

Herr Rösgen bedankt sich zunächst für Vorstellung des Gutachtens Er stellt fest, dass das genannte Einsparpotential zu zwei Dritteln der strukturschwache östliche Rhein-Sieg-Kreis zu tragen habe.

Im Anschluss ergibt sich eine längere Aussprache zum vorgestellten Nahverkehrsgutachten.

Herr Schmidt erklärt, dass Eitorf seit Jahren vorbildlich im ÖPNV spare und zwar mehr als alle anderen Gemeinden im Rhein-Sieg-Kreis. Es sei nicht nachzuvollziehen, dass zwei Drittel der gesamten Einsparsumme vom Osten des Kreises erwirtschaftet werden sollen. Es stelle sich nun die Frage, wie viel dieser zwei Drittel ausschließlich auf die Gemeinde Eitorf entfallen. Hinsichtlich der Linienführung Harmonie/Eitorf verweist Herr Schmidt auf die Bemühungen vor einigen Jahren, dort eine Linienanbindung zu installieren, die nachher wegen des Mangels an Fahrgästen wieder eingestellt wurde. Wichtig sei auch eine Anbindung zu Nachbargemeinden, wie beispielsweise Ruppichteroth. Hier dürfe man nicht nur an Fahrgäste denken, die wegen Einkäufen nach Eitorf kämen, sondern vor allem auch an Schulbesucher. Wichtig sei auch der Erhalt des Rundverkehrs unter Einbeziehung der Eitorfer Schweiz und Käsberg. Mit dem Einsparvorschlag, auf eine Anbindung des Bereiches Altenkirchen und Oberpleis zu verzichten, könne man durchaus leben. Ständig würde als Alternative für wegfallende Verbindungen der Taxi-Bus oder der Ast-Verkehr genannt. Man müsse sich aber verdeutlichen, dass dies nicht mehr zu finanzieren sei, auch nicht durch den Rhein-Sieg-Kreis.

Herr Tandler hält es grundsätzlich für positiv, dass der ÖPNV – so auch auf der Schiene – angenommen werde. Die Eitorfer P+R-Anlage sei ständig ausgelastet. Doch gerade vor diesem Hintergrund wäre es wünschenswert gewesen, die Anbindung der Außenorte an den Bahnhof mit in die Untersuchungen einzubeziehen. Es sei grundsätzlich richtig, keine leeren Busse durch Eitorf fahren zu lassen. Aber aus diesem Grund sei es notwendig, Alternativen, wie z.B. AST-Verkehr und Taxi-Bus zu untersuchen. Auch Herr Tandler kritisiert, dass ausgerechnet der ohnehin schon strukturschwache östliche Rhein-Sieg-Kreis nun zu zwei Dritteln die angestrebten Einsparungen zu tragen habe. Schließlich geht er auf die Vorschläge zur Linie 533 ein. Die Frequentierung aus Ruppichteroth werde zunehmen, u.a. durch das nun in Eitorf ansässigen Berufskolleg.

Der Bürgermeister erklärt, dass man als finanzschwache Kommune immer bereit sei, Einsparvorschläge zu unterstützen. Aber vor allem im Bereich des ÖPNV sei dies schon immer geschehen. Bereits vor Jahren habe man u.a. aus diesen Gründen den Schülerspezialverkehr eingeführt. Es sei unverständlich, dass trotz Streichung von Linien die gesonderte ÖPNV-Umlage steige. Des weiteren regt er an, noch einmal zu überlegen, ob auf Strecken mit geringeren Fahrgastzahlen nicht kleinere Busse eingesetzt werden können. In Bezug auf den AST-Verkehr sieht er die Gefahr, dass eine Kontrolle nicht mehr möglich ist, weil Vorgaben nicht erfüllt würden. Außerdem bestehe die Gefahr von Missbrauch, z.B. durch Kneipenfahrten. Letztendlich werde der AST-Verkehr für den Fahrgast teurer. Bezüglich der Auslastung der P+R-Anlage wäre es interessant zu wissen, aus welchen Bereichen die Fahrzeuge kommen. Ebenso bedauert der Bürgermeister, dass die finanziellen Auswirkungen der gemachten Einsparvorschläge nicht gemeindescharf ausgewiesen würden. Dadurch, wie auch durch die Regelung, dass 50 v.H. der ÖPNV-Kosten durch die allgemeine Kreisumlage finanziert würden, werde der Anreiz zu weiteren Einsparungen im ÖPNV und zur Kostenentlastung der Kommunen gemindert.

Frau Zimmermann plädiert nicht zuletzt im Interesse der älteren Menschen für einen Erhalt der Rundfahrten.

Auch Herr Müller hält eine stärkere Begutachtung des Schienenverkehrs in Zusammenhang mit dem örtlichen Liniennetz für wünschenswert. Es gehe hierbei zunächst nicht um eine Erhöhung der Linienfahrten, zumindest aber um den Erhalt des bestehenden Angebotes. Andere Taktfrequenzen der Bahn würden vielleicht auch erhöhte Fahrgastzahlen bei den Linienfahrten mit sich bringen.

Herr Tandler sieht dies ebenso. Werde beispielsweise ab 9.00 Uhr ein vergünstigtes Bahnticket angeboten, könnte somit ein anderer Kundenkreis für den Linienverkehr erschlossen werden.

Herr Müller fragt weiter, wie die Bemessungsgrundlage von „5“ Fahrgästen zustande kommt. Außerdem regt er an, weitere Alternativen für den nördlichen Bereich zu untersuchen. So wäre z.B. denkbar, dass Linien, die von Hennef über Ruppichteroth nach Waldbröl fahren, den nördlichen Bereich von Eitorf mit bedienen. Eine Rolle müsste auch die Bedeutung Eitorfs als Mittelzentrum spielen.

Herr Rösgen weist auf die Verluste des Kreises beim schienengebundenen Verkehr hin. So würden Millionen über die Umlage für die Stadtbahnlinie 66 und die beiden Schienenanbindungen auf der linksrheinischen Seite mit finanziert. Nicht zuletzt durch die Höhere Handelsschule müsse Eitorf seine Position als Mittelzentrum herausstellen. Anbindungen für die Schulbesucher über AST-Verkehr abzuwickeln, mache keinen Sinn. Hier müsse man sich auf festgelegte Linienverbindungen verlassen können.

Herr Bösking fragt nach den Vorgaben für den Auftrag an das Planungsbüro. Im ländlichen Raum sei ÖPNV nicht nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten zu sehen. In einer Flächengemeinde wie Eitorf sei man nahezu gezwungen, ÖPNV zu erhalten. Man dürfe auch die Daseinsvorsorge nicht außer acht lassen.

Herr Kaiser geht auf die Wortmeldungen ein.

Die Anbindung über Harmonie habe sich aufgrund schematischer, programmgesteuerter Untersuchungen ergeben. Ein zuvor festgelegter Radius im Verhältnis zur Besiedelung ergebe den Bedarf. Im Bereich Harmonie käme begünstigend hinzu, dass dort weitere ca. 150 Wohneinheiten entstehen würden.

Zur Anbindung nach Ruppichteroth führt Herr Kaiser aus, dass mit Zahlenmaterial seit 1999 gearbeitet wurde. Aktuelle Entwicklungen, wie z.B. durch das Berufskolleg und eine möglicherweise hierdurch geänderte Frequentierung seien noch nicht berücksichtigt. Insofern sei hier zunächst die Entwicklung abzuwarten. Dann sei zu prüfen, ob einzelne Fahrten beibehalten werden. Er fügt hinzu, dass in den Linienfahrten bisher kaum jemand von Eitorf nach Ruppichteroth fährt.

Die Anbindung an den Bahnhof sei in sogenannten „Zeitscheiben“ – jeweils Hin- und Rückfahrt – erfasst worden, unterschieden je nach Verkehrsart (z.B. Schülerverkehr, sonstiger Linienverkehr). Seiner Meinung nach sei aufgrund der vorliegenden Erkenntnisse nicht sinnvoll, die Anbindung zu erweitern.

Grundlage der Erfassung seien zunächst nicht betriebswirtschaftliche Aspekte sondern nachfrageorientierte. Die Fahrgastzahl „5“ sei ein Erfahrungswert, der nicht willkürlich gewählt wurde. Aber auch wenn der Wert beispielsweise auf „7“ angehoben würde, ergäben sich keine nennenswerten Änderungen.

Eine Kostenersparnis durch kleinere Busse gebe es praktisch nicht. Der Fahrer mache fast 80 % der Kosten aus.

Dem Missbrauch beim AST-Verkehr könne man mit höheren Beiträgen und Beschränkungen der Fahrzeiten auf die Tageszeit begegnen. Das Risiko sog. „Kneipenfahrten“ ließe sich so minimieren.

Auf weitere Nachfragen geht Herr Kaiser noch einmal auf den Anteil der von möglichen Streichungen betroffenen Fahrgäste ein. Im Schnitt gebe es in Eitorf ca. 2.100 Einsteiger. 70 Fahrgäste wären von den Streichungen betroffen. Dies seien 3 % aller Einsteiger. Bezogen auf die Gesamteinwohnerzahl seien 11 % betroffen. Die Kilometerzahl pro Tag betrage in Eitorf 190, in Much 213, in Ruppichteroth 263 und in Windeck 195.

Im weiteren Verlauf der Aussprache werden erneut Kreis- bzw. ÖPNV-Umlage angesprochen. Herr Rösgen erklärt, dass gemäß eines Beschlusses des Planungs- und Verkehrsausschusses des Kreises der Umlageschlüssel von 50 zu 50 auf 55 (gemeindebezogen) zu 45 (Umlage) geändert werde. Tendenz sei, dies in weiteren 5%-Schritten fortzuführen.

Herr Tendler bittet, an den Kreis heranzutreten mit der Forderung, als Entlastung für die Einsparungen die Kosten für den AST-Verkehr zu 100 % zu übernehmen.

Schließlich wird erneut die Taktfrequenz der Bahn im Verhältnis zum Aufkommen an Linienverkehr diskutiert. Herr Dr. Berbuir erklärt, dass die Stadt Lohmar eine Erhebung über die Pendler einer der P+R-Anlage durchgeführt hat.

Bürgermeister Patt fasst die Meinung des Ausschusses in dieser Frage zusammen. Demnach würden sich die Menschen eher für den Bus entscheiden, wenn bei der Bahn mit geringeren Wartezeiten zu rechnen ist. Außerdem stelle sich die Frage, ob P-R-Nutzer eher auf ihr Fahrzeug verzichten würden, wenn ein Angebot an ÖPNV vorhanden wäre. Es sei nun zu überlegen, dies bei den Nutzern der P+R-Anlage mittels eines Fragebogens zu ermitteln.

Gegen Ende der Aussprache formuliert der Bürgermeister gem. den in der Beratung genannten Aspekten einen Beschlussvorschlag, den APV-Vorsitzender Rösgen schließlich zur Abstimmung stellt.

Zuvor bedankt sich Herr Rösgen bei den Sachverständigen und fasst seinerseits kurz das Beratungsergebnis zusammen.

Beschluss-Nr.
XI/19/222

Der APV stimmt dem vorgeschlagenen Nahverkehrsplan mit folgenden Maßgaben zu:

1. Grundsätzlich sollen alle heute bestehenden Linien erhalten bleiben, weil eine Mindestversorgung der Bevölkerung in der Gemeinde Eitorf und im östlichen Rhein-Sieg-Kreis zur Daseinsvorsorge geboten ist.
2. Einsparmöglichkeiten in Tagesrandlagen und an Wochenenden sowie einer Optimierung von Fahrten stimmt der Ausschuss zu.
3. Wo Busfahrten durch alternative Beförderungsmöglichkeiten, wie z.B. AST-Verkehr, ersetzt werden, wird die Übernahme der hierzu erforderlichen Kosten zu 100 % durch den Rhein-Sieg gefordert.
4. Bevor Maßnahmen umgesetzt werden, sollten die mit dem Fahrplanwechsel im November 2002 getroffenen Veränderungen zunächst abgewartet und mit neuen Zahlen unterlegt werden.

Abstimmungs-
Erg.:

Einstimmig