

Öffentliche Sitzung

Nichtöffentliche Sitzung

Beratungsfolge:

Ausschuss für Planung, Umwelt und Verkehr	03.09.2014
Kreisausschuss	23.09.2014
Kreistag	01.10.2014

Fortschreibung Nahverkehrsplan Kreis Euskirchen

1. Pilotprojekt Integration TaxiBus und Anruf-Sammeltaxi in Schleiden und Hellenthal zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014

2. Pilotprojekt Verlängerung Linie 822 Bad Münstereifel - "Thürne" bis Sürst-Hardt zur Anbindung nach Rheinbach

3. Veränderung der Linien 820 und 830 im Gemeindegebiet Nettersheim

Sachbearbeiter/in: Frau Keil

Tel.: 15 537

Abt.: 60.3

Die Vorlage berührt nicht den Etat des lfd. Haushaltsjahres.

Die Vorlage berührt den Etat auf der Ertrags- und/oder Einzahlungsseite.

Mittel stehen haushaltsrechtlich zur Verfügung. Produkt: 54702 Zeile:

gez.
Hessenius

Mittel stehen haushaltsrechtlich nicht zur Verfügung.

Mittel werden über-/außerplanmäßig bereitgestellt. Produkt: Zeile:

Kreis-
kämmerer

Deckungsvorschlag:

Es entstehen Folgekosten - siehe anliegende Folgekostenberechnung.

Beschlussempfehlung der Verwaltung:

Der Kreistag beschließt, die unter Punkt 1-3 dargestellten Projekte zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 umzusetzen:

1. Umsetzung des Pilotprojektes Integration TaxiBus/AST in Hellenthal und Schleiden vorbehaltlich der positiven Beschlussfassung in den betroffenen Kommunen
2. Umsetzung des Pilotprojektes "Verlängerung der Linie 822 bis Sürst-Hardt zum Anschluss an den Bahnhof in Rheinbach" montags bis freitags

3. Umsetzung der Veränderungsvorschläge im Gemeindegebiet Nettersheim vorbehaltlich der Zustimmung der Gemeinde Nettersheim:
 - Kappung der Linie 830 in Zingsheim
 - Veränderung der Linie 820 zum Ringverkehr über Tondorf
 - Einführung einer TaxiBus-Verbindung von Roderth und Bouderath mit Anschluss an die Linie 820 in Richtung Bahnhof Nettersheim

Begründung:

1. Pilotprojekt Integration TaxiBus und Anruf-Sammeltaxi in Schleiden und Hellenthal zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014

Das im Kreis Euskirchen im Jahr 2002 flächendeckend eingeführte TaxiBus-Konzept wird in Bad Münstereifel, Hellenthal, Kall, Mechernich, Schleiden, Weilerswist und Zülpich zusätzlich durch ein kommunales Anruf-Sammel-Taxi-System (AST) ergänzt.

Während der TaxiBus weitgehend nach den im Nahverkehrsplan des Kreises Euskirchen festgelegten Bedienungsstandards (Stundentakt Mo-Fr 6-19 Uhr sowie Sa 6-14 Uhr) verkehrt, werden die Betriebszeiten des AST von den Kommunen abseits des Betriebszeitfensters des Mindeststandards individuell festgelegt. Das AST hat wie der TaxiBus feste Zustiegshaltestellen. Die Ausstiegsstelle kann bei den AST-Systemen im Gegensatz zum TaxiBus-Verkehr frei im Bedienungsgebiet gewählt werden (Haustürbedienung innerhalb der definierten Bedienungsbereiche). Bei beiden Systemen ist eine vorherige telefonische Anmeldung, jedoch mit unterschiedlichen Vorlaufzeiten notwendig.

1.1 Problempunkte

Trotz langjähriger Erfahrungen mit beiden Systemen gibt es auf Nutzerseite immer wieder Nachfragen und Unsicherheiten bezüglich ihrer Funktionsweisen. Problematisch sind vor allem:

- Die telefonische Voranmeldung insbesondere für Senioren mit verschiedenen automatisierten Wahlmöglichkeiten bei der Anmeldung
- Die Entfernung der TaxiBushaltestellen zu den Wohnorten für mobilitätseingeschränkte Personen
- Die teilweise unterschiedliche Funktionsweise der Systeme mit unterschiedlichen Voranmeldezeiten: AST: 60 Minuten, TaxiBus: 30 Minuten
- Unterschiedlicher Tarif bzw. Zuschlag bei TaxiBus (1 Euro Erwachsene, 0,50 Euro Kinder und AST (3,80 Euro (ohne Ticket), 2,80 Euro (Kinder, Schwerbehinderte, Zeitkarteninhaber))
- Der zum Teil sehr komplizierte und schwer verständliche AST-Fahrplan
- Unterschiedliche Systeme in derselben Kommune.

1.2 Lösungsansatz

Ein Lösungsansatz zur Reduzierung der Komplexität der verschiedenen Systeme und damit ein Schritt zu einer Vereinfachung des ÖPNV-Systems ist die schrittweise Zusammenführung von AST- und TaxiBus-System. Hierbei soll jedoch darauf geachtet werden, dass die jeweiligen spezifischen Vorteile der verschiedenen Systeme aus Nutzer- und Bestellersicht möglichst beibehalten und weitgehend auf das Gesamtsystem übertragen werden können.

Hierzu zählen beim **TaxiBus** folgende erhaltenswerte Merkmale:

- Einfacher und merkbarer Fahrplan
- Verständliche Fahrgastinformation
- Transparente tarifliche Integration in den VRS und günstiger Fahrpreis
- Kreisweit einheitliches System

Beim **AST** bestehen folgende Vorteile:

- Haustürbedienung im Zielgebiet

- Berücksichtigung spezifisch kommunaler Bedürfnisse (Anfahren besonderer örtlicher Ziele, Abend- und Spätfahrten).
- Bedienung von Haltestellen, die durch den Linienverkehr nicht angefahren werden können

Um das System der flexiblen Bedienungsformen im Kreis Euskirchen zu optimieren, soll ein im Zielzustand kreisweites TaxiBus-Konzept entwickelt werden, das, wenn möglich, zusätzliche Qualitätsmerkmale des AST umfasst und dieses ablöst.

1.3 Elemente eines weiterentwickelten TaxiBus-Systems

Im Zielzustand soll ein mit den AST-Verkehren verschmolzenes TaxiBus-System folgende Elemente enthalten:

- Bedienung aller AST-Haltestellen
- Kommunale Grenzen überschreitende Verkehre (sofern notwendig)
- Haustürbedienung im Zielbereich
- Einheitliche Voranmeldezeit: 30 Minuten
- Einheitlicher Fahrpreis (Erhöhung des TaxiBus-Zuschlags bei gleichzeitiger Einführung des Zusatznutzens "Haustürbedienung" auf 1,20 €. Der VRS klärt derzeit noch mit der Bezirksregierung, ob die Fahrgäste mit Schwerbehindertenausweis zukünftig im veränderten TaxiBus mit Haustürbedienung einen Zuschlag zahlen müssen oder wie bisher diesen nicht zu zahlen haben.)
- Einheitlicher und „lesbarer“ Fahrplan
- Keine Differenzierung bei der Disposition; einheitliches Bedienungsprinzip
- geringerer Verwaltungsaufwand beim Kreis und den Kommunen (Entfall der monatlichen Abrechnung, der Produktion und des Aushangs der AST-Aushangfahrpläne, des Drucks der Fahrscheinblöcke und der Fahrerschulungen)
- geringerer Verwaltungsaufwand beim Taxiunternehmen (nur noch eine Rechnung)

1.4 Pilotprojekt Integration TaxiBus und AST in Hellenthal und Schleiden

Die Integration TaxiBus und AST soll zunächst in einem Pilotprojekt für die Kommunen Hellenthal und Schleiden getestet werden. Ziel des Projektes ist es zu untersuchen, in welcher Form die Integration von TaxiBus und AST umsetzbar ist. Es sollen die betriebliche Machbarkeit der Haustürbedienung im Rahmen des TaxiBus-Fahrplans geprüft sowie die finanziellen Auswirkungen bewertet werden. Das Pilotprojekt soll, wenn alle politischen Gremien auf kommunaler Ebene und Kreisebene zustimmen, zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 umgesetzt werden.

In Schleiden und Hellenthal bietet sich das Pilotprojekt an, da:

- ein Unternehmen in beiden Kommunen die AST- und TaxiBus-Verkehre durchführt
- in beiden Kommunen ähnliche Betriebszeiten im AST bestehen
- keine grenzüberschreitenden TaxiBus-Verkehre zu anderen Kommunen bestehen (außer Linie 821 von Broich nach Kall und 835 von Manscheid nach Kall, die im Pilotprojekt nicht berücksichtigt werden)
- in Hellenthal bereits erste Ansätze einer Integration im März 2012 umgesetzt wurden
- in Bustrainings festgestellt wurde, dass insbesondere bei Senioren die unterschiedlichen Systeme nicht bekannt sind.

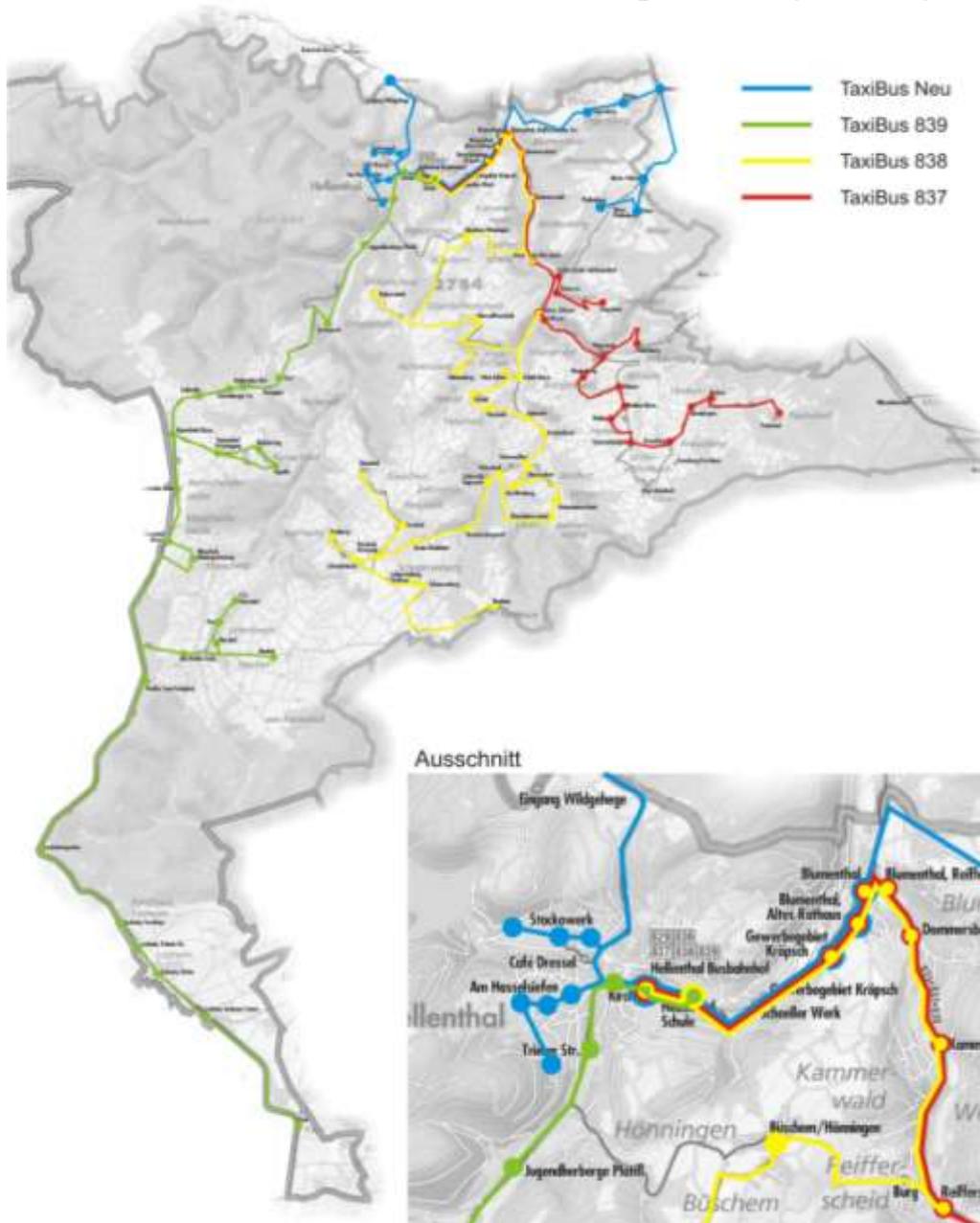
Es ist geplant, das Pilotprojekt bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 durchzuführen. Hierbei können im Jahr 2015 die Erfahrungen in der praktischen Umsetzung erhoben und im Jahr 2016 evaluiert werden. Sofern das System praktikabel ist und von den Bürgern akzeptiert wird, könnte das System zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 mit den entsprechenden Vorarbeiten kreisweit eingerichtet werden.

1.4.1 Fahrplankonzeption Hellenthal

Der neue erweiterte TaxiBus-Fahrplan für Hellenthal sieht vier TaxiBus-Linien vor. Es wurden eine neue Linie geschaffen und die drei bestehenden Linien 837, 838 und 839 um Haltestellen und Bedienungszeiten ergänzt. Somit wurden AST-Haltestellen in die Linien aufgenommen sowie das

Bedienungszeitfenster dieser Linien an die AST-Taktung angepasst (Abend- und Wochenendbedienung).

Zusammen mit der Gemeinde Hellenthal wurde folgendes Fahrplankonzept erarbeitet:



Die für Hellenthal neu eingerichtete TaxiBus-Linie umfasst die Orte Eichen, Ingersberg, Wollenberg, Felser und das Wildgehege. Zusätzlich wird die Erschließung innerhalb Hellenthals über diese Linie verbessert. Die Wohngebiete in der Nähe der Olefalsperre werden über die Linie im Zweistundentakt neu erschlossen. Diese Anbindung war ein Prüfaspect seitens der Gemeinde Hellenthal im Rahmen der NVP-Fortschreibung, der hierüber umgesetzt wird.

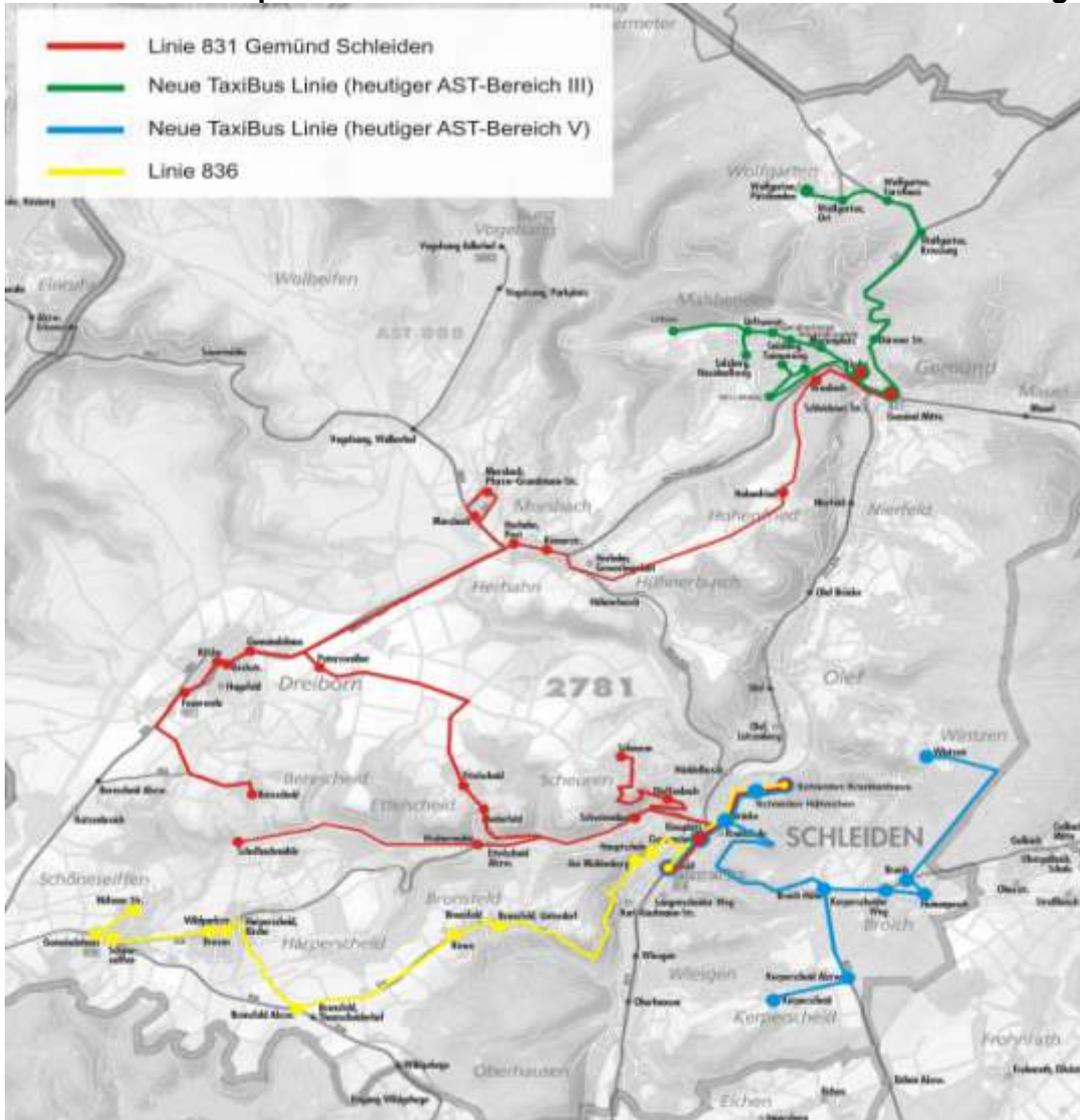
1.4.2 Fahrplankonzeption Schleiden

Aufgrund der Tatsache, dass in Schleiden noch keine Integration von AST-Verkehren stattgefunden hat, mussten hier deutlich mehr Veränderungen umgesetzt werden als in Hellenthal. Der neue erweiterte TaxiBus-Fahrplan für Schleiden sieht vier TaxiBus-Linien vor. Zwei dieser Linien sind

komplett neu. Die zwei weiteren sind die bestehenden Linien 831 und 836, die aber um Haltestellen und Bedienungszeiten des (ehemaligen) AST-Verkehrs ergänzt wurden.

Zusammen mit der Stadt Schleiden wurde das folgende Fahrplankonzept erarbeitet:

Abb. 2: Liniennetzplan der veränderten und neuen TaxiBus-Linien im Stadtgebiet



Im AST-Verkehr von Dreiborn und Herhahn kann sowohl nach Gemünd als auch nach Schleiden gefahren werden. Daher wird die bestehende TaxiBus-Linie 831 von Gemünd über Herhahn, Morsbach und Dreiborn nach Schleiden über Ettelscheid verlängert. Die zwei zusätzlichen TaxiBus-Linien binden einerseits den Bereich Wintzen, Broich und Kerperscheid an Schleiden an und andererseits den Bereich Salzberg, Wolfgarten und Malsbenden an Gemünd. Sehr abseits gelegene Haltestellen, wie z.B. Sauerühle oder Katzenbroich, werden im Rahmen der Integration aufgegeben, da hier die Nachfrage kaum bzw. gar nicht vorhanden war oder diese Haltestellen zu weit entfernt von den Linienwegen liegen.

In Schleiden werden ebenso wie in Hellenthal lediglich die AST-Fahrten integriert. Es wird keine Erweiterung des Fahrtenangebotes umgesetzt.

1.4.3 Kostenkalkulation

Dadurch, dass die bestehenden AST Verkehre lediglich in das TaxiBus-Format integriert werden, entstehen keine Neufahrten und somit grundsätzlich auch keine Mehrkosten. Durch die flächendeckende Haustürbedienung werden sich nach Beurteilung der RVK keine zusätzlichen

Betriebskosten ergeben. Lediglich für die Neuverkehre in Hellenthal zur Andienung der Wohnbereiche in der Nähe der Oleftalsperre sowie durch den im Vergleich zum AST-Verkehr geringeren TaxiBus-Zuschlag werden Mehrkosten bzw. Mindereinnahmen entstehen.

Hellenthal

Mehrverkehre entstehen im Bereich Hellenthal lediglich für die Neu-Erschließung des Wohngebietes in der Nähe der Oleftalsperre. Diese belaufen sich anhand einer groben Kalkulation auf ca. **4.400 Euro** pro Jahr.

Durch die Reduzierung des Zuschlags ergeben sich voraussichtlich Mindereinnahmen in Höhe von ca. **2.600 Euro** pro Jahr.

Schleiden

In der Stadt Schleiden wird es keine Mehrverkehre geben. Daher entstehen lediglich Mindereinnahmen in Höhe von rund **2.150 Euro** pro Jahr.

Übersicht Mehrkosten/Mindereinnahmen:

Kommune	durch Mehrleistung	durch niedrigeren Zuschlag	Gesamt
Hellenthal	4.400 Euro	2.600 Euro	7.000 Euro
Schleiden	0 Euro	2.150 Euro	2.150 Euro
Gesamt	4.400 Euro	4.750 Euro	9.150 Euro

Für beide Kommunen gilt: Der höhere TaxiBus-Zuschlag wird für alle TaxiBus-Fahrgäste (ausgenommen Kinder und ggf. Schwerbehinderte) erhoben. Somit wird sich allgemein die Einnahmesituation des TaxiBus-Zuschlags erhöhen. Da die Ergebnisse des TaxiBusses in den allgemeinen Zuschussbetrag des ÖPNV Kreis Euskirchen einfließen und nicht kommunenspezifisch zugerechnet werden, wird an dieser Stelle keine Gegenrechnung dieser Mehreinnahmen gegenüber den Mehrkosten dargestellt.

Weiterhin nicht berücksichtigt wurde, dass sich ab Januar 2015 durch die Einführung des Mindestlohns im Taxigewerbe der Taxitarif erhöhen könnte und somit auch die Kosten im TaxiBus- und AST-Verkehr steigen könnten. Da diese Erhöhung allgemein den ÖPNV im Kreis Euskirchen unabhängig des Pilotprojektes betrifft, wurde diese Veränderung in der Kalkulation nicht berücksichtigt.

Durch die Pilotphase soll die konkrete Nachfrageveränderung bewertet werden, so dass hierauf aufbauend auch die Kosten detaillierter aufbereitet werden können. Die o. g. Werte dienen lediglich der groben Orientierung.

1.4.4 Finanzierung

Für die TaxiBus-Linien hält die RVK die Konzession sowie die Verträge mit den Taxiunternehmen. Die AST-Konzessionen in Hellenthal und Schleiden hält der Kreis Euskirchen ebenso wie die Verträge mit den Taxiunternehmen und den Kommunen.

Bisher wurden die TaxiBus-Fahrten über die ÖPNV-Umlageberechnung anhand der Kilometerleistung den Kommunen zugeschrieben. Das AST wird von den Kommunen zunächst direkt mit dem Kreis Euskirchen abgerechnet. Im Rahmen der ÖPNV-Umlageberechnung werden dann die Kosten für die Fahrten, die tagsüber zu Zeiten und in Orte ohne TaxiBus-Bedienung stattfinden, den Kommunen gutgeschrieben.

Die Fahrten, die im Rahmen des TaxiBus-Betriebszeitfensters stattfinden, werden zukünftig komplett über die ÖPNV-Umlage den Kommunen zugeschrieben.

Für die darüber hinaus abends und am Wochenende durchgeführten Fahrten muss eine gesonderte Abrechnung direkt mit den Kommunen und nicht über die ÖPNV-Umlage erfolgen. Diese

Abrechnungssystematik wird im weiteren Verfahren zwischen der RVK, dem Kreis Euskirchen und den Kommunen festgelegt.

1.4.5 Weiteres Vorgehen

Die Kommunen Schleiden und Hellenthal bringen das Pilotprojekt im September in deren politische Gremien ein. Sofern die Kommunen und auch die Kreispolitik dem Projekt zustimmen, wird der Kreis Euskirchen mit der RVK die neuen Fahrpläne aufbereiten und das Projekt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 umsetzen. Im Vorlauf soll über die Bürgerbriefe und die Gemeindefahrpläne für das neue System geworben werden.

2. Pilotprojekt Verlängerung Linie 822 Bad Münstereifel - "Thürne" bis Sürst-Hardt zur Anbindung nach Rheinbach

Im Rahmen der Dorfwerkstätten wurde von der Dörfergemeinschaft "Am Thürne" eine bessere Verbindung in Richtung Rheinbach als wichtigstes Ziel formuliert. Die Dörfergemeinschaft besteht aus den Orten Eichen, Houverath, Lanzerath, Limbach, Maulbach, Scheuren und Wald. Insgesamt leben dort ca. 2.000 Personen. Im Rahmen eines Abstimmungsgesprächs mit dem durchführenden Verkehrsunternehmen RVK sowie den zuständigen Aufgabenträgern Kreis Euskirchen und Rhein-Sieg-Kreis wurde die nachfolgend beschriebene Konzeptidee als Umsetzungsvariante festgelegt. Diese würde bei Umsetzung im Rahmen der Fortschreibung in den NVP des Kreises Euskirchen übernommen.

2.1 Konzept "Am Thürne" nach Rheinbach

Das Umsetzungskonzept sieht eine Verlängerung der Linie 828 von Bad Münstereifel über die Dörfergemeinschaft Thürne und Kurtenberg bis Sürst-Hardt vor. In Sürst-Hardt kann ein Anschluss mit Umstieg auf die Linie 814 nach Rheinbach sichergestellt werden. Hierfür muss von Seiten des Aufgabenträgers Rhein-Sieg-Kreis die Abfahrtszeit der Linie 814 in Sürst-Hardt montags bis freitags um ca. 30 Minuten verlegt werden. In Rheinbach besteht dann ein Anschluss an die Bahn in Richtung Bonn. Um Berufspendlern aus der Thürne eine frühe Fahrmöglichkeit in Richtung Rheinbach anzubieten, wurden unter der Woche morgens zwei Fahrten nur aus dem Bereich Thürne mit Anschluss an die Linie 814 in Richtung Rheinbach aufgenommen.

Samstags müsste die Fahrlage der Linie 814 aufgrund der geänderten Zeiten der Voreifelbahn in Bad Münstereifel wie heute bestehen bleiben. Auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises würde dann ein Taktsprung zwischen den Betriebstagen Montag bis Freitag und Samstag bestehen. Diesem Taktsprung hat die Stadt Rheinbach nicht zugestimmt, so dass die Linie 814 komplett montags bis samstags um 30 Minuten verlegt wird. Daher ist eine Anbindung der "Thürne" nur montags bis freitags zu gewährleisten.

Vorteil dieses Konzeptes ist, dass sich keine Änderungen für die grundsätzliche Liniensystematik ergeben und kein Unternehmerwechsel erforderlich ist. Weiterhin wird sowohl in Bad Münstereifel als auch in Rheinbach montags bis freitags ein Anschluss an die Bahn hergestellt. Die Umstiegszeiten in Sürst-Hardt sind mit 2 bzw. 4 Minuten sehr kurz. Im Vergleich zu heute wird ein regelmäßiger Anschluss an die Linie 814, die ebenfalls als TaxiBus verkehrt, sichergestellt. Die Fahrzeit beträgt ab Houverath voraussichtlich 40 Minuten. Es wird ein Umstieg in Sürst-Hardt erforderlich.

2.2 Kostenkalkulation

Für die Kostenkalkulation wurden zwei verschiedene Varianten anhand der bestehenden Nachfragedaten berechnet. Für die Varianten können lediglich Annahmen getroffen werden, da nicht abgeschätzt werden kann, welche Nachfrage durch die Schaffung dieses neuen Anschlusses induziert wird.

Variante 1: Die Fahrten bis Sürst-Hardt werden zu insgesamt 5% nachgefragt, davon zu 80% aus dem Bereich Thürne und zu 20% ab Bad Münstereifel. Die Fahrten morgens für Berufspendler werden zu 80% nachgefragt.

Variante 2: Die Fahrten bis Sürst-Hardt werden zu insgesamt 10% nachgefragt, davon zu 80% aus dem Bereich Thürne und zu 20% ab Bad Münstereifel. Die Fahrten morgens für Berufspendler werden zu 80% nachgefragt.

Die Kilometer, die bereits heute auf Rheinbacher Gebiet nachgefragt werden, können in der Kilometerkalkulation gegen gerechnet werden.

Entsprechend dieser Parameter entstehen voraussichtlich folgende Mehrkilometer:

Variante 1: 7.090 KM
Variante 2: 12.420 KM

Für die Beschlussfassung in Bad Münstereifel wurde auf Basis des TaxiBus-Kilometersatzes von 2012 mit 1 Euro pro Kilometer als Zuschussbedarf gerechnet. Zwischenzeitlich liegt die TaxiBus-Abrechnung für das Jahr 2013 vor. Seither muss mit einem Zuschussbedarf im TaxiBus in Höhe von 1,10 Euro gerechnet werden. Nachfolgend wird zuerst der Wert von 2013 und in Klammern noch der Wert auf Basis der Berechnung 2012 dargelegt. Für Variante 1 ergibt sich ein Zuschussbedarf für die Mehrkilometer von **7.800 Euro** (7.090 Euro) pro Jahr. Bei Variante 2 läge der Zuschussbedarf bei ca. **13.700 Euro** (12.420 Euro) pro Jahr.

2.3 Finanzierung

Die TaxiBus-Fahrten der Linie 828 werden bislang komplett durch den Kreis Euskirchen finanziert. Die Kilometerleistung, die bis Kurtenberg auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises besteht, wird im Rahmen der ÖPNV-Umlageberechnung der Stadt Bad Münstereifel zugeschrieben. Die Finanzierungsregelung sollte nach Ansicht des Aufgabenträgers Rhein-Sieg-Kreis weiterhin beibehalten werden, da über die Verlängerung der Linie 828 bis Sürst-Hardt vor allem Bedarfe aus dem Gebiet des Kreises Euskirchen abgedeckt werden. Die Verkehre der Linie 814 von Sürst-Hardt nach Rheinbach werden durch den Rhein-Sieg-Kreis finanziert.

Es wird davon ausgegangen, dass die Finanzierung weiterhin wie bisher für den Bereich bis Sürst-Hardt komplett über den Kreis Euskirchen erfolgt. Aufgrund der Mehrkilometerleistung für die Stadt Bad Münstereifel, hat diese auch den höchsten Anteil der Mehrkosten zu tragen. Im Rahmen der ÖPNV-Umlageberechnung hätte die Stadt Bad Münstereifel bei

Variante 1 ca. **6.350 Euro** (6.250 Euro) und bei
Variante 2 knapp **11.100 Euro** (11.000 Euro) als Mehrkosten pro Jahr zu zahlen.

Die verbleibenden Mehrkosten verteilen sich auf die weiteren 10 Kreiskommunen.

2.4 Beschluss Stadt Bad Münstereifel

Die Stadt Bad Münstereifel hat folgenden Beschluss zu der Maßnahme gefasst: Die Verwaltung wird beauftragt, sich für die Umsetzung der beschriebenen Lösungsvariante einzusetzen. Die hierfür notwendigen Mittel werden überplanmäßig bereitgestellt und durch Einsparung bei der Schülerbeförderung gedeckt.

2.5 Stellungnahme Rhein-Sieg-Kreis

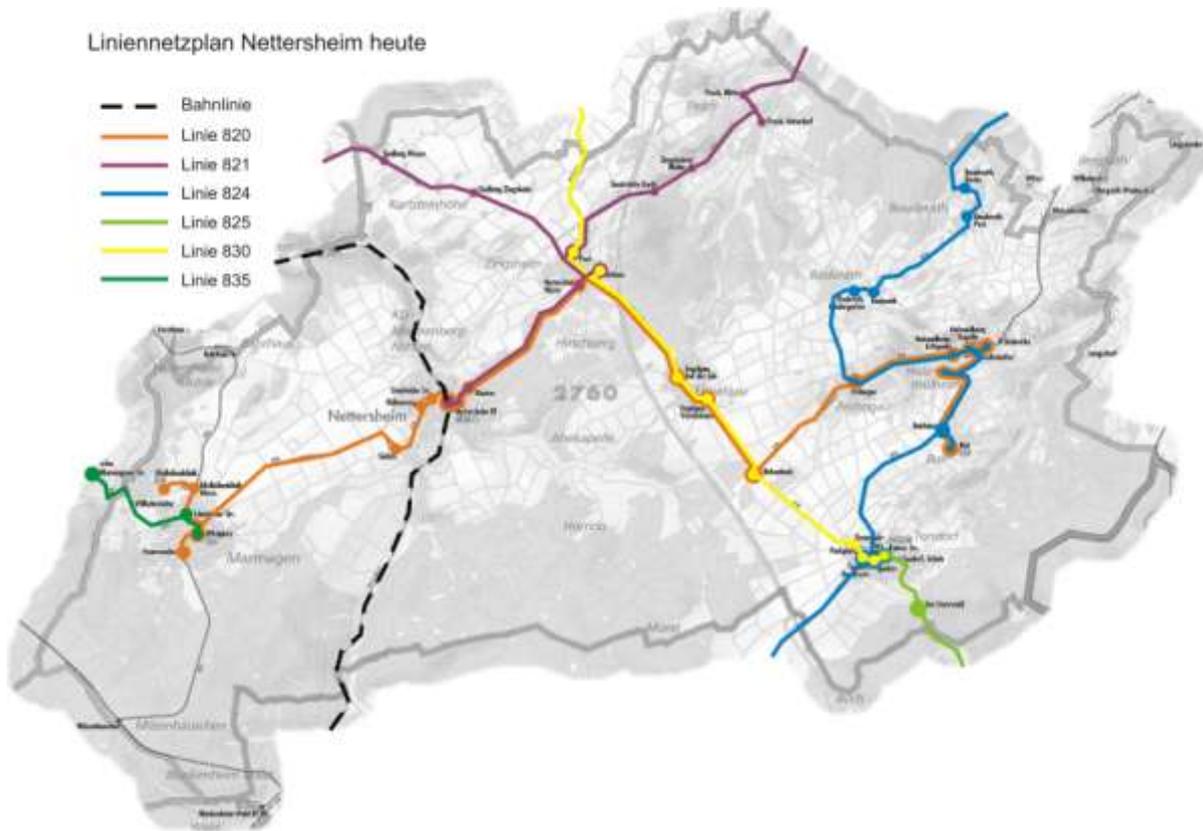
Der Rhein-Sieg-Kreis bzw. die Stadt Rheinbach hat dem oben erläuterten Taktsprung zwischen Montag bis Freitag und Samstag auf der Linie 814 nicht zugestimmt. Die Linie 814 wird komplett um 30 Minuten verschoben.

Daher wird von Seiten der Verwaltung des Kreises Euskirchen empfohlen, zumindest montags bis freitags die Anbindung von den Höhenorten Bad Münstereifels in Richtung Rheinbach umzusetzen.

3. Veränderung der Linien 820 und 830 im Gemeindegebiet Nettersheim

Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans hat das Planungsbüro VIA untersucht, wie Bahn, Linienbus, TaxiBus und Schülerbus im Bereich der Gemeinden Nettersheim und Blankenheim

besser verknüpft und in Folge dessen das TaxiBus- und das Linienbussystem umorganisiert werden können. Die Gemeinde hatte zudem um Prüfung gebeten, ob Tondorf, Roderath und Boudersath an die Bahn in Nettersheim angebunden werden können. Nachfolgend ist zunächst das heutige ÖPNV-Angebot dargestellt.



Das Liniennetz zeigt, dass es in Nettersheim auf mehreren Abschnitten Bereiche gibt, die durch zwei Linien, die allerdings unterschiedliche Quelle-Ziel-Verbindungen aufweisen, parallel bedient werden.

Vor dem Hintergrund der Einrichtung der Gesamtschule Blankenheim wurden zwei Varianten einer Linienbedienung in Blankenheim und Nettersheim durch das Planungsbüro VIA erarbeitet. Die erste Variante sieht eine deutliche Fahrleistungserweiterung und somit Auswirkungen auf die ÖPNV-Umlageberechnung vor, so dass diese erst im Rahmen des ersten Entwurfs zum NVP Kreis Euskirchen behandelt werden soll. Vor einer Umsetzung dieser ersten Variante besteht noch ein hoher Arbeitsaufwand, um z.B. bestehende Schülerverkehrsfahrten integrieren zu können, so dass eine kurzfristige Umsetzung nicht möglich ist.

Da die zweite Variante lediglich das Gemeindegebiet Nettersheim betrifft und die Veränderungen nur gering die ÖPNV-Umlage belasten werden, wird diese Maßnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 zur Umsetzung vorgeschlagen.

Daher wird vorgeschlagen, die Linie 830 von Mechernich aus nur noch bis Zingsheim zu führen, da ab dort die Ortsteile über die veränderte Linie 820 an den Nettersheimer Bahnhof angebunden werden. Die dem Schülerverkehr dienenden Fahrten der Linie 830 bleiben aufgrund der hohen Fahrgastnachfrage weiterhin bestehen.

Vorteil ist, dass der parallele Abschnitt durch die Kappung der Linie 830 in Zingsheim abgebaut wird. **Nachteil:** Zukünftig können die Bürger aus Engelgau und Tondorf nicht mehr direkt nach Mechernich gelangen (Kreis Krankenhaus, Ärztehaus, Bahnhof). Dies könnte nur über einen Umstieg am Bahnhof Nettersheim erfolgen. Ein Umstieg zwischen den Linien 820 und 830 wäre aufgrund der Anschlusszwänge an den jeweiligen Bahnhöfen Nettersheim und Mechernich gar nicht oder nur mit sehr langen Wartezeiten möglich. Bei Nutzung der Bahn ab Nettersheim in Richtung Mechernich wären die Fahrgäste deutlich länger unterwegs (Fahrzeit Tondorf - Mechernich heute: 29 Minuten; zukünftig mit Umstieg auf die Bahn: 43 bzw. 56 Minuten).

Fahrgastnachfrage auf dem Abschnitt Zingsheim - Tondorf der Linie 830:

Auf den heutigen Linienverkehrsabschnitten zwischen Zingsheim und Tondorf ist die Nachfrage sehr gering. Im Rahmen einer Fahrgastzählung wurde festgestellt, dass die Fahrten ab Zingsheim in Richtung Tondorf überwiegend nur von 1 Person nachgefragt werden, maximal waren 4 Personen pro Fahrt angetroffen worden. Lediglich die Schulfahrten morgens zwischen Tondorf und Zingsheim wurden sehr gut nachgefragt und sollten im Linienverkehr bestehen bleiben.

Im TaxiBus-Verkehr der Linie 830 fuhren in 2013 insgesamt 5.555 Fahrgäste. 70% der Fahrgäste verbleiben auf dem Stadtgebiet Mechernich. 2% fahren lediglich auf dem Gemeindegebiet Nettersheim und 28% fahren zwischen den beiden Kommunen. Bei der Beibehaltung der Linie 830 bis Zingsheim wären entsprechend der Fahrgastnachfrage von 2013 insgesamt ca. 950 Fahrgäste pro Jahr von der Kappung der Linie betroffen.

Die Veränderungen zur Linie 820 und 830 können nur zusammen umgesetzt werden, da andernfalls entweder Tondorf komplett abgehängt würde (Umsetzung nur Kappung Linie 830) oder weitere parallele Abschnitte hinzukämen (Umsetzung nur Ringverkehr 820).

Ob und wie viele Fahrgäste tatsächlich von der Veränderung betroffen sind, kann erst nach der Umsetzung eruiert werden. Sollte die Betroffenheit nach Umstellung der Linien sehr hoch sein könnten die TaxiBus-Fahrten der Linie 830 ggf. wieder bis Tondorf geführt werden. Dies gilt es zu gegebener Zeit zusammen mit der Gemeinde Nettersheim zu entscheiden.

3.3 Anbindung der Orte Roderath und Boudersath an Nettersheim

Die beiden Orte Roderath und Boudersath sind heute über die Linie 824 an den Bahnhof in Bad Münstereifel und den Busbahnhof in Blankenheim angebunden. Eine Verbindung zum Bahnhof in Nettersheim besteht bisher nicht.

Von Seiten der Gemeinde Nettersheim wurde um Prüfung gebeten, ob diese Orte an den Bahnhof in Nettersheim angebunden werden können. Eine Integration dieser Orte in den Ringverkehr der Linie 820 ist leider nicht möglich, da dies aufgrund der Lage der Orte, der Fahrtzeiten sowie der Anschlusssituation in Nettersheim nicht umsetzbar ist. Die Anbindung kann daher nur mit einem zusätzlichen TaxiBus-Verkehr mit Anbindung an die Linie 820 in Frohngau oder Engelgau erfolgen. Daher wird die Umsetzung dieser neuen Verbindung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 vorgeschlagen. Die Verbindung der Orte über die Linie 824 in Richtung Bad Münstereifel und Blankenheim bleibt weiterhin bestehen.

Vorteil: Roderather und Boudersather Bürger hätten erstmals einen Anschluss an die Bahn in Nettersheim. Diese Maßnahme kann zudem unabhängig der Veränderungen auf den Linien 820 und 830 umgesetzt werden. **Nachteil:** Für die Roderather und Boudersather wird ein Umstieg auf die Linie 820 erforderlich, so dass diese Verbindung nach Nettersheim weniger attraktiv ist als die weiterhin vorhandene Direktverbindung zum Bahnhof Bad Münstereifel. Zudem muss für eine relativ kurze

Streckenverbindung ein Unternehmen mit der Durchführung dieser Verkehre gefunden und beauftragt werden.

3.4 Kilometerbetrachtung

Für die Veränderungen auf den Linien 820 und 830 ergeben sich folgende Kilometerleistungen:

Linie 820:

Die Linie 820 wird lediglich im TaxiBus-Verkehr verändert. Es wird davon ausgegangen, dass aufgrund des Ringverkehrs keine wesentlichen Mehrkilometer auf der Linie entstehen.

Linie 830:

Entfall Linienverkehrskilometer auf Nettersheimer Gebiet:	17.800 KM
Entfall TaxiBuskilometer auf Nettersheimer Gebiet:	4.400 KM
Summe:	22.200 KM

Anbindung Roderath/Bouderath:

Aufgrund der Tatsache, dass diese Verbindung bisher noch nicht besteht, gibt es keine Erfahrungswerte, wie hoch die Kilometerleistung pro Jahr ausfallen wird.

Die durch die Kappung der Linie 830 prognostizierten ca. 22.200 Kilometer Ersparnis pro Jahr werden durch den Ringverkehr auf der Linie 820 und die Anbindung Roderath/Bouderath an den Bahnhof Nettersheim verringert werden. Es wird davon ausgegangen, dass die Gemeinde Nettersheim keine Mehrkilometerleistungen zu tragen haben wird, sondern voraussichtlich Kilometereinsparungen im Rahmen der ÖPNV-Umlageberechnung verzeichnen wird. Erste Erkenntnisse hierzu werden allerdings erst im Verlauf des ersten Fahrplanjahres bei Umsetzung vorliegen.

gez. i. V. Poth

Landrat

Geschäftsbereichsleiter/in: _____ (Unterschrift)	Abteilungsleiter/in: _____ (Unterschrift)	Sachbearbeiter/in: _____ (Unterschrift)	Kreistagsbüro: _____ (Unterschrift)
--	---	---	---