

Herr Dr. Berbuir erklärt einleitend, dass gem. ÖPNV-Gesetz eine Verpflichtung besteht, den Nahverkehrsplan alle 5 Jahre fortzuschreiben. Nach erstem Plan von 1997 sei dementsprechend im Febr. 2002 das Gutachterbüro PTV mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes beauftragt worden. Im Anschluss daran habe eine Informationsveranstaltung für alle Städte und Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises, die Verkehrsunternehmen und die benachbarten Aufgabenträger stattgefunden. Hierbei sei bekannt gegeben worden, dass die Philosophie des ersten Planes beibehalten werden sollte. Hinzu kamen Aufträge, die im ersten Nahverkehrsplan nicht berücksichtigt wurden. Wesentliche Ziele seien eine bessere Auslastung der Verbindungen, die Optimierung des Angebotes und eine Reduzierung des Defizits im ÖPNV. Ein Zwischenbericht sei im November 2002 im Planungs- und Verkehrsausschuss des Rhein-Sieg-Kreises vorgelegt worden. Nach Vorlage des Entwurfs im Februar war das Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften herzustellen und das Abstimmungsverfahren mit den benachbarten Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen einzuleiten.

Herr Kaiser von der Firma Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe, trägt nun mittels verschiedener Folien die Eckpunkte des Nahverkehrsplanes vor und erläutert ausführlich die auf den Bereich Eitorf entfallenden Analyseergebnisse und die hieraus resultierenden Maßnahmenvorschläge. Linienvverläufe erklärt er noch einmal anhand von Plänen, die den Ausschussmitgliedern zuvor mit der Einladung versandt wurden.

Der Vortrag von Herrn Kaiser gliedert sich in die grundsätzliche Definition des Nahverkehrsplans, die Ausgangsdaten, das Anforderungsprofil, die Definition der Maßnahmen und die hieraus resultierenden Maßnahmen für Eitorf. Die einzelnen Schwerpunkte des Vortrages sind nachfolgend dargelegt:

Was leistet der Nahverkehrsplan?

- Rahmenplan - Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot
- Keine konkreten Linienwege
- Kein Fahrplan
- Keine Einzelfahrtbetrachtung
- Betrachtung auf Verkehrszellenebene und in Tageszeitabschnitten entsprechend der Detailschärfe der vorliegenden Daten
- Einbezogen werden außerdem: NVP 1997 Anregungen der Gemeinden (Prüfaufträge)
- Schnellbuskonzept (erneute Prüfung der Vorschläge)

Ausgangsdaten

Strukturdaten:

- verkehrsbezirksfeine Einwohnerdaten und Beschäftigtendaten sowie Daten zum Schülerverkehr

Verkehrsangebot: Abbildung des Ö V-Netzes in VISUM

- Fahrplan 2001/2002 Montag-Freitag, Samstag, Sonntag

Verkehrsnachfrage: VRS-Erhebung 1999

- Auslastungsanalysen (keine Aussagen für einzelne Kurse möglich)
- Nachfragedaten nur für Montag-Freitag vorhanden

Verkehrsmodell:

- Modellierung des Gesamtverkehrsaufkommens zwischen allen Verkehrsbezirken

Anforderungsprofil - Regionalisierungsgesetz NW

Bedienungsqualität

Verkehrerschließung

- räuml. Beförderungsangebot
- Anbindung
- Erreichbarkeit

Angebotsqualität

- Bedienungshäufigkeit
- Platzangebot

- marktgerechte Angebotsdifferenzierung

Beförderungsqualität

- Schnelligkeit
- Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit
- Beförderungskomfort
- Fahrgastinformation
- Tarif- und Vertriebssystem
- Sicherheit und Sauberkeit

Definition von Standards für die Schwachstellenanalyse

- Differenziert nach Räumen, Verkehrszeiten und in Abhängigkeit von der Verkehrsstärke
- Unter der Vorgabe, möglichst Einsparungen zu erzielen
- Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen
- Erschlossene Einwohner
- Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete
- Bedienungshäufigkeit
- Umsteigehäufigkeit
- Marktgerechte Angebotsdifferenzierung
- Schnelligkeit (ÖV-Reisezeit) Reisezeitverhältnis ÖV / IV

Definition von Standards für die weitere ÖPNV-Entwicklung

- Platzangebot
- Umsteigequalität – Anschlusssicherung
- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
- Anbindung (ÖV – IV)
- Beförderungskomfort
- Fahrgastinformation
- Tarif- und Vertriebssystem

Maßnahmen

Vorgabe:

Möglichkeiten zur Kosteneinsparung ausschöpfen (keine Mehrkosten)

Ziel:

- Behebung von Bedienungsmängeln (insgesamt kostenneutral) aufgrund der Analyseergebnisse
- Wirtschaftlichere Bedienung bei schwacher Auslastung (ggf. alternative, nachfrageorientiertere Betriebsweisen)
 - Einsparungsmöglichkeiten durch Streichung einzelner Fahrten mit wenigen oder keinen Fahrgästen
 - In allen Fällen sind vor Einstellungen oder Ersatz von Fahrtenkursfeine Detailzählungen notwendig
- Keine signifikanten Fahrgastverluste

Maßnahmengruppen:

- Umstrukturierungen entsprechend Gesamtnachfrage und Siedlungsstruktur
- Zusätzliche Angebote zur Behebung von Schwachstellen
- Streichung von Angeboten auf sehr schwach nachgefragten Relationen
 - teilweise Ersatz durch alternative Bedienungsform
- Behandlung von Prüfaufträgen
- Aussagen zu alternativen Betriebsweisen:
- Empfehlung, wo Ersatz der Linienverkehre durch alternative Betriebsweisen (AST, Taxi-Bus) sinnvoll ist
- räumliche Ausdehnung und Vorschlag zum System
- keine Detailkonzeption, da vorab geklärt werden muss:
 - Grundsatzentscheidung einiger Gemeinden zur Einführung von AST
 - Grundsätzliche Klärung der Organisation (Betrieb, Disposition, Fahrzeuge)
- keine Kostenabschätzung möglich

Maßnahmeneinstufung

A

Maßnahme ist mit Verkehrsunternehmen diskutiert und erscheint zeitnah umsetzbar

- Geprüft wurden betriebliche Machbarkeit (Umläufe), Verknüpfungen (Anschlüsse) und Fahrplanlagen
- Bei empfohlener Einstellung von Linien oder Linienästen ist Feinuntersuchung - kursfeine Zählung – notwendig (Festigung der Datenbasis)
- Fahrplanfeine Planung durch das Verkehrsunternehmen

B

Maßnahme soll zeitversetzt oder nach weiterer Prüfung umgesetzt werden (Wenige Maßnahmen)

- Abwarten von Erfahrungswerten kürzlich umgesetzter Fahrplanänderungen
- oder geringfügige Maßnahme, Umsetzungsplanung direkt durch die Unternehmen

C

Maßnahme, deren Hauptanteil außerhalb des Kreises liegt (Wenige Maßnahmen)

D

Maßnahmenanregungen mit notwendigen weiteren Detailuntersuchungen, bevor über sie entschieden werden kann

- Datenlage für Detailaussage nicht ausreichend
- Anforderung geht z.T. über den Rahmencharakter des Nahverkehrsplans hinaus (feinräumlich, Tagesrandlagen)

Maßnahmen

- Wochenendverkehr:
 - Aufnahme des Verkehrsnetzes in Netzmodell
 - Keine Nachfragedaten (MIV + Ö V) verfügbar
 - Maßnahmenempfehlung für Samstag und Sonntag soweit nicht genannt analog zur Bedienung Montag-Freitag
- Für die Maßnahmenwirkungen werden nur die Maßnahmen der Stufen A und B betrachtet (nur hier ist die Detailschärfe entsprechend hoch)
 - Betriebskosten
 - pauschaler Satz incl. Fix-, Personal-, Fahrzeug- und laufleistungsabhängige Kosten
 - Kostensatz: unterschiedlich für Einsparungen (niedrigerer Wert- Fixkosten) und Mehrkosten
- Erlöswirkungen durch Fahrgastgewinne / -verluste

Möglichkeiten wirtschaftlicherer Bedienung

Ermittlung von Einsparungspotenzialen

- Mögliche Maßnahmen
 - Einstellung von Linien oder Linienabschnitten
 - Umstrukturierung des bisherigen Angebots
 - Ersatz durch alternative Betriebsformen
- Vorgehen: Ermittlung der Kenngrößen („Nachfragefilterung“)
 - Ermittlung durchschnittlicher Fahrgastzahlen pro Fahrt in einzelnen Tagesabschnitten (Grenze: bis 5 Fahrgäste)
- Stützung durch weitere Auswertungen
 - Personen-Kilometer pro Fahrzeug-Kilometer
 - Einsteigerzahlen an den Haltestellen der Linien
 - Teilstreckenbelastungen
- Detailbetrachtung der schwach nachgefragten Linien
 - ist die Linie gleichmäßig so schwach ausgelastet oder
 - nur einzelne Fahrten oder
 - nur einzelne Streckenabschnitte ?

Maßnahmen aufgrund der Analyseergebnisse für Eitorf

- **Erschließung Eitorf - Harmonie und Verbindung nach Eitorf-Hauptort (A)**
- Analyseergebnis: Fehlende Fahrten und große Erschließungslücke
- Empfehlung: Erschließung Harmonie durch Linie 570 zur Beseitigung der Erschließungs- und Bedienungsmängel
- **Linie 533 (Eitorf-Ruppichterath)**
- Analyse:
 - sehr geringe Auslastung auf Gesamtlinie außer auf dem Ast Eitorf – Halft
- Empfehlung:
 - Einstellung der Linie; ggf. Erhalt einzelner nachgefragter Fahrten **(A)**
 - Prüfung des Ersatzes nördlich Eitorf-Halft durch AST
 - Bedienung des Astes Eitorf-Halft durch Linie 579 (ggf. alternierend)
- Empfehlung für eingesparte Linienleistung:
 - Ersatz:
 - ggf. Taxibus (Kostenabschätzung vorab nicht möglich, jedoch ist kaum mit Einsparungen zu rechnen bei z.B. getaktetem Angebot)
 - ggf. Einführung von AST
- Wochenende:
 - Entsprechende Streichungen (soweit Betrieb heute vorhanden)
- **Linien: 563/564/573: Zum Fahrplanwechsel 12/2002 umgesetzt:**
 - Straffung der Linienführung und des Angebots auf der Linie 564,
 - Ausweitung des Angebots auf der Ringlinie 573
- Empfehlung: Weitere wirtschaftlichere Umstrukturierung der Linien: **(B)**
 - Zusammenlegung der zwei Linien zu einer Linie Asbach – Mühleip – Irlenborn – Eitorf
 - nur 3 Minuten Fahrzeitverlängerung für Fahrgäste aus Asbach
 - auf direkter Strecke heute unter 20 Einsteiger pro Tag
 - Entfall ca. der Hälfte der Ringfahrten auf der Linie 573
 - Ersatz der nicht mehr bedienten Strecken durch AST
- Umsetzung:
 - zunächst Auswertung der Erfahrungen mit dem neuen Fahrplan abwarten
 - ggf. Anpassung der Linienführung zur Erschließung des südlichen Bereichs von Eitorf

Maßnahmenwirkungen –Kosten/Erlöse

Maßnahmen	Kosten/Ein- sparun- gen Rhein-Sieg-Kreis pro Jahr	Fahrgast- veränderungen pro Tag	Erlöse pro Jahr
I: Raum Ruppichte- roth – Much – Eitorf – Windeck (Einsparungen und klarere Strukturierung)	-623.000 €	-130 €	-29.000 €
II: Erschließung von Eitorf-Harmonie	12.000 €	50	11.000 €
III: Linien 519/640/508	-29.000	150	34.000 €
IV: Linie 522 Wegfall Schleife Lückert	-40.000	-10	-2.000 €
V: Linie 528 (Reduzie- rung)	-9.000 €	-10	-2.000 €
VI: Linie 578 Einstel- lung Siegburg – Hennef	-40.000 €	-30	-7.000 €
VII: Linie 551 Auswei- tung SVZ	120.000 €	120	27.000 €
VIII: Umstrukturierung der Linien 800, 805 und 845	-265.000 €	100	22.000 €
IX: Linie 818 (bis Wes- seling)	+ 16.000 € ²	50	11.000 €

X: Linie 860 (Einstellung)	-88.000 €	-10	-2.000 €
XI: Linie 633 (Umstrukturierung)	-12.000 €	-10	-1.000 €
Summe	-958.000 €		62.000 €
Saldo Einsparungen	1.020.000 €		
² incl. Mehrbedarf von einem Fahrzeug (10.000 € pro Jahr)			

Bürgermeister Patt bedankt sich im Anschluss für die ausführlichen Erläuterungen. Unter Hinweis auf das eingangs dargelegte Verfahren unterbricht er um **19.35 Uhr** die Sitzung des Hauptausschusses und übergibt den Vorsitz an Herr Rösger, der nun mit der Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr fortfährt.

Nach der Beratung und Beschlussfassung im APV ruft Bürgermeister Patt um **20.36 Uhr** zur Fortsetzung der HA-Sitzung auf.

Unter Bezugnahme auf die dortigen Beratungen formuliert er einen Beschlussvorschlag, der wie folgt zur Abstimmung gelangt.

Beschluss-Nr. Der Hauptausschuss nimmt den vorgestellten Nahverkehrsplan und den Beschluss des APV zur
XI/27/245 Kenntnis und beauftragt die Verwaltung zur Abgabe einer abschließenden Stellungnahme.

Abstimmungs- Einstimmig
Erg.: