Sachstand Fortschreibung NVP

1. Grundlagen Fortschreibung Nahverkehrsplan
2. Prüfaufträge / Konzepte:
   - 2.1 Bereits umgesetzte bzw. bearbeitete Prüfaufträge
   - 2.2 Fortschreibung kreisweiter Bedienungsstandard
   - 2.3 Schülerverkehr
   - 2.4 Pilotprojekt Integration TaxiBus und AST in Schleiden und Hellenthal
   - 2.5 TaxiBus-Zuschlag
   - 2.6 Teilraumkonzepte
     - 2.6.1 Konzept Zülpich
     - 2.6.2 Konzept Bad Münstereifel / Mechernich
   - 2.7 AVV-Linien
3. Weiteres Vorgehen / Ausblick

Sachstand Fortschreibung NVP

1. Grundlagen Fortschreibung Nahverkehrsplan
2. Prüfaufträge / Konzepte :
   - 2.1 Bereits umgesetzte bzw. bearbeitete Prüfaufträge
   - 2.2 Fortschreibung kreisweiter Bedienungsstandard
   - 2.3 Schülerverkehr
   - 2.4 Pilotprojekt Integration TaxiBus und AST in Schleiden und Hellenthal
   - 2.5 TaxiBus-Zuschlag
   - 2.6 Teilraumkonzepte
     - 2.6.1 Konzept Nettersheim - Blankenheim
     - 2.6.2 Konzept Blankenheim
     - 2.6.3 Konzept Schleidener Tal – Verdichtung 829
   - 2.7 AVV-Linien
3. Weiteres Vorgehen / Ausblick

TOP 1 Grundlagen Fortschreibung Nahverkehrsplan

Grundlagen Fortschreibung NVP, Teil 1

Aufgabe:

- Kreis (= Aufgabenträger des ÖPNV) stellt „zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV“ einen Nahverkehrsplan auf.

Wesentliche Inhalte:

- Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot inkl. Finanzierung und Investitionsplanung (Besonderheit NVP Kreis EU: Ziel umsetzungsreife Planungen, nach Möglichkeit Detaillierung)
- Berücksichtigung der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel, der Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum Jahr 2022 (neue Vorschrift; Thema wird bei nächster Fortschreibung behandelt)

Wirkung:

- Berücksichtigung durch Genehmigungsbehörde (Bezirksregierung) bei Anträgen auf Liniengenehmigungen
- Grundlage für die Vergabe von Verkehrsleistungen durch den Kreis

Grundlagen Fortschreibung NVP, Teil 2

Verfahren:

- § 9 Abs. 5 ÖPNVG NRW: Fortschreibung bei Bedarf
- Umsetzung Kreis:
  - aktuelle Fortschreibung auf bestimmte Themenbereiche reduziert
  - zukünftig stetige Fortschreibung geplant
  - Anpassung an aktuelle Entwicklungen
- Benehmensherstellung mit den kreisangehörigen Kommunen
- Einvernehmen mit der Stadt Euskirchen (ebenfalls Aufgabenträger, da Betrieb eines eigenen Verkehrsunternehmens) zu den ihr Aufgabengebiet betreffenden Inhalten
- Einbindung vorhandener Verkehrsunternehmen
- Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern / Zweckverbänden
- Beschluss durch den Kreistag

NVP Kreis Euskirchen 2005 (2. NVP)

- Beschluss Dezember 2005, Aktualisierung Mindeststandard in 2008
- Wesentliches Ziel aus dem Leitbild NVP 2005:

„Für die Bevölkerung im Kreis Euskirchen soll in der Weiterentwicklung des ÖPNV das gegenwärtige ÖPNV-Angebot im Busverkehr quantitativ auf derzeitigem Niveau unter Sicherung des aktuellen Finanzrahmens gewährleistet werden, wenn Rückgänge der Nachfragepotenziale und Wirtschaftlichkeitsaspekte dem nicht entgegenstehen bzw. Angebotsanpassungen erforderlich machen. Angebotsverbesserungen (Vertaktungen, Anschlusssicherung, Spät- und Wochenendverkehr) sind im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten anzustreben. Darüber hinaus sind bedarfsorientierte Bedienungsformen zur Angebotsergänzung insbesondere im Schwachlastverkehr zu prüfen und vorhandene weiterzuentwickeln.“

Derzeitiges Angebot SPNV / ÖPNV im Kreis Euskirchen

- SPNV Eifelstrecke und Voreifelbahn
- Schnellbusse SB63, SB82 und SB98
- Regionalverkehrslinien, z.B. 801, 808, 810, 829, 298 etc.
- TaxiBus-Verkehre (27 Linien im Kreis Euskirchen)
- Anruf-Sammeltaxi (in 6 Kommunen)
- Seit Dez. 2014: Verschmelzung von TaxiBus und AST in Schleiden/Hellenthal

Bedienungshäufigkeit:

- annähernd kreisweit Stundentakt
- montags bis freitags zwischen 6 und 19 Uhr
- samstags zwischen 6 und 14 Uhr

- Auf den Hauptachsen (SPNV und Regionalverkehrslinien) und in Kommunen mit AST-Verkehr überwiegend auch Abend- und Wochenendangebot

(Konzessionierte) Verkehrsunternehmen auf dem Gebiet des Kreises:

- RVK, Schäfer, DKB, RVE, SVE

Grundlagen Fortschreibung NVP, Teil 5

- **Leistungskennzahlen (KM) im ÖPNV 2013:**

  - Linienverkehr nach §42 PBefG (inkl. RVK, DKB, RVE, Schäfer) 3.848.603 KM
  - TaxiBus-Verkehr: 809.578 KM
  - AST-Verkehr (ohne EU und W´wist): 68.319 KM
  - **Summe: 4.726.500 KM**

- **Fahrgäste in alternativen Bedienungsformen 2013:**

  - TaxiBus: 113.891 Fahrgäste
  - AST: 8.669 Fahrgäste

- **Kostenkennzahlen:**

  ÖPNV-Umlage für 2014: 3.523.200 Euro

  ÖPNV-Umlage für 2015: 4.440.100 Euro

Grundlagen Fortschreibung NVP, Teil 6

- **Höhe der ÖPNV-Umlage abhängig von:**
  - Kosten der Verkehrsverträge (derzeit nur RVK)
  - Verwaltungsaufwand Kreis Euskirchen
  - Gewinne aus Beteiligungen (ene, ERE, NER, RVK)
  - Zuweisungen des Landes (ÖPNV-Pauschale, Ausbildungsverkehrspauschale) für Linienverkehre

- **ÖPNV-Umlageschlüssel; Verteilung des ÖPNV-Umlagebetrages:**
  - 15% nach allgemeinen Kreisumlagegrundlagen
  - 85% nach Nutz-KM je durchfahrener Kommune
    - RVK-Linien (inkl. alle 700er –Linien Schüler-Linienverkehre; Ausn.: Mehrverkehr Mechernich – Blankenheim zur Anbindung GS)
    - TaxiBus-KM nach tatsächlicher Inanspruchnahme
    - AST, sofern im Bedienungszeitfenster NVP

TOP 2 Prüfaufträge / Konzepte

TOP 2.1 Bereits umgesetzte bzw. bearbeitete Prüfaufträge

Prüfaufträge / Konzepte

- Anpassung ÖPNV-Angebot an SPNV-Angebot (Ausweitungen/Veränderungen Dezember 2013 und 2014) auf der Eifelstrecke und Voreifelbahn

- Frühzuganbindung Bad Münstereifel aus dem Höhengebiet (Ziel: Umsetzung Dez. 2015)

- Frühzuganbindung Kall aus dem Schleidener Tal (Befassung Kommunale Gremien steht noch aus).

- Kommunengrenzenüberschreitender AST-Verkehr (grundsätzlich möglich, aber zunächst Abwarten Ergebnisse des Pilotprojektes).

Prüfaufträge / Konzepte

- Abgleich der Ergebnisse der HH-Befragung mit dem bestehenden ÖPNV-Angebot; Definition von Schwellenwerten;

- Handlungsbedarfe teilweise bereits durch vorhandene Prüfaufträge abgedeckt (z.B. Verbindung Bad Münstereifel – Mechernich). Übrige: Werden im Rahmen der weiteren Bearbeitung geprüft und wurden unter dem Punkt „Weiteres Vorgehen“ aufgenommen.

- Konzepte für grenzüberschreitende Verkehre; Diskussion mit den benachbarten Aufgabenträgern und VU; nächste Schritte: Abstimmung mit den betroffenen Kommunen

- Gemeinsames Projekt mit den Nordeifel Werkstätten (NEW) zur Förderung der Mobilität und Nutzung des ÖPNV für die behinderten Beschäftigen

Prüfaufträge / Konzepte

Umsetzung zum Fahrplanwechsel am 14.12.2014:

- Beginn Pilotprojekt TaxiBus-AST-Integration in Hellenthal und Schleiden

- Anbindung „Thürne“ in Richtung Rheinbach montags bis freitags

- Teilraum Nettersheim: Veränderte Linienführung 820 mit erstmaliger Anbindung Bouderath, Roderath und Tondorf an den Bahnhof Nettersheim

- „Ferienfahrten“: insgesamt 48 schwach besetzte Linienbusfahrten entfallen oder werden durch TaxiBus-Fahrten ersetzt (Hintergrund: Ergebnisse einer vom Kreis beauftragten Zählung von Fahrten, die in den Ferien stattfinden)

Kreis EUSKIRCHEN
Einfach wohl fühlen!

TOP 2.2 Fortschreibung kreisweiter Bedienungsstandard

2.2.1 bisherige Bedienungsqualität

2.2.2 neuer vereinfachter Bedienungsstandard

2.2.3 Ausweitung der Betriebszeiten Varianten 1 bis 3

Gemäß NVP vom Dezember 2005 wird in

- **Erschließungs,-**
- **Verbindungs- und**
- **Bedienungsqualität**

unterschieden.

Die **Erschließungsqualität** gibt Auskunft über die Haltestellendichte und die Einzugsbereiche der Linien. Als Haltestellenradius wird im NVP 2005 folgendes festgelegt und hat weiterhin Bestand:

Verkehrsmittel	**Radius Einzugsbereich Haltestelle**
Bahnstationen (SPNV)	1.000 Meter
Schnellbus	500 Meter
Regionalbus	300 Meter
TaxiBus	300 Meter

In den vergangenen Jahren wurden einige Haltstellen zusätzlich aufgenommen. Insofern ist die Erschließungsqualität im Kreis Euskirchen weiterhin als **gut bis sehr gut** zu bewerten. Es erfolgt **keine Aktualisierung** der Erschließungsqualität im Vergleich zu 2005.

Die **Verbindungsqualität** zeigt an, wie attraktiv der ÖPNV im Vergleich zum MIV ist. Hierbei wurden im NVP 2005 die Fahrzeiten des ÖPNV sowie des MIV verglichen und ins Verhältnis gesetzt.

Aufgrund der Tatsache, dass dieser Vergleich sehr aufwendig ist und sich an den Fahrzeiten des ÖPNV und MIV seit 2005 nichts verändert hat, wird diese Untersuchung ebenfalls nicht erneut durchgeführt.

Die Verbindungsqualität im Kreis Euskirchen wies im NVP 2005 überwiegend **Mängel** auf. Dies liegt vor allem darin begründet, dass im Vergleich zum MIV (Konkurrenz Autobahn) im ÖPNV zum Teil lange Fahrzeiten bestehen.

2.2.1 neuer vereinfachter Bedienungsstandard

- Überprüft wurde die **Bedienungsqualität**.
- Diese legt fest, wie häufig aus den einzelnen Ortsteilen gefahren werden soll.
- Hierfür wurde ein **Bedienungsstandard** je Ortsteilkategorie in 2005 festgelegt und im Jahr 2008 überprüft und fortgeschrieben.
- Aktualisierung erforderlich
- **Vorschlag: Vereinfachter Bedienungsstandard als neuer Mindeststandard**

  < 50 - 500 Einwohner: 120-Minuten-Takt

  ≥ 500 Einwohner: 60-Minuten-Takt

- Überprüfung des bestehenden Angebotes in allen 282 Hauptorten und Ortsteilen des Kreises (ohne Stadtgebiet Euskirchen) im Zeitfenster 6-19 Uhr montags bis freitags auf Erfüllung der Taktung:

2.2.1 neuer vereinfachter Bedienungsstandard

Ergebnis:

Der vorgeschlagene vereinfachte Bedienungsstandard wird zum größten Teil erfüllt.

210	Standard erfüllt (112 OT mit 60-Takt anstatt 120-Takt übererfüllt)
58	ohne Prüfung (Hauptorte und Ortsteile unter 50 Einwohner)
14	**Standard nicht erfüllt (s. nächste Folie)**

Empfehlungsvorschlag der Kreisverwaltung:

Der Kreis Euskirchen strebt im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten eine Umsetzung des neuen Mindeststandards an und prüft diese im Zuge der Umsetzung der Integration AST/TB.

2.2.1 neuer vereinf. Bedienungsstandard

In folgenden Ortsteilen wird der Standard nicht erfüllt.

Grund: Abweichen vorgegebene und erreichte Anzahl der Fahrtenpaare (FP)

Ortsteil	EW-Zahl	Neuer Standard	Anzahl FP neuer Standard	Anzahl FP Alter Standard	Fahrtenzahl heute
HE-Hönningen	101	120-Minuten-Takt	7 FP	5 FP	5 FP
HE-Dickerscheid	106	120-Minuten-Takt	7 FP	5 FP	5 FP
HE-Hescheld	127	120-Minuten-Takt	7 FP	5 FP	5 FP
HE-Oberreifferscheid	146	120-Minuten-Takt	7 FP	5 FP	6 FP
HE-Wollenberg	182	120-Minuten-Takt	7 FP	5 FP	5 FP
BM-Eschweiler	554	60-Minuten-Takt	13 FP	9 FP	9 FP
ME-KommernSued	664	60-Minuten-Takt	13 FP	9 FP	9 FP
ME-Strempt	941	60-Minuten-Takt	13 FP	9 FP	7 FP
SL-Salzberg	735	60-Minuten-Takt	13 FP	9 FP	7 FP
SL-Malsbenden (Gemünd)	950	60-Minuten-Takt	13 FP	9 FP	7 FP
ZU-Niederelvenich	588	60-Minuten-Takt	13 FP	9 FP	9 FP
ZU-Wichterich	911	60-Minuten-Takt	13 FP	9 FP	9 FP
ZU-Buervenich	933	60-Minuten-Takt	13 FP	9 FP	9 FP
ZU-Hoven	1077	60-Minuten-Takt	13 FP	9 FP	10 FP

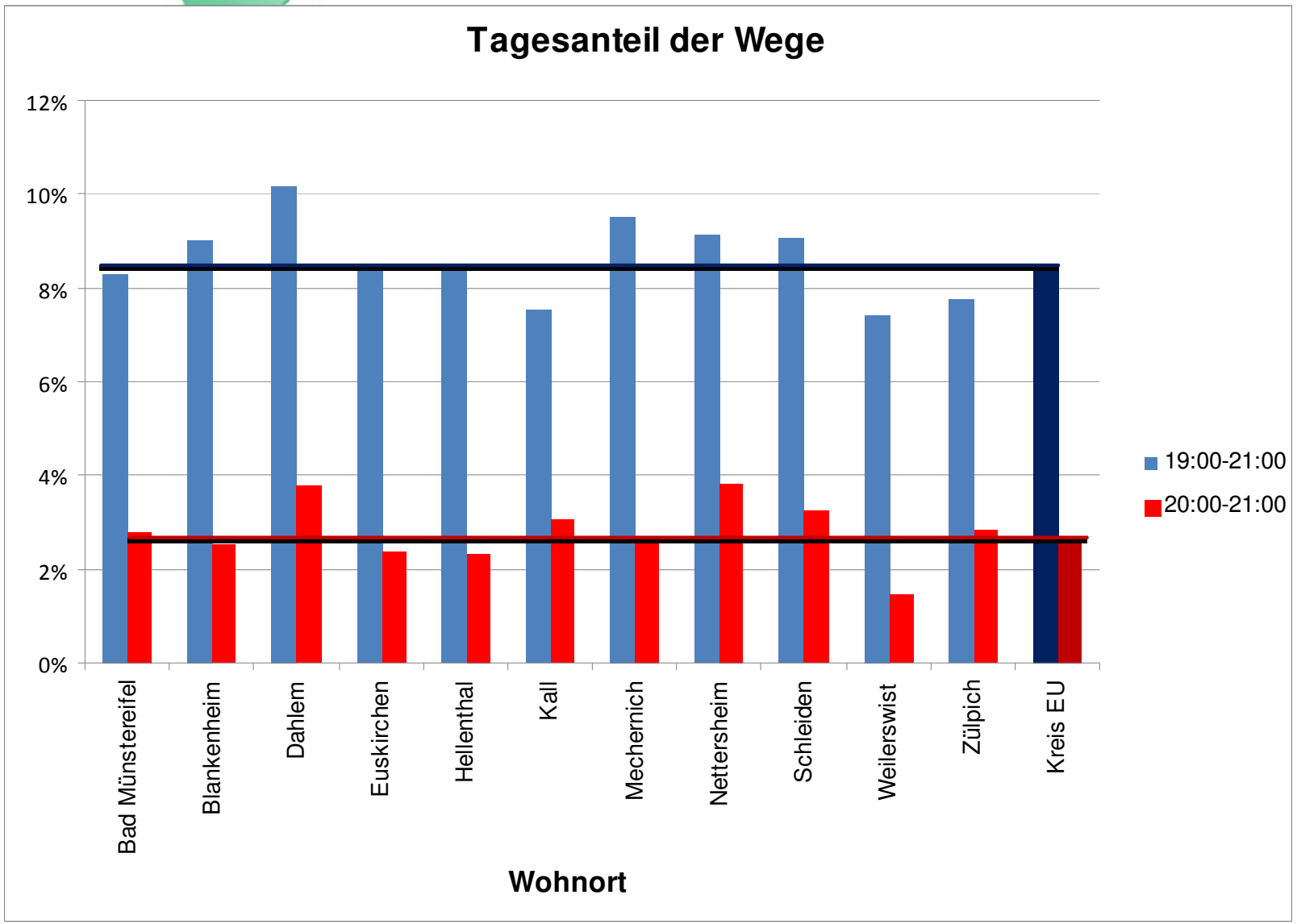
Ausweitung der Betriebszeiten:

- Anhand der Haushaltsbefragung wurde festgestellt, dass zwischen 19 Uhr und 21 Uhr noch 8,5 % der Wege durchgeführt werden. Zwischen 19 Uhr und 20 Uhr liegt der Anteil bei knapp 6%.
- Gründe: längere Öffnungszeiten, veränderte Arbeitszeiten
- Zum Vergleich: Morgens finden zwischen 6 Uhr und 7 Uhr ca. 3% der Wege, zwischen 7 Uhr und 8 Uhr knapp 10% der Wege statt.

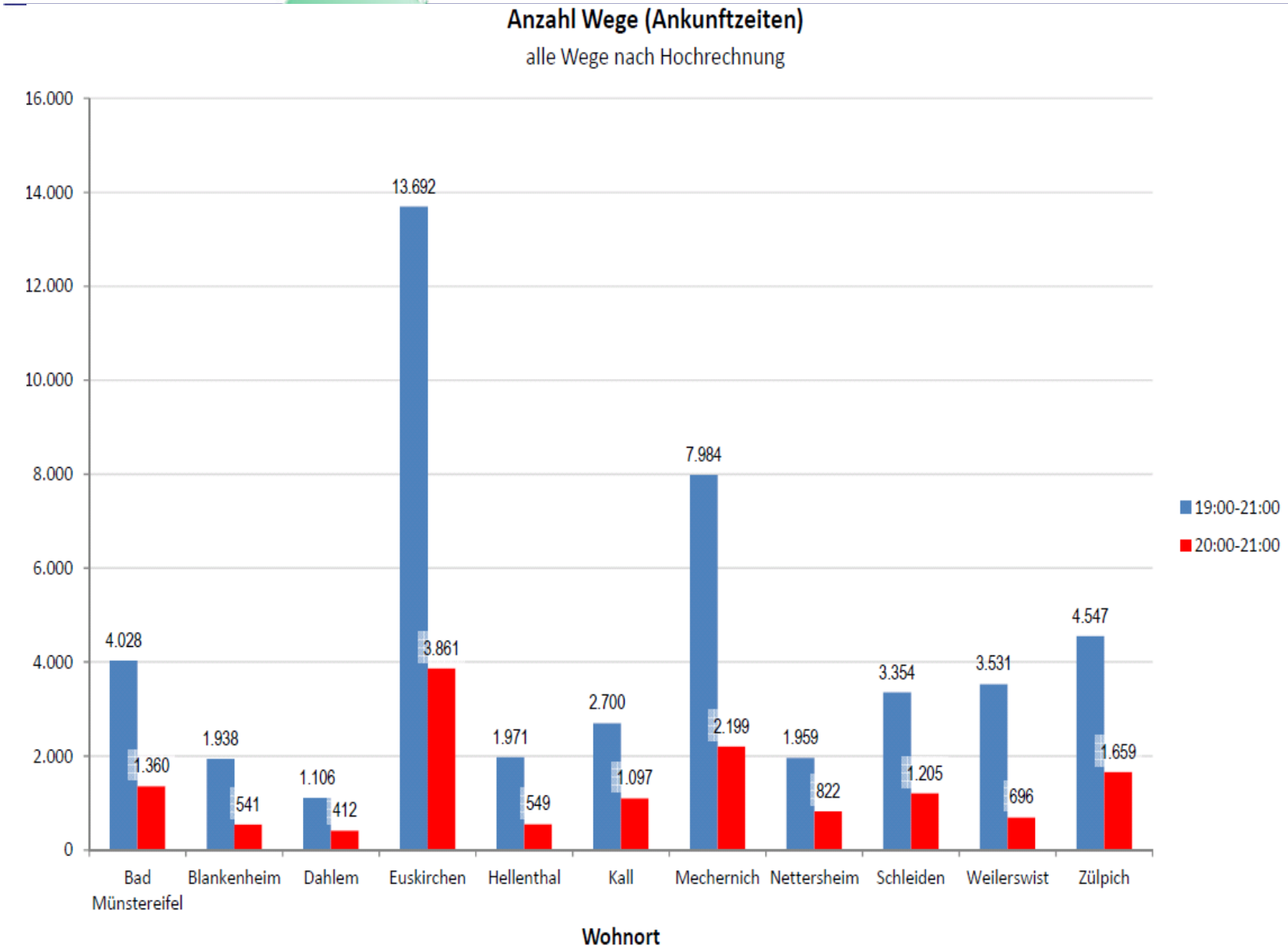
- **Daher Vorschlag: Verlängerung bis 21 Uhr (statt bisher bis 19 Uhr)**
- **Betrifft überwiegend den TaxiBus-Verkehr!**

- Nachfolgende Darstellung:
  Anteil der Wege je Kommune für den Zeitraum 19 bis 21 Uhr
- Insbesondere in den Südkreiskommunen liegt die Nachfrage über dem Kreisdurchschnitt (längere Anfahrtswege).

Fortschreibung kreisweiter Bedienungsstandard



Fortschreibung kreisweiter Bedienungsstandard



Fortschreibung kreisweiter Bedienungsstandard

Varianten:

(Durch neue Kostenerkenntnisse haben sich die Kosten im Vergleich zur Infoveranstaltung vom 03.07.2014 erhöht):

Bausteine	Veränderungen	Zusatzkosten der einzelnen Bausteine pro Jahr
Basisvariante **1**	Verlängerung der Bedienungszeit montags bis freitags abends auf 21 Uhr für die Rückfahrt zum Wohnort; Hinfahrten zum Mittel- bzw. Oberzentrum bis 20 Uhr	TaxiBus:95.200 € Linienbus:31.000 € **Summe:126.200 €**
Ausbauvariante **2a**	Ausdehnung der Bedienungszeit bis samstags abends 20 Uhr für die Rückfahrt zum Wohnort; Hinfahrten zum Mittel- bzw. Oberzentrum bis 19; samstags ganztägig 120-Min-Takt statt 60-Min-Takt	TaxiBus: 4.800 € Linienbus:4.700 € **Summe: 9.500 €**
Ausbauvariante **2b**	Ausdehnung der Bedienungszeit bis samstags abends 20 Uhr für die Rückfahrt zum Wohnort; Hinfahrten zum Mittel- bzw. Oberzentrum bis 19; samstags 60-Min-Takt bis ca. 14 Uhr wie bisher, dann 120-Min.-Takt	TaxiBus:33.700 € Linienbus:13.700 € **Summe:47.400 €**
Ausbauvariante **3**	Bedienung an Sonn- und Feiertagen im Zeitfenster von 9 bis 20 Uhr für die Rückfahrt zum Wohnort; Hinfahrten zum Mittel- bzw. Oberzentrum bis 19 Uhr im 120-Min-Takt	TaxiBus:26.300 € Linienbus:30.700 € **Summe:57.000 €**

Ggf. einzusparende AST-Verkehre sind hier noch nicht berücksichtigt.

Fortschreibung kreisweiter Bedienungsstandard

Diese Angaben dienen der groben Einschätzung.

Zusammenfassung:

Gesamtübersicht Kosten Kommune	Ausbaustufe 1	Ausbaustufe 2a	Ausbaustufe 2b	Ausbaustufe 3
Bad Münstereifel	18.000,00 €	-7.200,00 €	800,00 €	-3.700,00 €
Blankenheim	11.150,00 €	0,00 €	4.050,00 €	3.700,00 €
Dahlem	3.150,00 €	0,00 €	1.150,00 €	1.050,00 €
Euskirchen	9.100,00 €	750,00 €	4.450,00 €	7.450,00 €
Hellenthal	850,00 €	-3.900,00 €	-1.550,00 €	-1.900,00 €
Kall	6.890,00 €	320,00 €	2.280,00 €	1.400,00 €
Mechernich	27.180,00 €	3.980,00 €	8.970,00 €	4.600,00 €
Nettersheim	11.400,00 €	0,00 €	4.200,00 €	3.800,00 €
Schleiden	1.350,00 €	1.250,00 €	2.200,00 €	1.850,00 €
Weilerswist	9.800,00 €	1.500,00 €	1.850,00 €	2.250,00 €
Zülpich	15.250,00 €	-350,00 €	5.950,00 €	18.800,00 €
Summe	**114.120,00 €**	**-3.650,00 €**	**34.350,00 €**	**39.300,00 €**

Summe				
Linienverkehr	31.000,00 €	4.700,00 €	13.700,00 €	30.700,00 €
TaxiBus-Verkehr	72.200,00 €	0,00 €	26.500,00 €	24.000,00 €
TaxiBus-Verkehr Mechernich 826/897	23.000,00 €	4.800,00 €	7.200,00 €	2.300,00 €
abzgl. AST	-12.080,00 €	-13.150,00 €	-13.050,00 €	-17.700,00 €
Gesamt	114.120,00 €	-3.650,00 €	34.350,00 €	39.300,00 €

Einsparungen durch die AST-Verkehre sind hier berücksichtigt.

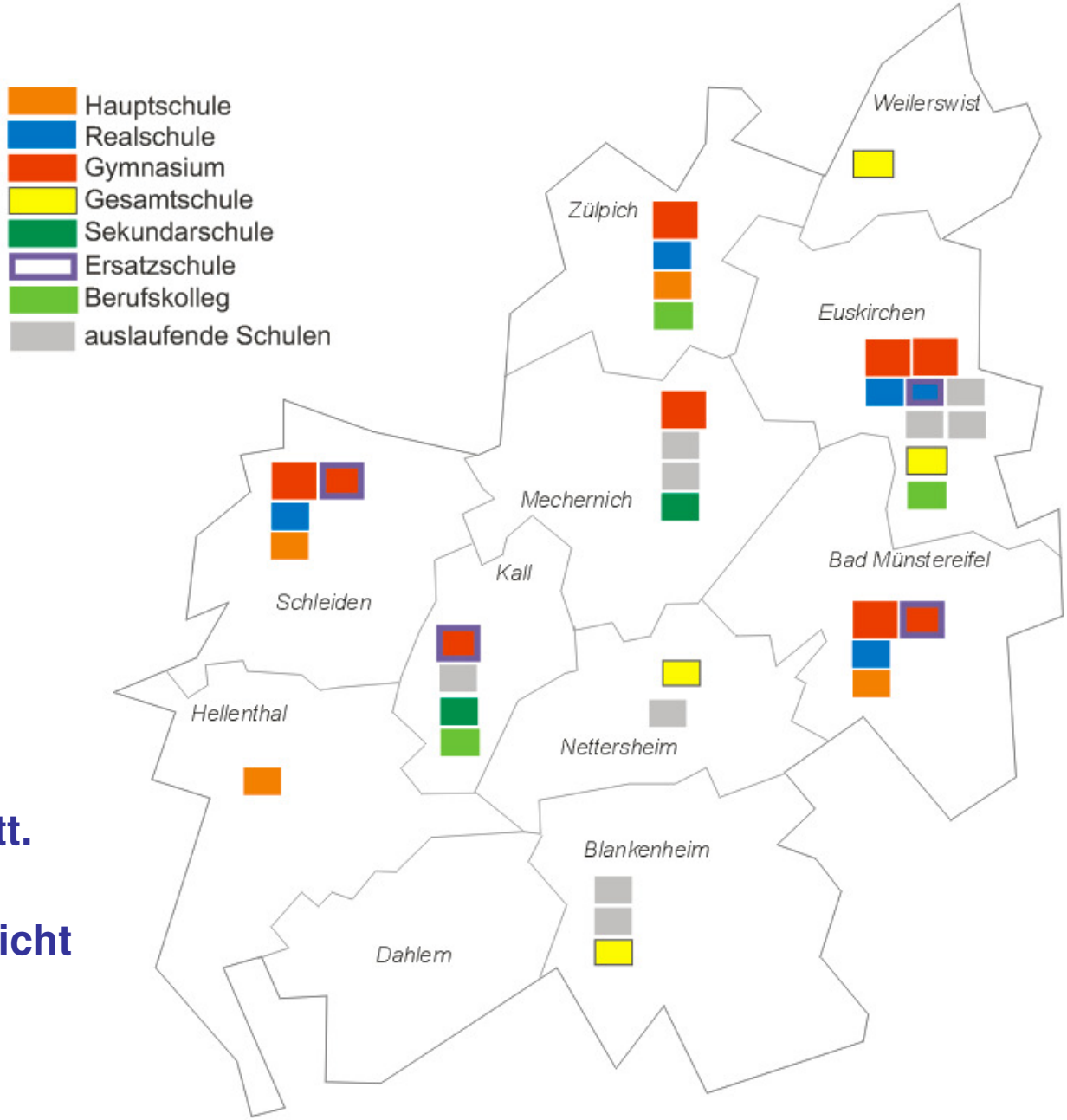
Weiteres Vorgehen Bedienungsstandard:

- Weitere Prüfaufträge einzelner Kommunen zur Ausweitung des ÖPNV-Angebotes in den Abendstunden und am Wochenende (auch nach 21:00 Uhr) liegen vor.
- Kreis Euskirchen muss im Benehmen/Einvernehmen mit den Kommunen entscheiden,
  - ob eine Veränderung des Standards vorgenommen wird
  - falls ja, welche Varianten (einzeln oder in Kombination)
- Ein Angebot über den Standard (19:00 Uhr oder *neu* 21:00 Uhr bzw. bestehende Spätfahrten) hinaus kann durch die einzelnen Kommunen vorgehalten werden, wenn dieses abseits der ÖPNV-Umlage direkt von den Kommunen finanziert wird (z.B. ein AST- oder TaxiBus-Angebot in den Abendstunden oder am Wochenende).

TOP 2.3 Schülerverkehr

Kreis EUSKIRCHEN
Einfach wohl fühlen!

Übersicht Schulstandorte Kreis Euskirchen (Stand 09/2014)



Die grau markierten Schulen laufen aus. Es finden keine Einschulungen mehr statt.

Förderschulen sind nicht dargestellt.

Die Gesamtschule Blankenheim/Nettersheim beschult an zwei Standorten (Sek. I in Blankenheim, Sek. II in Nettersheim)

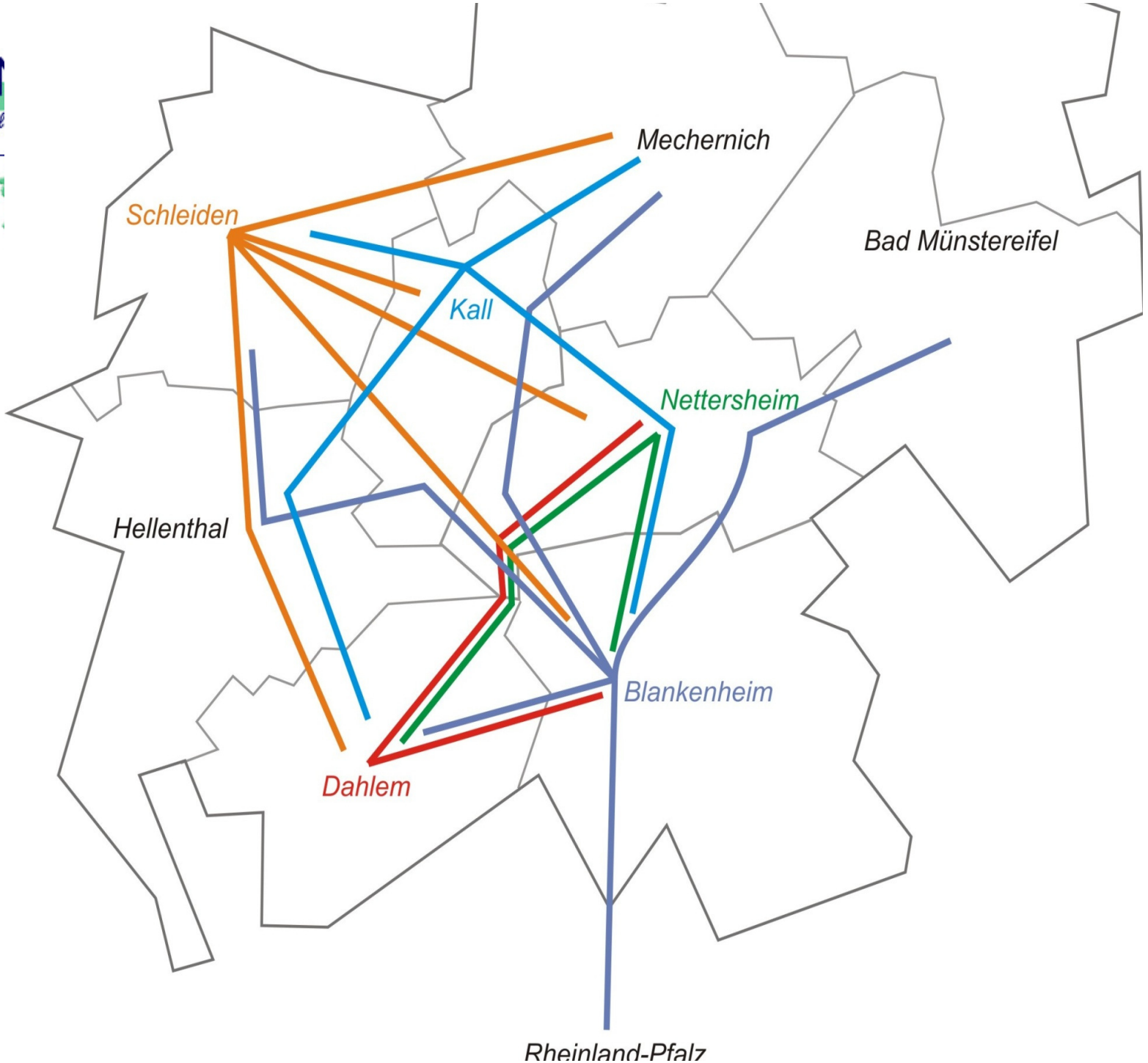
Bedienungsqualität im Schülerverkehr

Herkunft der Schüler gem. Schülerlisten, SJ 2013/2014 (Beispiele):

Herkunft der Schüler	St. Michael Gymnasium Bad Münstereifel	Hermann-Josef-Kolleg Steinfeld	Zülpich Frankengraben (nur Fahrschüler)	städtisches Gymnasium Schleiden	Gesamtschule Blankenheim Eingangsjahrgang 2013/2014	Marienschule Euskirchen
Bad Münstereifel	478	1			2	5
Blankenheim	35	131		20	31	
Dahlem		41		18	20	
Euskirchen	114	1				778
Hellenthal		99		93	5	
Kall		192		105	1	1
Mechernich	80	45	3	6	1	22
Nettersheim	82	133		8	46	1
Schleiden		27	1	227	2	
Weilerswist						87
Zülpich	4	1	296			109
benachbarte Kreise	11	20	134	37		15
Summe	**804**	**691**	**434**	**514**	**108**	**1018**
Anteil Schüler außerhalb Schulstandortgemeinde*:	40,55%	72,21%	31,80%	55,84%	28,70%	23,58%
*= Bei der Gesamtschule Blankenheim/Nettersheim wurden beide Standorte eingerechnet.						

Kreis EUSKIRCHEN
Einfach wohl fühl

Verflech-tungen (Beispiele Südkreis)



Hintergrund

Integration der Schülerverkehre (August 2011) in den ÖPNV

- **Finanzielle Auswirkungen auf die Kommunen:**
  - **Abrechnung über ÖPNV-Umlage (kein Schulträgerprinzip)**
  - **Wegfall Direktzahlungen an RVK**
  - **Kauf von SchülerTickets durch Schulträger**
  - **Gewinner und Verlierer**
- **Finanzielle Auswirkungen auf den Kreis:**
- - **Höhere Pauschalenzuweisung durch das Land**
- - **Mehreinnahmen RVK in EAV VRS**
- **Seitdem: Veränderung Schullandschaft, neue Beförderungsbedarfe, freie Schulwahl**
- **Auch Mehrverkehre zu Lasten von Kommunen, die nicht Schulträger sind**
- **Ziele Kreisverwaltung: Beibehaltung des einheitlichen Beförderungssystems, Vermeidung von Leistungsmehrungen im Angebot; Prüfung Einsparungen/Verschiebungen zur Kompensation**
- **Ansatz Kreisverwaltung: Begrenzung der Neuverkehre durch Entwicklung eines einheitlichen Prüfschemas („Leitlinie Schülerverkehr“)**
- **Kommunen: Anwendung auch für Bestandsverkehre gefordert**
- **Gegenstand der Prüfung: Hauptschulen, Realschulen, Sekundarschulen, Gesamtschulen, Gymnasien, Ersatzschulen (kirchliche Gymnasien), Berufsschulen des Kreises**

Bedienungsqualität im Schülerverkehr

Herangehensweise Schülerleitlinie:

- Definition von ÖPNV-Einzugsbereichen aller weiterführenden Schulen im Kreis Euskirchen; Fragestellung „nächstgelegene Schule der gewünschten Schulform“

Ergebnisse:

- Abweichungen zwischen ÖPNV-Einzugsbereichen und den von den Schulträgern gewünschten Bedienungen
- Gewünschte Mehrverkehre danach teilweise nicht gerechtfertigt
- Auch Bestandsverkehre teilweise nicht konform mit ÖPNV-Einzugsbereichen
- Änderung eines Teils der Bestandsverkehre (sukzessives Auslaufen) wäre erst in einem Zeitraum von 8 bis 9 Jahren möglich. Gewünscht ???
- Leitlinie nur möglich, wenn alle Kommunen/Schulträger ihre Schuleinzugsbereiche einvernehmlich untereinander abstimmen.
- Auf dieser Grundlage könnte das ÖPNV-Angebot sukzessive angepasst (Bestandsverkehre) bzw. neu geplant werden (Mehrverkehre)
- **Sofern keine Einigung der Kommunen untereinander, Schülerleitlinie nicht umsetzbar**

Finanzierung Schülerverkehr

Erste Äußerungen der Kommunen

-Forderung nach Rückkehr zur Schulträgerfinanzierung

-Gegenmeinung: Alle Schülerverkehre sind über die ÖPNV-Umlage abzuwickeln

-Infragestellung der Finanzierung der Verkehre zu kirchlichen Schulträgern

somit: Diskussion über Modifizierung der ÖPNV-Umlage

Bei Anpassung der ÖPNV-Umlage sind Regelungen zu treffen für … :

- Bestandsverkehre und Neuverkehre
- reine Schülerlinien (700-er Linie)
- ÖPNV-Linien, die überwiegend dem Schülerverkehr dienen (800-er Linien)
- Verkehre zu konfessionellen Schulträgern
- Verkehre zu Berufskollegs
- Verkehre, die mehreren Schulträgern gleichzeitig dienen (Bsp. Schleiden) und nicht abgrenzbar sind
- Finanzierung von Neuverkehren

Finanzierung Schülerverkehr

Verteilung des ÖPNV-Umlagebetrags:

Gemeinden	BAM	BLANK	DAHL	EU	HELL	KALL	MECH	NETT	SCHL	WW	ZÜL	Summe
15% nach KU	**57.552 €**	**29.304 €**	**13.988 €**	**229.460 €**	**27.498 €**	**36.962 €**	**88.978 €**	**22.527 €**	**43.869 €**	**54.246 €**	**65.886 €**	**670.270 €**
Verteilung 85%												
760 (SV Blank)	1.053 €	93.249 €	5.427 €		2.383 €	2.289 €	738 €	19.649 €	547 €			125.334 €
761 (SV BAM)	23.049 €	22 €						31 €				23.102 €
762 (SV Dahl)		10.897 €	13.876 €		1.212 €			15.238 €				41.223 €
763 (SV Hell)			825 €		117.617 €	1.389 €			376 €			120.207 €
764 (SV Kall)						56.902 €	813 €		978 €			58.693 €
765 (SV Nett)		1.136 €	2.726 €		459 €	590 €		20.507 €				25.418 €
766 (SV Schl)		19.456 €	20.227 €		58.630 €	56.487 €	20.418 €	16.266 €	132.943 €			324.428 €
767 (SV BK Eifel)	1.751 €	7.546 €			8.371 €	5.067 €	4.820 €	4.581 €	1.189 €			33.327 €
768 (SV HJK)		22.021 €	18.376 €		17.131 €	51.275 €	12.328 €	25.002 €	9.660 €			155.793 €
769 (SV WW)										19.704 €		19.704 €
Summe 700er Linien	**25.853 €**	**154.327 €**	**61.458 €**		**205.803 €**	**174.000 €**	**39.118 €**	**101.274 €**	**145.694 €**	**19.704 €**		**927.229 €**
Summe 800er Linien	**499.033 €**	**298.646 €**	**70.701 €**	**422.276 €**	**149.769 €**	**145.607 €**	**263.468 €**	**209.721 €**	**213.720 €**	**291.516 €**	**283.068 €**	**2.847.526 €**
AST	3.640 €			2.506 €	250 €	8.741 €	4.455 €		2.037 €		1.815 €	23.445 €
Gesamt	586.079 €	482.277 €	146.147 €	654.242 €	383.321 €	365.310 €	396.018 €	333.522 €	405.319 €	365.466 €	350.769 €	4.468.470 €
abzgl. AST	3.435 €			3.090 €	445 €	11.396 €	4.956 €		2.133 €		2.915 €	28.370 €
Gesamt-Umlage	**582.644 €**	**482.277 €**	**146.147 €**	**651.152 €**	**382.876 €**	**353.914 €**	**391.062 €**	**333.522 €**	**403.186 €**	**365.466 €**	**347.854 €**	**4.440.100 €**
Anteil 700er Gesamt-Umlage	4,4%	32,0%	42,1%		53,8%	49,2%	10,0%	30,4%	36,1%	5,4%		

Basis: ÖPNV-Umlagewert 2015, KM-Leistung 2013 ohne Neuverkehre zu neuen Schulstandorten!

ACHTUNG: Dies sind NICHT die Kosten pro Linie, sondern der Anteil am ÖPNV-Umlagebetrag!!

Schulträgerfinanzierung / Regelungen in der ÖPNV-Umlage

a) Kommunale Schulträger

- ÖPNV-Umlage richtet sich an kreisangehörige Kommunen, nicht an Schulträger
  - Kreisangehörige Kommunen müssten die Finanzierung für die kommunalen Schulträger tragen, auch, wenn diese nicht identisch sind (Bsp. Schulzweckverband Blankenheim – Nettersheim, Sonderschulzweckverbände).
  - Keine unterschiedliche Zuordnung auf einzelne Mitglieder von Zweckverbänden möglich

b) Kreis Euskirchen als Schulträger (Berufskollegs)

- TEB Euskirchen; keine Sonderverkehre; Nutzung des Linienverkehrs
- Berufskolleg Eifel Kall; Linie 767 (= einige Zubringerfahrten zu ÖPNV)
- Keine Beiträge an RVK, aber Erwerb SchülerTickets
- Keine Konkurrenz zu kommunalen Schulträgern
- Nutzen für alle Schüler des Kreises Euskirchen

Schulträgerfinanzierung / Regelungen in der ÖPNV-Umlage

c) Konfessionelle Schulträger

- CFG Schleiden; Anbindung über 800er-Linien + Linie 766; keine Sonderverkehre; Schüler anderer Schleidener Schulen nutzen dieselben Linien; Zahlungen von CFG an RVK (nicht kostendeckend) + Erwerb SchülerTickets, alle RVK-km werden in der ÖPNV-Umlage berücksichtigt
- St. Angela Bad Münstereifel; Sonderverkehre zwischen Mechernich und Bad Münstereifel durch private VU außerhalb des ÖPNV; ansonsten Abwicklung über Linienverkehr (RVK), leisten Zahlungen an RVK (nicht kostendeckend) + teilweise Erwerb SchülerTickets, alle RVK-km werden in der ÖPNV-Umlage berücksichtigt
- HJK Kall-Steinfeld; Anbindung über 800er Linien + Schülerlinie 768; Zahlungen von HJK an RVK (nicht kostendeckend) + Erwerb SchülerTickets, alle RVK-km werden in der ÖPNV-Umlage berücksichtigt

Veränderung der ÖPNV-Umlageberechnung

Basisrechnung (bisher):

- 15% nach allgemeinen Kreisumlagegrundlagen, 85% nach Nutzkilometern nach durchfahrener Kommune

Erste Berechnungsvarianten:

1. 100% über allg. Kreisumlage
2. 100% entsprechend der jeweiligen Nutz-Kilometer
3. Wie bisher (85%, 15%), aber: 700-er Linien nach Schulträgern; Ausnahme: km konfessionelle Schulen und Berufskollegs nach durchfahrener Kommune
4. Wie bisher (85%, 15%), aber: 700-er Linien nach Schulträgern; Ausnahme: km konfessionelle Schulen und Berufskollegs bleiben unberücksichtigt
5. 800-er Linien: km-Aufteilung wie bisher,
   700-er Linien: km nach Schulträgern, sofern in durchfahrener Kommune gleiche Schulform vorhanden. Falls gleiche Schulform nicht vorhanden: km an durchfahrene Kommune
   (betrachtete Schulformen: Hauptschule, Realschule, Sekundarschule, Gesamtschule, Gymnasium)

Veränderung der ÖPNV-Umlageberechnung

Basisrechnung (bisher):

- 15% nach allgemeinen Kreisumlagegrundlagen, 85% nach Nutzkilometern nach durchfahrener Kommune

Erste Berechnungsvarianten:

1. 100% über allg. Kreisumlage
2. 100% entsprechend der jeweiligen Nutz-Kilometer
3. Wie [illegible] konfe[illegible] ne: km
4. Wie [illegible] konfe[illegible] ne: km
5. 800-[illegible] 700-[illegible] Schu[illegible] durch[illegible] gleiche (betrachtete Schulformen: Hauptschule, Realschule, Sekundarschule, Gesamtschule, Gymnasium)

→ Erste Berechnungen wurden auf Basis der alten KM-Basis 2013 berechnet. Sie zeigen deutliche Verwerfungen zwischen den Kommunen. Sobald die aktuellen KM vorliegen, wird eine neue Berechnung erstellt.

Exkurs: Berücksichtigung des Bahnverkehrs im Rahmen der Schülerbeförderung

- Benehmensschreiben der Bürgermeister zum HH 2015: … auch die Nutzung der DB für die Schülerverkehre ist anzustreben, um weitere Kosteneinsparungen zu erzielen."
- Nutzung der DB üblich, sofern Schulstandort nah zu den SPNV-Haltepunkten (Euskirchen, Weilerswist, Bad Münstereifel, Mechernich, Kall)

Problemstellungen:

- Die Taktung der Bahn (Halbstunden- oder Stundentakt), Linienverkehr des ÖPNV (Bus) an die Bahn angepasst
- Schulzeiten orientieren sich **nicht** immer an dem o.a. Angebot (Bahn/Bus)
- Schulstandorte zudem teilweise abseits der Bahnlinien (Hellenthal, Schleiden, Blankenheim, Zülpich).
- Umstieg(e) in den Bus erforderlich; teilweise Ablehnung durch Schulträger, da Angebot für Schüler dann mehr „nicht attraktiv"
- Morgendliches SPNV-Angebot in Richtung Süden gegen die Lastrichtung; Fahrten setzen daher (zu) spät ein; Änderungen sehr kostenintensiv; NVR hat bisher keine Änderungen zugesagt

Schlussfolgerung:

Weitere Einbeziehung der Bahn und des auf die Bahn abgestimmten ÖPNV in Schülerbeförderung nur zusammen mit den Schulträgern konstruktiv gestaltbar. Sofern Schülerverkehre schulträgerübergreifend, müssen auch Änderungen der Schülerverkehre schulträgerübergreifend geplant werden. Hierzu sind vor allem konkrete Vorgaben von Seiten der Schulträger (Schulzeitenverschiebungen etc.) einzufordern.

Im Rahmen des Projektes SchuliMM (2011/2012) ist eine Zusammenarbeit mit den Südkreis-Kommunen in Sachen Schülerverkehrsoptimierung allerdings gescheitert.

TOP 2.4 Pilotprojekt Integration TaxiBus und AST in Schleiden und Hellenthal

Dieses Projekt ist den Kreisgremien bekannt; die in den Regionalkonferenzen präsentierten Folien werden daher nicht dargestellt

TOP 2.5 TaxiBus-Zuschlag

TaxiBus-Zuschlag I

folgende Anfragen/Anträgeleigen vor:

- Stadt Mechernich im Rahmen NVP-Fortschreibung:
  - Entfall des Zuschlags für Schüler in den Ferien (aufgrund SchülerTicket)

- Gemeinde Nettersheim (Antrag vom 02.10.2014)
  - Erlass des TaxiBus-Zuschlags für Schüler aus Pesch, die für Schulfahrten auf den TaxiBus angewiesen sind (Gesamtkosten für die Schüler liegen über dem Erstattungsbetrag der Schulträger)
  - Erlass des TaxiBus-Zuschlags für Schüler der Hauptschule Nettersheim, die eine Hausaufgabenbetreuung mit Förderunterrichtseinheiten am Nachmittag in Anspruch nehmen und daher tlw. nur mit dem TaxiBus nach Hause fahren können.

- Nordeifel Tourismus GmbH
  - Im Rahmen der Evaluation des GästeTickets wurde von Seiten der Gäste die Zahlung der Zuschläge im TaxiBus und AST sehr kritisch angemerkt.

TaxiBus-Zuschlag II

- Ursprünglich: Einführung des TaxiBus-Zuschlag auf Anregung der Bürgermeister zum 01.01.2006 im Kreis Euskirchen.
- Ziel: Eindämmung „Missbrauch“ des TaxiBusses durch Schüler
- Seitdem: Rückgang der Nachfrage und des Zuschussbedarfs
- Allerdings: Zwischenzeitlich Zuschussbedarf wieder über Niveau 2006 aufgrund der Erhöhung des Taxitarifs trotz deutlich geringerer Kilometerleistung.

Entwicklung TaxiBus	Fahrten	Fahrgäste	km-gesamt	km/Fahrt	Besetzung	Zuschussbedarf
2002	58.163	105.133	497.157	8,55	1,81	875.037,33 €
2003	72.059	139.027	686.855	9,53	1,93	973.599,19 €
2004	80.083	158.271	934.328	11,67	1,98	1.105.634,88 €
2005	83.950	173.170	1.003.719	11,96	2,06	1.161.602,00 €
2006	75.862	145.000	892.919	11,77	1,91	836.565,75 €
2007	72.996	137.222	877.495	12,02	1,88	755.900,72 €
2008	72.871	134.564	868.890	11,92	1,85	739.975,20 €
2009	70.160	128.777	831.236	11,85	1,84	720.616,79 €
2010	70.361	126.038	840.079	11,94	1,79	767.444,74 €
2011	66.536	121.093	832.192	12,51	1,82	731.833,87 €
2012	65.689	117.652	851.328	12,96	1,79	834.837,69 €
2013	63.177	113.891	809.578	12,81	1,80	866.724,17 €

TaxiBus-Zuschlag III

-Einnahmen 2013: ca. 86 TEUR

-Anteil an Schülern im TaxiBus (Erhebungszeitraum 20.10.-08.11.2014)

-Ergebnis:

In dem o.a. Zeitraum wurden 6.782 Fahrgäste befördert, davon 1.277 Fahrgäste mit Schüler- oder PrimaTicket (19%, 2005 waren dies 27%).

Ticketnutzung	20.10.-08.11.2014	Anteile
SchülerTicket	1.277	19%
PrimaTicket	4	0%
Erwachsene	993	15%
Kinder	303	4%
Schwerbehinderte	661	10%
Karte vorhanden	3.544	52%
Gesamt	**6.782**	**100%**

TaxiBus-Zuschlag

Stellungnahme RVK zu den Anträgen (Auszug)

- Abschaffung für einzelne Personengruppen führt zur weiteren Verkomplizierung des Tarifs → Widerspricht dem Ansatz der Tarifvereinfachung
- Schulung des Personals und intensivere Kundeninformation führt zu Mehraufwand; betriebliche Umsetzung daher schwierig
- Ausnahmen wecken Begehrlichkeiten weiterer Personengruppen
- Jeder tarifliche Nachlass erhöht den Deckungsfehlbetrag beim VU
- Hinweis: Der TaxiBus-Zuschlag ist ein Bestandteil des VRS-Tarifs; Änderungen bedürfen der Zustimmung der Verbandsversammlung

Kompletter Entfall sinnvoll?

- Flächendeckende Einführung des SchülerTickets (Mobilität der Jugendlichen mit dem ÖPNV erwünscht, Schüler zahlen Eigenanteil für Freizeitnutzung)
- längere Schulzeiten (der Bedarf, den TaxiBus für Fahrten von der Schule nach Hause zu nutzen, wächst; diese Kosten muss der Schulträger in der Regel sowieso erstatten)

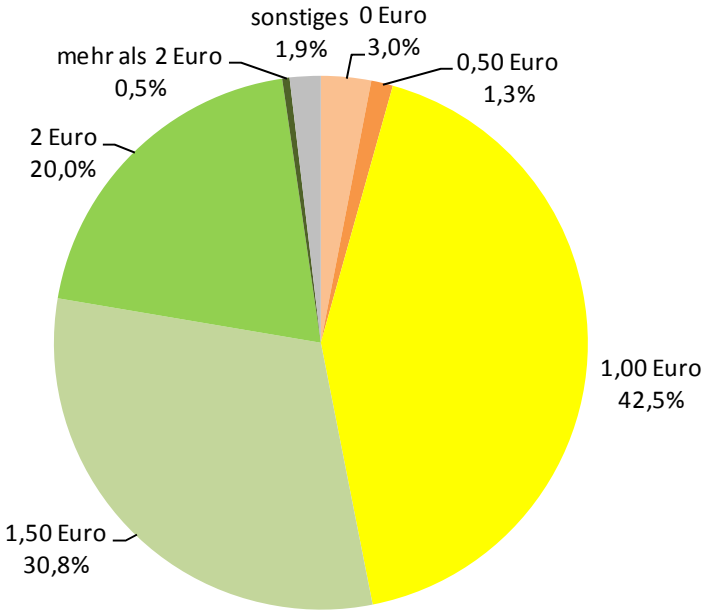
TaxiBus-Zuschlag

- Attraktivierung ländlicher Räume gewünscht (der TaxiBus-Zuschlag stellt eine Benachteiligung ländlicher Räume dar).

- Eine vermehrte Inanspruchnahme bedeutet nur dann Mehrkosten, wenn bisher nicht nachgefragte Fahrten neu nachgefragt werden; ein höherer Besetzungsgrad würde zu Mehreinahmen im Rahmen der EAV VRS führen.
- Hinweis: Pilotprojekt Integration TaxiBus-/AST in Schleiden und Hellenthal; Festlegung TaxiBus-Zuschlag für Erwachsene auf 1,20 Euro (zum Vergleich AST-Zuschlag: 2,80 Euro bzw. 3,80 €).
- Das GästeTicket wird zunächst bis 31.12.2015 wie bisher fortgeführt. Eine Integration des Zuschlags in das Ticket wird im Verlauf des Jahres 2015 geprüft.

Ergebnis aus der HH-Befragung: Vertiefungsfragen zu ÖPNV und Fahrrad
Preiselastizität für TaxiBus-Zuschlag

Preiselastizität für TaxiBus-Zuschlag (n=3.267)



Preiselastizität für TaxiBus-Zuschlag nach Alter (n=3.267)

Kreis EUSKIRCHEN
Einfach wohl fühlen!

TOP 2.6 Teilraumkonzepte

Die nachfolgenden Konzepte wurden in den Regionalkonferenzen ausführlich vorgestellt. Die Kreisgremien erhalten aktuell nur einen groben Überblick. Die endgültigen Konzepte werden kreisseitig beschlossen.

Kreis EUSKIRCHEN
Einfach wohl fühlen!

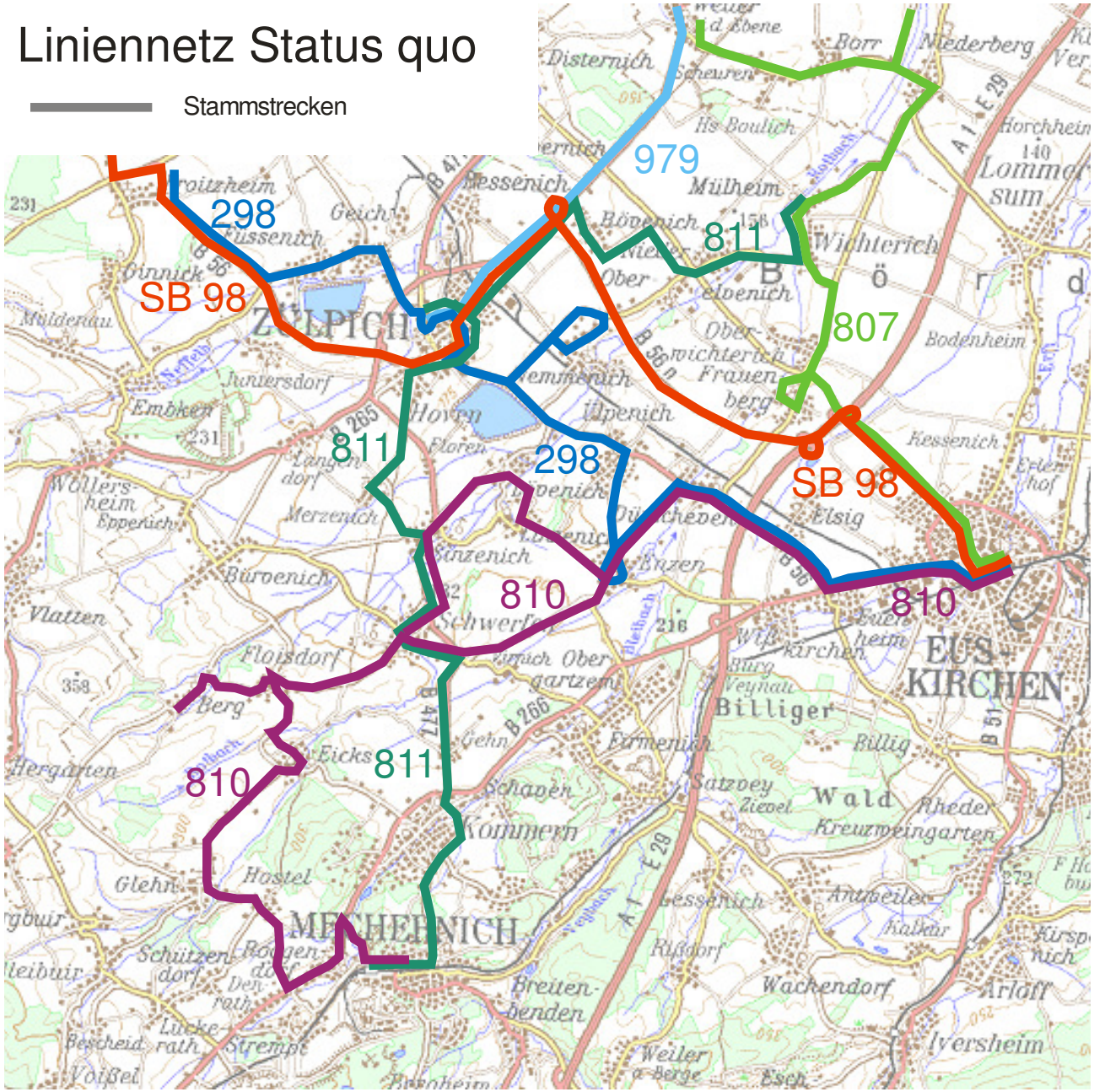
Regionalkonferenz Nord

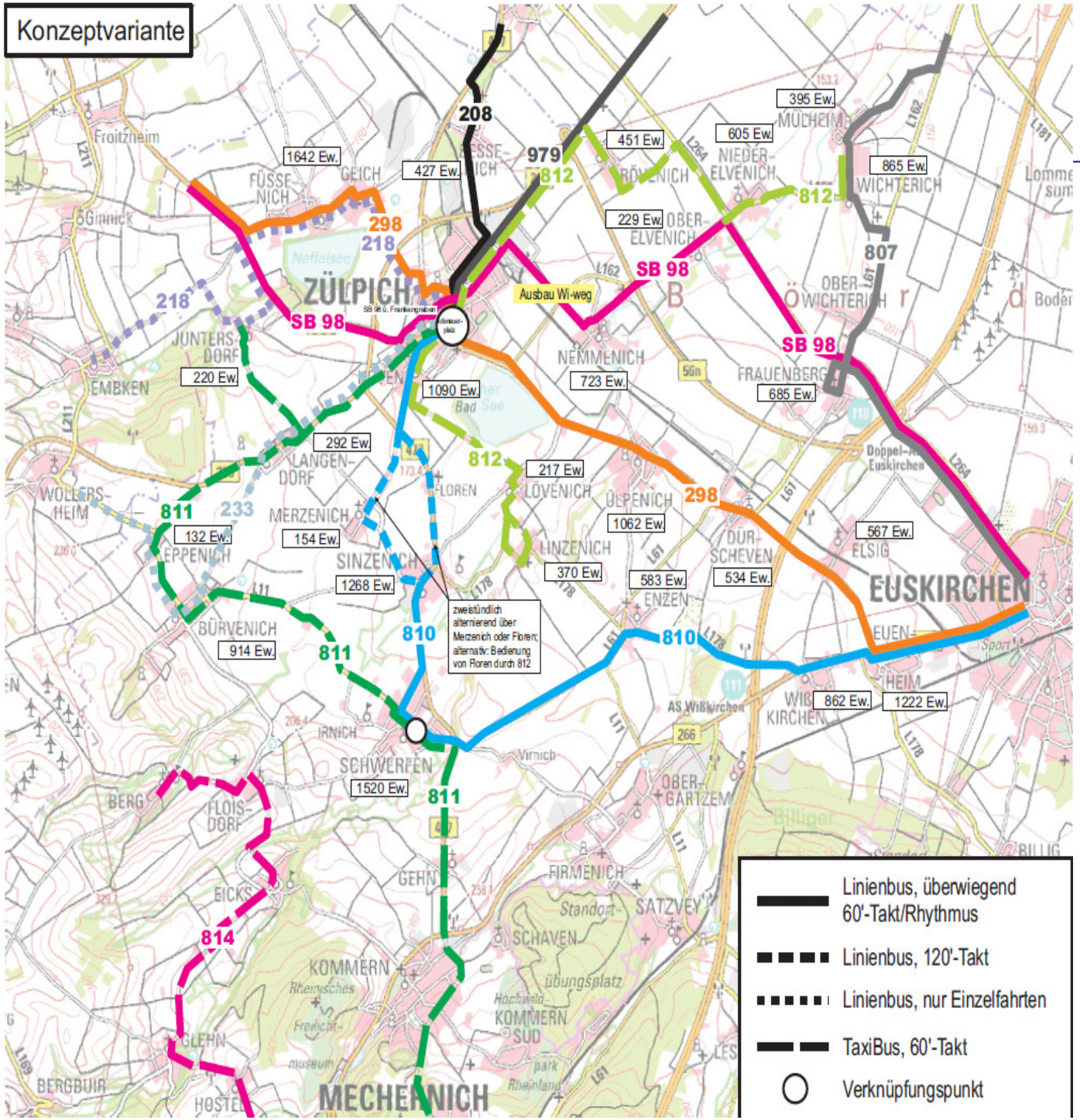
TOP 2.6.1 Teilraumkonzept Zülpich

Nachfolgend werden der Status-Quo und die Neukonzeption dargestellt; diese bedarf noch der endgültigen Abstimmung mit den Kommunen und benachbarten Aufgabenträgern sowie einer Fahrplanerstellung

Liniennetz Status quo

Stammstrecken




Konzeptvariante
208
979
812
451 Ew.
605 Ew.
395 Ew.
865 Ew.
1642 Ew.
427 Ew.
229 Ew.
298
218
SB 98
Ausbau Wi-weg
807
220 Ew.
1090 Ew.
723 Ew.
685 Ew.
292 Ew.
217 Ew.
1062 Ew.
567 Ew.
811
233
132 Ew.
154 Ew.
1268 Ew.
370 Ew.
583 Ew.
534 Ew.
914 Ew.
zweistündlich alternierend über Merzenich oder Floren; alternativ: Bedienung von Floren durch 812
810
862 Ew.
1222 Ew.
1520 Ew.
814
ZÜLPICH
EUSKIRCHEN
MECHERNICH
Linienbus, überwiegend 60'-Takt/Rhythmus
Linienbus, 120'-Takt
Linienbus, nur Einzelfahrten
TaxiBus, 60'-Takt
Verknüpfungspunkt

Kreis EUSKIRCHEN
Einfach wohl fühlen!

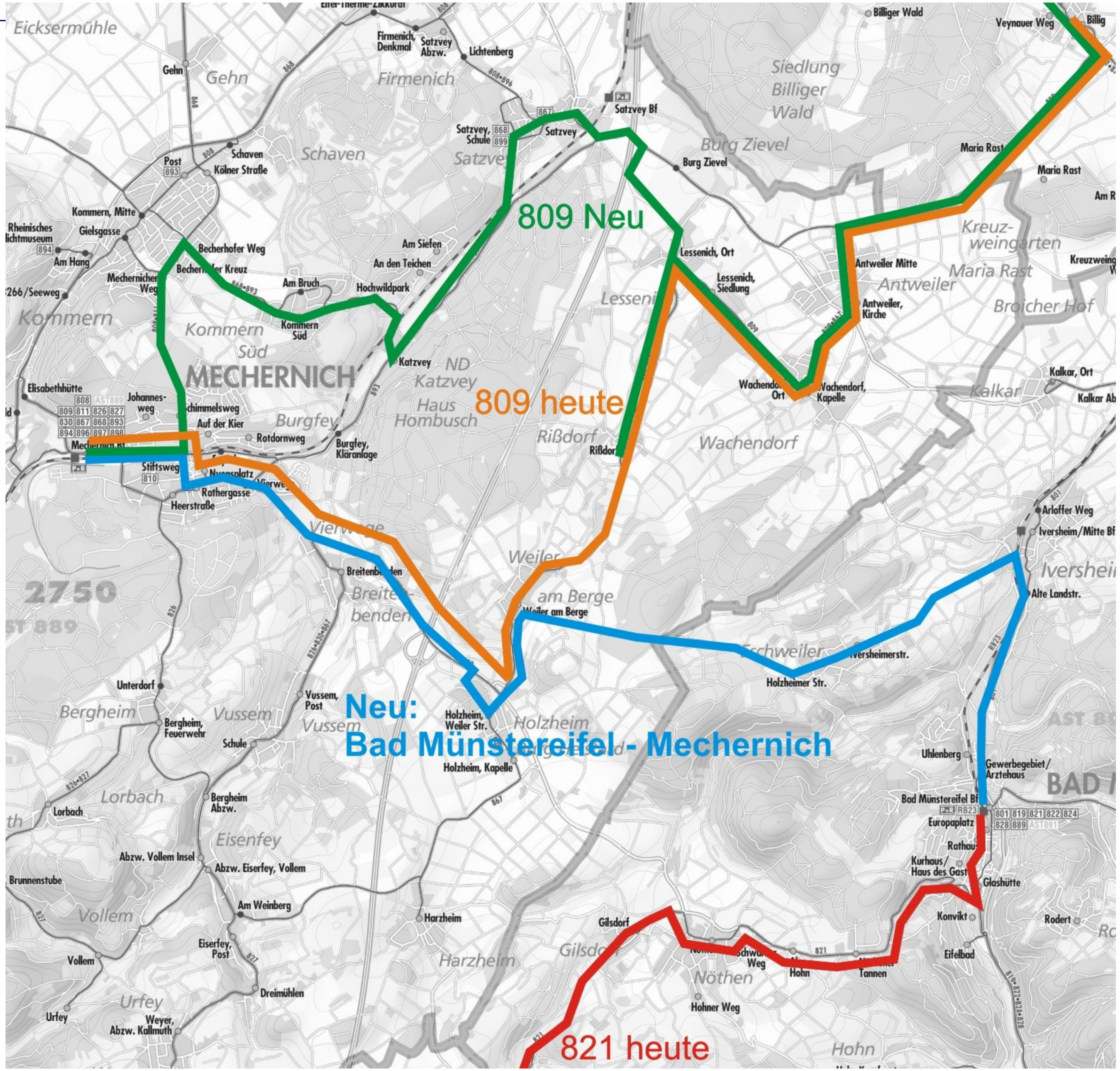
Regionalkonferenz Nord

TOP 2.6.2 Teilraumkonzept Bad Münstereifel - Mechernich

Nachfolgend werden der Status-Quo und die Neukonzeption dargestellt; diese bedarf noch der endgültigen Abstimmung mit den Kommunen und benachbarten Aufgabenträgern sowie einer Fahrplanerstellung

Bad Münstereifel - Mechernich

Neue Verbindung
Bad Münstereifel –
Eschweiler – ME
sowie 809
als TaxiBus-Verkehr



Regionalkonferenz Süd

2.6.1 Konzept Nettersheim - Blankenheim

Optimierung Schülerverkehr Blankenheim-Nettersheim

Umsetzung zum Fahrplanwechsel 12/2014

- Linie 830: Reduzierung auf den Abschnitt Mechernich – Zingsheim, der Abschnitt Zingsheim – Tondorf wird nicht mehr bedient
- Linie 820: Neue Linienführung:
  Marmagen – Bahrhaus – Nettersheim – Zingsheim – Engelgau – Tondorf – Buir – Holzmülheim – Frohngau – Roderath – Bouderath
- Für die Pendler wurde morgens eine Linienbusverbindung eingerichtet.

- Hierüber erhalten Tondorf, Roderath und Bouderath erstmals eine direkte Anbindung an den Bahnhof Nettersheim

- Die Gemeinde Nettersheim prüft aktuell zusammen mit den Schulen, ob eine Integration der Schülerverkehre bzw. eine Mitfahrt der Schüler in den bestehenden Fahrten der Linien 820/821 möglich ist.

Kreis EUSKIRCHEN
Einfach wohl fühlen!

Regionalkonferenz Süd

2.6.2 Konzept Blankenheim

Prüfauftrag Blankenheim Forum

1. Ausbau Verbindungen Bahnhof Blankenheim Wald in den Abendstunden und am Wochenende durch Ausweitung 832/833 oder Einführung AST

Ergebnis:

- Abhängig vom Ergebnis „Anpassung kreisweiter Bedienungsstandard“
- Ansonsten: Direktfinanzierung abseits der ÖPNV-Umlage durch Kommune
- Empfehlung: Kein neues AST-Angebot, sondern Ergebnisse des Modellprojektes abwarten (kreisseitige Umsetzung geplant)

2. Einrichtung Ringbus-Linie, die die 16 Außenorte miteinander verknüpft

Ergebnis:

- Zu geringes Fahrgastpotential

3. TaxiBus bzw. AST-Angebot aus den Ortschaften zur HST Freilinger See an Wochenenden im Sommer

- Abhängig vom Ergebnis „Anpassung kreisweiter Bedienungsstandard“
- Ständiges ÖPNV-Angebot nicht bedarfsgerecht (reiner Badesee – wetterabhängig)

Kreis EUSKIRCHEN
Einfach wohl fühlen!

Regionalkonferenz Süd

2.6.3 Konzept „Schleidener Tal“ Verdichtung Linie 829

Verdichtung Linie 829

Minimalvariante:

- Verdichtung 829 zu einem annähernden 30-Minuten-Takt Mo-Fr zwischen 07:30 Uhr und 09:30 Uhr sowie 15:30 Uhr bis 18:00 Uhr (12 Zusatzfahrten)
- Berücksichtigung der SB82 zwischen Kall und Gemünd, Vermeidung von Parallelverkehr durch Umstieg in Gemünd auf die SB82 bei 4 Fahrten.
- Anbindung beider Züge in Kall (RE und RB), somit auch Verbindungen in Richtung Gerolstein/Trier zu den Verdichtungszeiten möglich
- Frühzuganbindung in Kall um 05:33 Uhr montags bis freitags
- Von Seiten der Kommunen wird darüber hinaus eine frühere Anbindung an Sonn- und Feiertagen angefragt.

TOP 2.7 AVV-Linien

AVV-Linien

- Besonderheit Raum Schleiden, Zülpich und Euskirchen: Linien der RVE und der DKB (SB 63, 231, SB 98, 298 sowie 208 und 218)
- Derzeit finanziert durch AVV bzw. Kreis Düren; keine Verkehrsverträge mit Kreis Euskirchen
- Daher derzeit auch keine Berücksichtigung in ÖPNV-Umlage!
- Gespräche mit Kreis Düren und AVV (für Städteregion Aachen) im Januar 2015: Verträge laufen 2017 aus; NVPs werden fortgeschrieben; sollen ggf. neues Angebot festschreiben
- Verständigung mit Kreis Euskirchen über zukünftiges Angebot, Finanzierung und Federführung notwendig
- Erster Schritt Kreis Euskirchen: Ermitteln, welche Angebote zwingend erforderlich sind (Schülerverkehr, Grundversorgung)
- Falls ab 2018 Mitfinanzierung: Umlageerhöhung!
- Auswirkungen auf alle Kommunen über den 15 % - Anteil
- weitere Erhöhung für Schleiden, Zülpich und Euskirchen auf Grundlage der Nutzkilometer

TOP 3 Weiteres Vorgehen / Ausblick

Weiteres Vorgehen

Noch nicht (abschließend) bearbeitete Prüfaufträge

- Weiterentwicklung Freizeitverkehre (Vorschlag zur Weiterentwicklung von Freizeitverkehren ist zu erarbeiten; Alternativvorschlag hat die vorgeschlagene Ausweitung der Bedienungsstandards am Wochenende zu berücksichtigen)
- zielgruppenorientierte Angebote (Erarbeitung einer allg. Darstellung; Bsp.: Nachtbusangebote; bisher keine Umsetzungsplanung in einzelnen Kommunen vorgesehen)
- Bad Münstereifel: Integration FO-Verkehr in den Linienverkehr
- Leitlinie Schülerverkehr bzw. Finanzierung der Schülerverkehre
- Mechernich: Linienoptimierung

Noch nicht (abschließend) bearbeitete Prüfaufträge

Berücksichtigung der Ergebnisse des Abgleichs HH-Befragung/ÖPNV-Angebot:

- 808: Standard ist erfüllt. Im Bereich Mechernich – Kommern besteht jedoch Potenzial für ein zusätzliches erschließendes TaxiBus-Angebot oder eine Stadtverkehrslösung.
- 819, 822: Reduzierung der Fahrzeit durch Neuordnung der Linien im BAM-Höhengebiet. Erste Vorschläge liegen schon vor
- 826, 897: Fahrtenangebot sollte an bestehenden Standard angepasst werden (Angebot Schäfer-Reisen)
- SB63, 231: Liniensystematik vertakten, Bedienungslücken schließen und Linienweg vereinheitlichen; Finanzierung AVV beachten

Weiteres Vorgehen NVP

- Nach Regionalkonferenzen: Schriftliche Stellungnahme der Kommunen und der Verkehrsunternehmen zu einzelnen Vorschlägen/Konzepten (werden konkret abgefragt)
- Info des Ausschuss für Planung, Umwelt und Verkehr über Sachstand Fortschreibung und Ergebnis der Regionalkonferenzen
- Einleiten des formellen Beteiligungsverfahrens: Be-/Einvernehmen mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden sowie Beteiligung der Verkehrsunternehmen und benachbarten Aufgabenträger

- Umsetzung weiterer Maßnahmen und Konzepte zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015

Wichtiges Thema einer weiteren Fortschreibung (2015/2016 ?)

Barrierefreiheit im ÖPNV

-Novelle des Personenbeförderungsrechts vom Januar 2013

-Verbindliche Festschreibung:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen so zu berücksichtigen, dass die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 vollständig barrierefrei möglich ist. Diese Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.“

Notwendig:

Erfassung und Bewertung aller ÖPNV-Haltestellen (Haltestellenkataster); Maßnahmenkatalog, Finanzierungsplanung, Festlegung von Prioritäten bzw. Ausnahmen …