dem neuen Fahrweg Hennef Bf – Winterscheid – Hänscheid – Ruppichteroth vorzusehen. Der Anregung zufolge soll diese zusätzlich über das Schmelztal an Eitorf angebunden werden. Derzeit besteht zwischen Ruppichteroth/Winterscheid und Eitorf ein Schülerspezialverkehr der Gemeinde Eitorf, der selbst kleine Wohnlagen erfasst. Sofern man diesen nicht einstellt, wäre im Prinzip eine Doppelbedienung gegeben.

Zu III Nr. 11:

Der Prüfauftrag hat ähnliche Inhalte wie die Anregung zu Nr. 8. Auf die dortigen Ausführungen wird Bezug genommen.

Finanzielle Auswirkungen

V. Finanzielle Auswirkungen

Die nachfolgenden Ausführungen gelten für den Fall, dass den Empfehlungen der Planer **ohne Änderung** gefolgt wird. Sofern wie hier vorgeschlagen bei der Linie 533 eine Abweichung von der Empfehlung erfolgt, konnten bei Drucklegung der Vorlage keine verlässlichen Prognosen erfolgen. Die Vorlage wird mit ihrem Versand auch dem Kreis überlassen, so dass ggf. in der Sitzung Einschätzungen zu den Auswirkungen der Änderung erfolgen können.

Für die Gemeinde Eitorf ergäben sich nach den Planungen über die ÖPNV-Sonderumlage Mehrkosten in Höhe von (-5.000 € Busleistungen + 50.000 € TaxiBus-Leistungen) 45.000 €. Da insgesamt nach dem vorliegenden Änderungsentwurf Mehrleistungen von 180.000 € entstehen, die nicht über die ÖPNV-Sonderumlage finanziert werden, werden diese über die allg. Kreisumlage finanziert. Das belastet den Haushalt der Gemeinde Eitorf um ca. 5.740 €.

Die Gemeinde Eitorf zahlt derzeit für den gesamten Schülertransport (Schülerspezialverkehr und Schülertickets) jährlich 510.000 € (Haushaltsansatz 2010). Hierin sind Kosten in Höhe von ca. 104.000 € für den Schülerspezialverkehr für Orte und Gebiete enthalten, die nach Ansicht der Verwaltung kaum über den ÖPNV bedient werden können (Mierscheid, Lascheid, Mertener Höhe, Lernbehindertenschule Hennef, Ruppichteroth, Windeck). Für die Schüler der GHS Eitorf und des SGE (weiterführende Schulen in Eitorf) sind im vergangenen Jahr Kosten im Schülerspezialverkehr in Höhe von rund 238.500 €.

Nach dem derzeitigen Planentwurf des Rhein-Sieg-Kreises kämen auf die Gemeinde Eitorf Mehrkosten in Höhe von ca. 50.740 € zu. Nicht berücksichtigt ist jedoch, dass durch höhere Fahrgeldeinnahmen die Nettobelastung niedriger wäre. Im Haushaltsentwurf für das Jahr 2010 sind Mittel in Höhe von 143.600 € eingestellt. Die Einsparung/Einschränkung des Schülerspezialverkehrs bei Bedienung durch den ÖPNV hätte zur Folge, dass die Schüler der weiterführenden Schulen und ggf. auch der Grundschüler zukünftig Schülertickets (derzeit mtl. 12 €) zahlen müssten. Allerdings hätten diese Schüler dann auch den Vorteil, dass sie mit dem Schülerticket insgesamt den ÖPNV im gesamten Verkehrsverbund nutzen könnten. Für die Grundschüler ist jedoch fraglich, ob ein solches erweitertes Fahrangebot auf die notwendige Akzeptanz trifft.

Nachfolgend zur Übersicht ein Auszug aus den Erläuterungen des Rhein-Sieg-Kreises zu den Änderungsvorschlägen zum NVP (wurden den Fraktionsvorsitzenden und Mitgliedern des APUE im Vorfeld der Info-Veranstaltung vom 18.02.2010 elektronisch übersandt):

3 Betriebsleistungsvolumina /-kosten

Aus der folgenden Tabelle ist zu ersehen, wie sich die Mehr-/ Minderleistungen gegenüber dem Status quo in den einzelnen Kommunen darstellen:

Kommune	Bus-Betriebsleistungen		TaxiBus-Betriebsleistungen	
	gemäß NVP-Konzept	+/- gegenüber Status quo	gemäß NVP-Konzept	erwartbarer Realwert
Bad Honnef	359.000	+ 3.000	-	-
Eitorf	204.000	- 7.000	147.000	71.000
Hennef	1.269.000	- 34.000	35.000	25.000
Königswinter	1.226.000	+ 45.000	32.000	15.000
Lohmar	605.000	+ 5.000	-	-
Much	265.000	- 15.000	64.000	33.000
Nk.-Seelscheid	288.000	+ 22.000	11.000	6.000
Ruppichteroth	316.000	+ 37.000	-	-
Siegburg	1.038.000	+ 20.000	48.000	16.000
Sankt Augustin	1.080.000	+/- 0	67.000	17.000
Troisdorf	1.036.000	+ 36.000	-	-
Windeck	259.000	+ 37.000	* 381.000	* 132.000
Summe	7.945.000	+ 149.000	785.000	315.000

* davon 50.000 bzw. 15.000 km bereits realisiert

Tab.: Betriebsleistung und deren Veränderungen nach Kommunen

Die vorgeschlagenen Maßnahmen des Nahverkehrsplanes für den Teilraum rechtsrheinischer Rhein-Sieg-Kreis verursachen bei den Busleistungen Mehrkosten in Höhe von insgesamt ca. 180.000 €, die sowohl über die ÖPNV-Sonderumlage als auch über die allgemeine Kreisumlage zu finanzieren wären. Entsprechend der ÖPNV-Sonderumlage verteilen sich die Kosten wie folgt:

Stadt Bad Honnef	+ 2.000 €
Gemeinde Eitorf	- 5.000 €
Stadt Hennef	- 23.000 €
Stadt Königswinter	+ 30.000 €
Stadt Lohmar	+ 3.500 €
Gemeinde Much	- 10.000 €
Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid	+ 15.000 €
Gemeinde Ruppichteroth	+ 25.000 €
Stadt Siegburg	+ 13.000 €
Stadt Sankt Augustin	+/- 0 €
Stadt Troisdorf	+ 24.000 €
Gemeinde Windeck	+ 25.000 €
Summe	+ 100.000 €

Hinsichtlich der voraussichtlich in Anspruch genommenen TaxiBus-Leistungen würden für den gesamten rechtsrheinischen Teilraum insgesamt Mehrkosten in Höhe von ca. 400.000 € entstehen. Diese kalkulatorischen Mehrkosten sind gleichermaßen über die ÖPNV-Sonderumlage und die allgemeine Kreisumlage zu finanzieren. Die Sonderumlage beträgt für die:

Stadt Bad Honnef	+/-	0 €
Gemeinde Eitorf	+	50.000 €
Stadt Hennef	+	18.000 €
Stadt Königswinter	+	10.000 €
Stadt Lohmar	+/-	0 €
Gemeinde Much	+	24.000 €
Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid	+	5.000 €
Gemeinde Ruppichteroth	+/-	0 €
Stadt Siegburg	+	12.000 €
Stadt Sankt Augustin	+	13.000 €
Stadt Troisdorf	+/-	0 €
Gemeinde Windeck	+	88.000 €
Summe	+	200.000 €

Anlage(n)

- *NVP-Konzept Folien
- *NVP-Konzept Tabellen
- *Erläuterungen
- *Synopse
- *Konzept Eitorf
- *Fahrplan für die Schülerbeförderung im Schuljahr 2009/2010
- *Unterrichtszeiten der Eitorfer Schulen
- Fahrpläne der Buslinien in Eitorf

Wegen des Umfangs liegen die mit (*) markierten Anlagen nicht in gedruckter Form der Vorlage bei, sondern sind im Amts- bzw. Ratsinformationssystem unter dieser Vorlage hinterlegt.