

	A 135/2017
Datum:	28.03.2017

Az.:

 Öffentliche Sitzung Nichtöffentliche SitzungBeratungsfolge:

Kreistag

05.04.2017

Erstellung eines Parkplatz- und Parkplatzbewirtschaftungskonzeptes hier: Antrag der Fraktionen SPD und CDU im Kreistag Euskirchen
--

Sehr geehrter Herr Landrat,

die Fraktionen von SPD und CDU im Kreistag Euskirchen beantragen die Erstellung eines Parkplatz- und Parkplatzbewirtschaftungskonzeptes unter Einbeziehung der Möglichkeiten des derzeitigen ÖPNV-Angebotes (Jobticket für Mitarbeiter und Prüfung der Anbindung an den Bahnhof Euskirchen).

Begründung:

die Diskussionen in den letzten Sitzungen des Kreisausschusses haben erneut gezeigt, wie wichtig eine zeitnahe Neukonzeption der aktuellen Parkraumsituation am Kreishaus ist.

Aus Sicht der Fraktionen von SPD und CDU ergibt sich durch den Verkauf von Teilflächen an das DRK nun die Gelegenheit, entsprechend zeitnah zu handeln. Wir beantragen daher, die durch den Verkauf erzielten Erlöse in die umgehende Erstellung und Umsetzung eines Parkplatz- und Parkplatzbewirtschaftungskonzeptes zu investieren.

Der zuständige Fachausschuss ist dabei in jeder Sitzung über den aktuellen Projektstand zu informieren.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Schulte
Fraktionsvorsitzender SPD

Josef Reidt
Fraktionsvorsitzender CDU

gez. f.d.R. Lydia Uschmann
Fraktionsgeschäftsführerin SPD

gez. f.d.R. Bernd Kolvenbach
Fraktionsgeschäftsführer CDU

B E S C H L U S S

über das Ergebnis der Sitzung des Kreistages am 05.04.2017 im Sitzungssaal des Kreishauses in Euskirchen, Jülicher Ring 32

TOP 9

**Erstellung eines Parkplatz- und
Parkplatzbewirtschaftungskonzeptes
hier: Antrag der Fraktionen SPD und CDU im Kreistag
Euskirchen**

A 135/2017

Fraktionsvorsitzender Troschke (UWV) äußert sich überrascht über den vorliegenden Antrag, der Bezug auf die letzte Sitzung des Kreisausschusses, hier den Verkauf von Teilflächen an das DRK, nehme. Er bemerkt, dass die Grundlagen für die Beantragung eines Parkplatz- und Parkplatzbewirtschaftungskonzeptes nicht ersichtlich seien und zunächst erarbeitet werden müssten. Dazu müsse geklärt werden, welche Flächen vorhanden seien, wo die Grundstücksgrenzen lägen, wo Sonderparkberechtigungen eingeplant werden müssten und welche Mindestanforderungen vorhanden sein sollten. Auch sei unter Parkplatzbewirtschaftung zu verstehen, dass wohl Parkraum zumindest teilweise gegen Entgelt zur Verfügung gestellt werde, was nicht besonders bürgerfreundlich sei.

Weiter sei fraglich, ob es bei der Erstellung eines Parkplatz- und Parkplatzbewirtschaftungskonzeptes zu einer Fremdvergabe komme, die wiederum mit Kosten verbunden sei. Außerdem sei nicht bekannt, wie die Anrainer an einem solchen Konzept beteiligt würden.

Er halte den Antrag daher für komplett übereilt und voreilig.

Kreistagsmitglied Kolvenbach (CDU) erklärt, dass der Antrag wohl falsch angekommen sei. Er stellt klar, dass die Verwaltung mit der Erstellung des Konzeptes beauftragt werden solle und keine Fremdvergabe vorgesehen sei. Sollte die Erarbeitung mit Kosten verbunden sein, sei eine Einnahmeposition über den Verkauf der Teilflächen an das DRK vorhanden. Der Bedarf an einer solchen Konzeption sei in der Kreisausschusssitzung gemeinsam dargestellt worden. Die Problematik müsse jetzt einer Lösung zugeführt und sollte nicht von der Realisierung eines Kreishausanbaus abhängig gemacht werden.

Fraktionsvorsitzender Bell (DIE LINKE) stimmt Herrn Kolvenbach zu. Er ist aber der Meinung, dass in die Konzepterstellung eine evt. Erweiterung des Kreishauses mit eingezogen werden müsste, damit auch das künftige Parkproblem Berücksichtigung finde.

Herr Bell sieht die gleichzeitige Erstellung von Parkplatzkonzept und Bewirtschaftungskonzept kritisch. Ein Bewirtschaftungskonzept bedeute, dass später Einnahmen erzielt werden sollen, die Auswirkungen auf die Nutzer des Parkplatzes hätten. Er schlägt vor, den Schwerpunkt zunächst auf das Konzept zum Parkraum zu legen und zu prüfen, ob eine Bewirtschaftung zwingend erforderlich sei.

Fraktionsvorsitzender Schulte (SPD) stellt fest, dass die Diskussionen im Kreisausschuss nicht öffentlich geführt wurden, so dass es schwierig sei, die Begründung für den Antrag ausführlicher darzustellen. Herr Schulte kann die Verwunderung Herrn Troschkes über die Antragstellung nicht verstehen, da das Parkraumkonzept in der Kreisausschusssitzung immer wieder gefordert und die Parkplatzbewirtschaftung immer wieder angesprochen worden seien. Herr Schulte findet es sinnvoll, Parkplatz- und Parkplatzbewirtschaftungskonzept gleichzeitig zu erstellen.

Er stellt klar, dass im Antrag keine Forderung erhoben wurde, dass Bürgerinnen und Bürger Parkgebühren zahlen sollten. In allen Fraktionen bestehe Einigkeit, dass für die chaotische Parksituation eine Lösung gefunden werden müsse, was nur über ein entsprechendes Konzept gehe. Erstmals bestehe die Möglichkeit, die Erstellung eines solchen Konzeptes haushaltsneutral umzusetzen, so dass diese Gelegenheit genutzt werden sollte.

Fraktionsvorsitzender Troschke (UWV-Fraktion) stellt klar, dass er nicht derjenige sei, der die Thematik aus nicht-öffentlicher Sitzung in den öffentlichen Teil getragen habe, sondern dies durch den Antrag geschehen sei. Herr Troschke bemerkt, dass aus dem Antrag kein Arbeitsauftrag an die Verwaltung hervorgehe, er dies aber so zur Kenntnis nehme.

Weiter bestätigt Herr Troschke, dass Einigkeit darüber bestehe, eine Lösung für die Parkplatzproblematik zu finden. Dennoch habe Parkplatzbewirtschaftung mit der Einnahme- und Ausgabesituation zu tun. Aus seiner Sicht müssten der künftige Kreishausanbau und die geplante DRK-Erweiterung in das Konzept mit einbezogen werden.

Herr Troschke schlägt vor, den Antrag in den nächsten Fachausschuss zu verschieben, um die Grundlagen und Eckdaten zusammenzustellen. Dann sollte eine Entscheidung herbeigeführt werden, den Kreishausanbau in die Planung mit einzubeziehen.

Kreistagsmitglied Kolvenbach (CDU) stellt nochmals klar, dass mit dem Antrag primär die Verwaltung angesprochen sei. Der umfassende Auftrag an die Verwaltung enthalte auch die von Herrn Troschke genannten Teilaspekte. Auf Basis des Grundsatzbeschlusses solle die Verwaltung Eckdaten erarbeiten und zu gegebener Zeit sollte man dann das Ergebnis in den Fachausschüssen, dem Kreisausschuss und Kreistag besprechen. Er erklärt, dass Parkplatzbewirtschaftungskonzept nicht automatisch heiße, dass Parkplatzgebühren erhoben würden. Es gehe um die Erhebung von Folgekosten und deren Finanzierung.

Der Vorsitzende teilt mit, dass die Verwaltung bereits tätig sei und mit einem politischen Auftrag die Daten und Fakten, die aus der Vergangenheit bekannt seien, insbesondere in Verbindung mit dem Jobticket, vorlegen werde.

Kreistagsmitglied Kalnins (Bündnis 90/DIE GRÜNEN) äußert sich verwundert über die Diskussion. Der Auftrag sei klar formuliert und beinhalte Aspekte, wie Kreishausanbau, Verkauf der Grundstücksfläche an das DRK, Jobticket, ÖPNV-Anbindung, Bewirtschaftung der Parkfläche inkl. Gebührenerhebung. Daher

könne sie die Diskussion nicht verstehen.

Der Vorsitzende schlägt vor, in den Antrag der CDU- und SPD-Fraktion den Auftrag an die Verwaltung zu formulieren, ein Parkplatz- und Parkplatzbewirtschaftungskonzept zu erstellen. Die Kreistagsmitglieder sind mit dem Vorschlag einverstanden.

Der Kreistag stimmt dem Antrag 135/2017 der Fraktionen von SPD und CDU im Kreistag Euskirchen zu und beschließt:

Die Verwaltung wird beauftragt, ein Parkplatz- und Parkplatzbewirtschaftungskonzept unter Einbeziehung der Möglichkeiten des derzeitigen ÖPNV-Angebotes (Jobticket für Mitarbeiter und Prüfung der Anbindung an den Bahnhof Euskirchen) zu erstellen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig

Öffentliche Sitzung

Nichtöffentliche Sitzung

Beratungsfolge:

Ausschuss für Planung, Umwelt und Verkehr	15.03.2017
Kreisausschuss	22.03.2017
Kreistag	05.04.2017

**Fortschreibung des Nahverkehrsplanes (NVP) des Kreises Euskirchen
hier: Beschluss**

Sachbearbeiter/in: Frau Keil/Frau Kratzke Tel.: 1310/537 Abt.: 60.13

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: Zeile:

Mittel stehen haushaltsrechtlich nicht zur Verfügung.

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

gez.
Hessenius

Kreis-
kämmerer

Deckungsvorschlag:

**Die Mittel sind im Haushalt 2017 enthalten und stehen nach
Rechtskraft zur Verfügung.**

Es entstehen Folgekosten - siehe anliegende Folgekostenberechnung.

Beschlussempfehlung der Verwaltung:

- Der Kreistag beschließt den Nahverkehrsplan Kreis Euskirchen 2017.
- Hierbei legt der Kreistag fest, dass der kreisweite Bedienungsstandard entsprechend der in Kapitel 11.1.2 genannten Varianten 1, 2 b und 3 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 ausgeweitet werden soll.
- Der Kreistag nimmt den am 15.12.2015 beschlossenen Nahverkehrsplan der Stadt Euskirchen zustimmend zur Kenntnis.

Begründung:

a) Beschluss über den NVP Kreis Euskirchen

In der Sitzung des Kreistages vom 14.12.2016 wurde der Entwurf des Nahverkehrsplans Kreis Euskirchen 2017 (NVP) zur Kenntnis genommen. Gleichzeitig erfolgte der Beschluss über die Einleitung des formalen Beteiligungsverfahrens.

Am 16.12.2016 hat die Verwaltung die kreisangehörigen Kommunen, die betroffenen Verkehrsunternehmen, die benachbarten Aufgabenträger und Zweckverbände sowie sonstige Träger öffentlicher Belange über den Entwurf informiert. Hierbei wurde Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 10.02.2017 eingeräumt.

Mit den kreisangehörigen Kommunen wurde hiervon abweichend vereinbart, dass im Einzelfall eine spätere Abgabe von Stellungnahmen möglich ist, um allen Kommunen eine politische Beratung zu ermöglichen.

Zudem wurde kreisseitig angeboten, in den jeweiligen kommunalen Sitzungen den NVP vorzustellen und für ergänzende Fragestellungen zur Verfügung zu stehen.

Von diesem Angebot haben alle kreisangehörigen Kommunen Gebrauch gemacht bzw. haben für noch ausstehende Sitzungen (Nettersheim 14.03.2017 und Weilerswist 30.03.2017) eine Vorstellung durch die Verwaltung des Kreises erbeten.

Mit Ausnahme der zwei oben genannten Kommunen sowie der Städte Schleiden und Zülpich, deren abschließende Beschlussfassung noch aussteht, liegen zwischenzeitlich alle kommunalen Stellungnahmen sowie darüber hinaus Stellungnahmen weiterer Beteiligter vor.

Das gesetzliche Beteiligungsverfahren sieht vor, dass mit den kreisangehörigen Kommunen das Benehmen zum NVP herzustellen ist, wohingegen mit der Stadt Euskirchen aufgrund der besonderen Rolle als „Stadtbusstadt“ die Erlangung des Einvernehmens erforderlich ist. Die Stadt Euskirchen hat ihr Einvernehmen aufgrund des Beschlusses vom 09.03.2017 erteilt.

Die als **Anlage 1** beigefügte Darstellung enthält alle bisher vorliegenden Stellungnahmen, z.T. in gekürzter Fassung. Zu allen Stellungnahmen wurde kreisseitig eine Bewertung vorgenommen mit einer Empfehlung, ob aufgrund der Stellungnahme der NVP-Entwurf geändert werden soll („Berücksichtigung“).

Ein Großteil der Anregungen bezieht sich auf das Kapitel 11 („Schwerpunkte der ÖPNV-Entwicklung“) und somit zu den sogenannten Maßnahmenkonzepten, die als Zielkonzepte zu verstehen sind. Diese Konzepte müssen größtenteils noch weiter entwickelt werden, so dass die in den Stellungnahmen enthaltenen Anregungen und Bedenken ggf. im Rahmen der weiteren Bearbeitung Berücksichtigung finden können. Zu beachten ist, dass die Umsetzung der in Kapitel 11 aufgeführten Maßnahmen teilweise unter dem Vorbehalt einer gesonderten Beschlussfassung durch den Kreistag steht.

Resultierend aus den eingegangenen Anregungen, aber auch durch aktuelle Entwicklungen wurden zudem weitere Maßnahmenkonzepte (RolliTaxi im TaxiBusPlus, Modellprojekt Pedelecverleih an große Unternehmen, Überprüfung Anbindung neuer Baugebiete sowie Prüfaufträge Stadt Mechernich – **Anlage 2**) erstellt. Hier gilt wieder, dass eine Umsetzung erst nach Beschlussfassung durch den Kreistag erfolgen soll.

b) Fortschreibung des kreisweiten Bedienungsstandards

Zu dem Maßnahmenkonzept 11.1.2 „Fortschreibung des kreisweiten Bedienungsstandards“ hatte die Verwaltung alle Kommunen um besondere Beratung und Beschlussfassung gebeten. Es wurden

kreisseitig die Varianten 1, 2a, 2b und 3 vorgeschlagen, die individuell und unabhängig voneinander umgesetzt werden können.

Zur kreisweit einheitlichen Angebotsverbesserung werden folgende Varianten vorgeschlagen:

Variante 1 Montag bis Freitag:

Verlängerung des Angebotes bis 20 (aus den Ortsteilen in den Kernort) bzw. 21 Uhr (aus dem Kernort in die Ortsteile).

Variante 2a Samstag:

Verlängerung des Angebotes bis 20 bzw. 21 Uhr je Richtung. Takt wird ganztägig auf einen Zweistundentakt festgelegt.

Variante 2b Samstag:

Verlängerung bis 20 bzw. 21 Uhr je Richtung. Stundentakt von 6-14 Uhr, anschließend unabhängig der Ortsteilgröße Zweistundentakt.

Variante 3 Sonn- und Feiertag:

Einrichtung eines Angebotes zwischen 9 Uhr und 20 Uhr im Zweistundentakt unabhängig der Ortsteilgröße.

Die Varianten können individuell und unabhängig voneinander umgesetzt werden.

Es erfolgt im NVP zudem die Klarstellung, dass der Bedienungsstandard nicht für die vorwiegend auf den Schülerverkehr abgestimmten Linien 760 – 769, 802, 806, 827, 835, 842, 867, 868, 893, 896, 898, 899, 984 oder touristische Verkehre wie die Linien 815 und 894 gelten soll.

Das Votum der Kommunen zur Fortschreibung des kreisweiten Bedienungsstandards stellt sich wie folgt dar:

Kommune	Variante				Bemerkungen
	1	2a	2b	3	
Bad Münstereifel	x		x	x	
Blankenheim	x	x		x	
Dahlem	x		x	x	
Euskirchen	x		x	x	
Hellenthal	x		x	x	
Kall	x		x	x	
Mechemich	x	x		x	
Nettersheim		(x)		(x)	anderer Beschlussvorschlag
Schleiden	(x)	(x)	(x)	(x)	Beschluss im Rat am 23.03.2017
Weilerswist					Sitzung am 30.03.2017
Zülpich	(x)		(x)	(x)	Beschluss im Rat am 16.03.2017

Für die **Varianten 1, 2b und 3** sprechen sich somit sechs Kommunen aus, wobei in Zülpich noch ein abschließender Beschluss erforderlich ist.
Die Beschlussvorlage der Gemeinde Weilerswist liegt noch nicht vor. Die der Stadt Schleiden ist offen formuliert (alle Varianten zur Auswahl).

Nettersheim wünscht sich laut Beschlussvorlage eine auf das Gemeindegebiet angepasste Lösung, die nur für die Linien 820 und 821 gelten soll und montags bis freitags einen Zweistundentakt zwischen 05:00 Uhr und dem letzten Zug vorsieht. Samstags soll ganztags ein 2-Stundentakt angeboten werden (also entsprechend Variante 2 a) und sonntags einen Zweistundentakt bis zum letzten Zug.

Zwei Kommunen (Mechernich und Blankenheim) sprechen sich für die **Varianten 1, 2a und 3** aus. Blankenheim würde damit die als Testbetrieb seit Dezember 2016 laufende Bedienung an Samstagen im ganztägigen Zweistundentakt fortführen können.

Die Verwaltung empfiehlt dem Kreistag eine kreisweit einheitliche Festlegung auf die **Varianten 1, 2b und 3**. Die Mehrbelastung der Kommunen, die sich für die Variante 2 a ausgesprochen haben bzw. noch keine Favorisierung ausgesprochen haben, hält sich in einem akzeptablen Rahmen:

Kommune	Variante 2a	Variante 2b
Mechernich	3.920 €	10.420 €
Nettersheim	./.	3.920 €
Blankenheim*	./.	(5.000 €)
Weilerswist	1.600 €	1.610 €
Schleiden	1.640 €	1.640 €

*derzeit Testbetrieb 2-Stunden-Takt samstags; erforderlich Aufstockung Stundentakt Samstagsvormittags

Änderungsumfang NVP

Der Änderungsumfang gegenüber dem vorliegenden Entwurf ist sehr gering. Alle inhaltlichen Änderungen ergeben sich aus der Anlage 1: Eine Änderung erfolgte, sofern ein Kreuz bei dem Feld „Berücksichtigung“ gesetzt wurde. Darüber hinaus wurden einige redaktionelle Änderungen vorgenommen.

Da noch nicht alle abschließenden Stellungnahmen der Kommunen vorliegen, wird der überarbeitete NVP im Rahmen einer Verwaltungsergänzung vor der Kreisausschusssitzung beigefügt.

ÖPNV-Umlage

Zwei der elf kreisangehörigen Kommunen haben im Rahmen des Beteiligungsverfahrens Handlungsbedarf zur Umgestaltung der ÖPNV-Umlage gesehen: Von Seiten der Stadt Mechernich wurde vorgetragen, dass die ÖPNV-Umlage eine verursachergerechte Aufteilung der Schülerkosten vorsehen soll. Insbesondere wird moniert, dass die Stadt Mechernich über den derzeitigen Umlageschlüssel an den Kosten der Schülerbeförderung zum CFG in Schleiden und dem HJK in Steinfeld beteiligt wird. Hier besteht eine historisch gewachsene Verkehrsbedienung, auch aus dem Raum Mechernich.

Die Gemeinde Nettersheim fordert ebenfalls eine Überprüfung der ÖPNV-Umlage im Hinblick darauf, eine Verteilung nach allgemeiner Kreisumlage zu prüfen. Sie bemängelt u.a., dass die Gemeinde an den Kosten „durchfahrender“ Schülerlinien, die für die Gemeinde keinen Nutzen bringen, beteiligt ist.

Die Stadt Zülpich hat sich nicht im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum NVP zur ÖPNV-Umlage geäußert. Sie kritisierte aber im Vorfeld, dass sie über die Umlage an den Verkehren zur Gesamtschule Weilerswist beteiligt ist, obwohl die Schüler über bestehende Regionalbuslinien die Gesamtschule in Euskirchen erreichen könnten.

Aufgrund der anstehenden Finanzierungsvereinbarungen mit benachbarten Aufgabenträgern (StädteRegion Aachen und Kreis Düren) werden sich zudem die Höhe der Umlage und die Verteilung erheblich ändern.

Schließlich bestehen Forderungen des Schleidener Tals, die Kosten der Linie 829 aus der ÖPNV-Umlage auszuklammern, da es sich quasi um einen Schienenersatzverkehr handele. Gleiches würde auch für die Achse Euskirchen – Zülpich gelten, da dies die einzigen beiden Achsen sind, die (bisher)

nicht über einen regelmäßigen SPNV angebunden sind. Damit liegt die Zahllast bei den betroffenen Kommunen und nicht beim NVR.

Es wird vorgeschlagen, die Thematik ÖPNV-Umlage nicht im Rahmen des Beschlusses zum NVP zu behandeln, sondern zeitnah gesondert. Hier sollen auch die zwischenzeitlich im Entwurf vorliegenden Ergebnisse der Untersuchung über die Schülerverkehre im Kreis Euskirchen Berücksichtigung finden.

c) Beschluss über die Zustimmung zum NVP der Stadt Euskirchen

Die Stadt Euskirchen hat die Verwaltung des Kreises Euskirchen gebeten, einen zustimmenden Beschluss zum Nahverkehrsplan der Stadt Euskirchen zu fassen.

Aufgrund möglicher Auswirkungen auf eine eventuelle Direktvergabe an die SVE wird der Kreis gebeten, die vorhandene Textpassage im NVP durch folgende Textpassage zu ersetzen:
„Sämtliche Linien der SVE werden in der Zuständigkeit der Stadt Euskirchen geplant. Die Stadt Euskirchen hat hierzu mit Beschluss vom 15.12.2015 einen eigenen NVP aufgestellt. Eine Finanzierung dieser Stadtbuslinien über die ÖPNV-Umlage des Kreises erfolgt nicht. Im vorliegenden NVP wird auf diese Linien nicht detailliert eingegangen, sondern auf den NVP der Stadt Euskirchen verwiesen. Der NVP kann im Internet eingesehen werden.

(http://www.euskirchen.de/fileadmin/user_upload/stadtinfo/nahverkehrsplan.pdf).“

Gegen die von der Stadt Euskirchen gewünschte Ergänzung und die Zustimmung zum NVP der Stadt Euskirchen bestehen keine Bedenken.

gez. i.V. Poth

Landrat

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

I Stellungnahmen benachbarter Aufgabenträger

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingabebreitet
27.12.2016	Kreisverwaltung Ahrweiler keine Bedenken				x		
11.01.2017	Vulkaneifel Kreis						
	Grundsätzlich keine Anmerkungen. Hinweis auf die Bearbeitung des NVP Landkreis Vulkaneifel 2017				x		
10.02.2017	StädteRegion Aachen						
	entspricht der Stellungnahme des AVV - siehe dortige Anmerkungen		Siehe Anmerkungen zur Stellungnahme AVV				
10.02.2017	Rhein-Erft-Kreis						
Rhein-Erft-Kreis	Eine Zuordnung der Kreisgrenzen überschreitenden Linien ist nach Einschätzung des REK nach der letzten Fahrplanänderung im Dezember 2016 nunmehr eindeutig möglich. Demnach entfallen aufgrund der jeweils auf dem betreffenden Kreisgebiet eindeutig mehr erbrachten Fahrplan-Kilometer, <ul style="list-style-type: none"> die Linien 984 und 985 in die Aufgabenträgerschaft des Kreises Euskirchen die Linien 807, 974 und 979 in die Aufgabenträgerschaft des Rhein-Erft-Kreises Eine Finanzierungsvereinbarung bezüglich dieser Linien ist baldmöglichst anzustreben.	1.4.1.1	Es ist richtig, dass nach der Umstrukturierung der Linie 807 der höhere Km-Anteil im REK liegt. Bei den Überlegungen zur Zuordnung der Aufgabenträgerschaft ist aber zusätzlich die zukünftige ÖPNV-Struktur im REK zu beachten. Ggf. ist auch zukünftig eine gemeinsame Ausübung der Aufgabenträgerschaft möglich. Die Festlegung muss nicht zwingend im NVP erfolgen.		x		

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	Berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
Rhein-Erft-Kreis	<p>2. Ihre Liniensteckbriefe</p> <ul style="list-style-type: none"> • Linie 807 o Gemeinsame Genehmigungsinhaber sind hier REVG und RVK o Der Linienverlauf endet nunmehr in Erft-stadt Bf. o Die Nutzkilometer sind auf den Fahrplan-stand 2016/2017 anzupassen <p>Ich bitte um Korrektur bzw. Ergänzung.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Linie 974 <p>Ich bitte um Aktualisierung der Nutzkilometer auf den Fahrplanstand 2016/2017.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Linie 979 o Gemeinsame Genehmigungsinhaber sind hier REVG und RVK o Die Nutzkilometer sind auf den Fahrplan-stand 2016/2017 anzupassen <p>Ich bitte um Ergänzung bzw. Aktualisierung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Linie 984 <p>Ich bitte um Aktualisierung der Nutzkilometer auf den Fahrplanstand 2016/2017.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Linie 985 o Gemeinsame Genehmigungsinhaber sind hier REVG und RVK o Die Nutzkilometer sind auf den Fahrplan-stand 2016/2017 anzupassen <p>Ich bitte um Ergänzung bzw. Aktualisierung.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Außerdem bitte ich darum, die Bedienungszeiten an die neuen Fahrplanzeiten anzupassen. <p>Hier bietet sich aus Sicht des Rhein-Erft-Kreises ein gemeinsames Vorgehen ggü. NVR und DB an. Auch für den Rhein-Erft-Kreis ist es ein wichtiges Ziel, die Kapazität zur Beförderung von Fahrrädern auf der Eifelstrecke zu erhöhen.</p> <p>Hier bitte ich, beim Gesprächstermin vom 2.7.2014 die REVG als Gesprächsteilnehmer zu ergänzen.</p>		<p>Kommentar Verwaltung</p> <p>Wie im NVP-Entwurf erläutert, erfolgt eine Fortschreibung aller Liniensteckbriefe auf den Fahrplanstand Dezember 2016. Die erbetenen Ergänzungen bzw. Aktualisierungen werden daher vorgenommen.</p>	x			x
Rhein-Erft-Kreis		11.1.4.2	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	x			x
Rhein-Erft-Kreis		S. 155	Die Ergänzung wird vorgenommen.	x			x

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	zur Kenntnis	NVP eingereicht
Rhein-Erft-Kreis	<p>Anbindung Jugendhof Finkenberg in Blankenheim an TB-Netz Der Rhein-Erft-Kreis betreibt in Blankenheim die Jugendbildungsstätte Finkenberg Hier bittet der Rhein-Erft-Kreis eine regelmäßige, umsteigefreie Einbindung in das Taxibus-Angebot der Gemeinde Blankenheim einzurichten.</p>	Verweis NVP	<p>Die Jugendbildungsstätte Finkenberg in Blankenheim kann im Linienverkehr über die Bushaltestelle "Finkenhof" und alternativ über die in der Umgebung liegende Haltestelle "Finkenberg Schulzentrum" (ca. 200 m Entfernung zur Bildungsstätte) erreicht werden. Ab Blankenheim Busbf fährt die Linie 833 werktags mehrmals täglich als TaxiBusPlus zur Haltestelle "Finkenhof". Es werden 5 Hinfahrten und 3 Rückfahrten angeboten. Am Wochenende wird die Haltestelle nicht bedient. Die Haltestelle "Finkenberg Schulzentrum" wird im Schülerverkehr von den Linien 760, 824, 832 und 833 angefahren. Es werden einzelne Fahrten angeboten. Das Schulzentrum wird aus verschiedenen Richtungen ab 7:15 Uhr erreicht. Ab 12:55 verkehren die Linien ab "Finkenberg Schulzentrum" in verschiedene Richtungen. Montags, mittwochs und donnerstags werden um 15:25 weitere Fahrten ab Finkenberg Schulzentrum angeboten. Eine Erweiterung des Fahrtenangebotes wäre mit der Gemeinde Blankenheim abzustimmen, da diese über den ÖPNV-Umlageschlüssel die hauptbetroffene Kommune ist. Der Kreis wird eine Prüfung des Anliegens vornehmen.</p>	zur Kenntnis	x
13.02.2017 Eifelkreis Bitburg-Prüm	Keine Anmerkungen			x	
14.02.2017 Kreis Düren	Der Kreis Düren begrüßt die Planungen des Nachbargaufgabenträgers ausdrücklich und sieht die Möglichkeit einer gemeinsamen Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrsangebots im Grenzbereich der beiden Kreise.		Die grundsätzliche Zustimmung zum NVP wird zur Kenntnis genommen.	x	
Kreis Düren	Ab Seite 117 wird das Konzept für den Teilraum Zülpich/Euskirchen und den angrenzenden Kreis Düren beschrieben. Die Planungen zu den Linien SB 98 und 298 wurden mehrfach besprochen und die Änderungswünsche des Kreises EU in den NVP Düren eingefügt, auch wenn die genauen Fahrplanlagen noch nicht feststanden. Die Zustimmung erfolgte trotz leicht verschlechterter Anschlüsse an den Bahnhöfen Düren und Euskirchen und eines geringeren Abstands zwischen der Fahrten der SB 98 und der 298 auf Dürener Gebiet. Dies wird auch aufrechterhalten.	S.117	Die Zustimmung zum "Zülpich-Konzept" wird zur Kenntnis genommen.	x	

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	Berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
Kreis Düren	<p>Auf Seite 118 heißt es: „Die Linien 208, 218, 233 und 807 bleiben auf dem Gebiet des Kreises Euskirchen unverändert“.</p> <p>Hier ist keine Anpassung an die Planungen des Kreises Düren erfolgt, der auf diesem Gebiet zusätzliche Fahrten zur Erhöhung der Attraktivität vorsieht. Wir bitten darum den NVP-Entwurf an dieser Stelle anzupassen.</p> <p>Der NVP Düren sieht vor, innerhalb der HVZ 6 Fahrtenpaare als Schnellbus (Beschleunigung innerhalb des Kreises DN, wenn Zustimmung auch innerhalb des Kreises EU) zusätzlich zu führen. Zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit entfallen 3 Fahrtenpaare des Regionalverkehrs. 2 Fahrtenpaare ergänzen den bisherigen Spätverkehr. In der Summe sind daher 5 zusätzliche Fahrtenpaare zwischen DN und EU vorgesehen.</p> <p>Die Planungen zur Vereinfachung des Fahrplans auf der Linie 231 sind im NVP EU wiedergegeben und entsprechen, ebenso wie die Verlagerung der Spätfahrten zur Linie SB 98 und zwei zusätzlichen grenzüberschreitenden Fahrtenpaaren den Planungen seitens des Kreises Düren.</p>	S.118	<p>In der Stellungnahme des Kreises Euskirchen zu dem NVP des Kreises Düren wurde darum gebeten, die Planungen zu konkretisieren. Im Nachgang der Stellungnahme des Kreises Düren zum NVP Kreis Euskirchen wurden die zusätzlichen Fahrten und Km mitgeteilt. Nunmehr ist zu prüfen, ob die Leistungsausweitung aus Sicht des Kreises Euskirchen mitgetragen werden kann. Hierzu werden die hauptbetroffenen Kommunen Schleiden (Linie 231) und Zülpich (Linien 208 und SB 208) beteiligt.</p>	x	x		
Kreis Düren	<p>Die Planungen zur Vereinfachung des Fahrplans auf der Linie 231 sind im NVP EU wiedergegeben und entsprechen, ebenso wie die Verlagerung der Spätfahrten zur Linie SB 98 und zwei zusätzlichen grenzüberschreitenden Fahrtenpaaren den Planungen seitens des Kreises Düren.</p>		<p>In der Stellungnahme des Kreises Euskirchen zu dem NVP des Kreises Düren wurde darum gebeten, die Planungen zu konkretisieren. Im Nachgang der Stellungnahme des Kreises Düren zum NVP Kreis Euskirchen wurden die zusätzlichen Fahrten und Km mitgeteilt. Nunmehr ist zu prüfen, ob die Leistungsausweitung aus Sicht des Kreises Euskirchen mitgetragen werden kann. Hierzu wird die hauptbetroffene Kommunen Schleiden (Linie 231) beteiligt.</p>	x			
Kreis Düren	<p>Für die Linien 218 und 233 sind beidseitig keine Veränderungen vorgesehen.</p> <p>Auf der Seite 212 folgende werden die Leistungskilometer auf dem Gebiet des Kreises Euskirchen ausgewiesen. In der Abstimmung mit der AVV GmbH ist insbesondere auf der Linie 208 eine deutliche Abweichung der Leistungskilometer festzustellen.</p> <p>Wir bitten, dies mit dem AVV abzustimmen</p>	S.212 ff	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wie im Entwurf des NVP erläutert, erfolgt eine Fortschreibung aller Liniensteckbriefe auf den Fahrplanstand Dezember 2016. Es wurden die Leistungsdaten des AVV für 2017 im Steckbrief übernommen.</p>	x	x		x

<p>Betreff</p> <p>Kreis Düren</p>	<p>Eingabe</p> <p>Für die qualitative Ausstattung der Fahrten bestehen in den beiden Nahverkehrsplänen leicht unterschiedliche Ansätze. Eine Angleichung aller Qualitätsmaßstäbe beider NVP's für die grenzüberschreitenden Linien halten wir nicht für zielführend. Einzeilheiten zur Anwendung der Qualitätsmaßstäbe werden im Rahmen der Vereinbarung zwischen den beiden Kreisen gelöst. Für die Schnellbusverbindungen (6 Fahrtenpaare pro Tag) sollten die Qualitätsmaßstäbe des Kreises Düren auf jeden Fall zur Anwendung kommen.</p>	<p>Verweis NVP</p> <p>S. 81, 82</p>	<p>Kommentar Verwaltung</p> <p>Im NVP des Kreises Düren werden zu den Fahrzeugstandards folgende Aussagen getroffen: "Angesichts der notwendigen Flexibilität in der Fahrzeugdisposition wird auf eine Differenzierung der Ausrüstungsstandards nach Produktlinien, Verkehrsaufgaben oder Betriebsformen verzichtet. Niederflertechnik, behindertengerechte Zugangsmöglichkeiten, dynamische Fahrgastinformationseinrichtungen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Hör- und Sehbehinderungen und eine ansprechende und funktionale Inneneinrichtung – insbesondere für ältere Menschen – sind die Mindestanforderungen an eine zeitgemäße Ausgestaltung der Fahrzeuge. Eine Reduzierung der schädlichen Emissionswerte (Lärm und Abgas) ist zu erreichen. Die Ausstattung der Fahrzeuge mit ITCS Leitsystem und Bordcomputern ist erforderlich. Darüber hinaus müssen die Fahrzeuge den Anforderungen an ein modernes elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM) entsprechen. Auf Linienfahrten, die ausschließlich für den Schülerverkehr oder zur Verstärkung bestehender Linienverkehre bzw. bei Großveranstaltungen durchgeführt werden, sind Abweichungen bei der Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge zulässig. Die gesetzlichen Mindestvorgaben sind einzuhalten."</p> <p>Die konkreten Fahrzeuganforderungen werden im NVP des Kreises Düren in einer Tabelle dargestellt und entsprechen im Wesentlichen den Vorgaben des Kreises Euskirchen. Unterschiede bestehen bezüglich der Ausstattungsmerkmale "Klimatisierung" und "Videoüberwachung". Während im NVP Kreis Euskirchen eine entsprechende Ausrüstung für neubeschaffte Fahrzeuge gelten soll, wird diese im NVP des Kreises Düren als "wünschenswert" angesehen.</p> <p>Grundsätzlich sollen bei Linien, die auf dem Kreisgebiet Euskirchen verkehren, auch die im NVP festgeschriebenen Standards gelten. Eventuelle Abweichungen könnten im Rahmen der Vereinbarung zwischen den beiden Kreisen gelöst werden.</p>	<p>zur Kenntnis</p>	<p>x</p>	<p>nicht berücks.</p>	<p>NVP eingereicht</p>
<p>15.02.2017 Rhein-Sieg-Kreis</p> <p>RSK</p>	<p>Die aus unserer Sicht relevanten Punkte werden alle im Zuge der laufenden Abstimmung zu den Linien 802, 828 und 842 bearbeitet</p> <p>Darüber hinausgehend besteht nur eine kleine Anmerkung: Die Aussagen bzgl. Zuständigkeit der grenzüberschreitenden Linien in Kapitel 4.1 bzw. Kapitel 11.4.2 sind nicht deckungsgleich (Übertragung der Zuständigkeit auf einen Aufgabenträger versus Betrauung der Linienabschnitte). M.E. ist die Aussage in Kapitel 11.4.2 zutreffend.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>In Kapitel 4.1 sind die grundsätzlichen Strukturen dargestellt. Kapitel 11.4.2 befasst sich mit den konkreten Planungen (hier: Vereinbarung mit dem Rhein-Sieg-Kreis). Die letztendliche Ausgestaltung der Regelungen zur Aufgabenträgerschaft muss noch geklärt werden. Eine Änderung des NVP ist nicht erforderlich.</p>	<p>berücksichtigt</p>	<p>x</p>	<p>x</p>	

II Stellungnahmen kreisangehörige Kommunen

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingabebereit
03.02.2017 Stadt Bad Münstereifel	laut Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses, wird der Entwurf des NVP zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Stadt Bad Münstereifel spricht sich für eine Ausweitung des kreisweiten Bedienungsstandards unter Anwendung der Varianten 1, 2b und 3 aus.				x		
BAM	Mehrkosten sollten vermieden werden, es besteht aber Interesse an einer effizienten Beförderung				x		
03.03.2017 Gemeinde Blankenheim	Der Entwurf des NVP wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Gemeinde spricht sich für eine Ausweitung des kreisweiten Bedienungsstandards unter Anwendung der Varianten 1, 2a und 3 aus.				x		
Stadt Euskirchen (Vorlage Ausschuss)	In der Auflistung der Tabelle 9 fehlt die Badewelt Euskirchen. Derzeit findet mangels Nachfrage keine direkte Anbindung der Badewelt statt. Da die Badewelt in den kommenden Jahren noch ausgebaut werden soll, kann sich dies jedoch ändern. Um Ergänzung der Freizeitziele um die Badewelt wird gebeten.	Kapitel 3.4 Freizeit-, Naherholung S. 33	Die "Badewelt" hat derzeit noch keine bedeutende ÖPNV-Relevanz. Möglich ist die Nutzung der Linie 985, Haltestelle Angelika Kaufmann Str.. Es bestehen aber keine Bedenken, die Einrichtung in die Auswahl ÖPNV-relevanter Freizeiteinrichtungen aufzunehmen.	x			x

Euskirchen	<p>Eingabe</p> <p>Aufgrund möglicher Auswirkungen auf eine eventuelle Direktvergabe an die SVE wird der Kreis gebeten, die vorhandene Textpassage durch folgende Textpassage zu ersetzen:</p> <p>„Sämtliche Linien der SVE werden in der Zuständigkeit der Stadt Euskirchen geplant. Die Stadt Euskirchen hat hierzu mit Beschluss vom 15.12.2015 einen eigenen NVP aufgestellt. Eine Finanzierung dieser Stadtbuslinien über die ÖPNV-Umlage des Kreises erfolgt nicht. Im vorliegenden NVP wird auf diese Linien nicht detailliert eingegangen, sondern auf den NVP der Stadt Euskirchen verwiesen. Der NVP kann im Internet eingesehen werden. http://www.euskirchen.de/fileadmin/user_upload/stadtinfo/nahverkehrsplan.pdf. Der Kreis Euskirchen wird gebeten, in seiner Beschlussfassung eine Zustimmung zum NVP der Stadt zu berücksichtigen.“</p>	<p>Verweis NVP</p> <p>Kapitel 4.1, Organisation des ÖPNV/SPNV S. 35</p>	<p>Kommentar Verwaltung</p> <p>Gegen die Aufnahme der vorgeschlagenen Textpassage bestehen keine Bedenken. Auch soll der Beschlussvorschlag für den Kreistag wie erbeten erweitert werden.</p>	x	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
Euskirchen	<p>Grundsätzlich hat die Stadt ihre Zustimmung zur Reaktivierung der Bördebahn Euskirchen-Düren gegeben. Ein Vorlaufbetrieb soll zum Fahrplanwechsel Dezember 2018 umgesetzt werden. Eine Finanzierung der Betriebsleistungen erfolgt über den zuständigen Nahverkehr Rheinland. Welche Infrastrukturmaßnahmen zur Reaktivierung nötig sind, muss noch ermittelt werden. Auch die Höhe der Kostenbeteiligung durch die Stadt ist noch unklar. Ein Sachstandsbericht erfolgt in der Sitzung des ATuV am 9.03.2017</p>	<p>Kapitel 6.1. Schienenpersonennahverkehr (SPNV) S. 48</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Änderung des NVP ist nicht erforderlich.</p>	x			
Euskirchen	<p>Der Kreis wird gebeten, den Text durch die unterstrichenen Haltepunkte zu ergänzen: „Die übrigen im Kreisgebiet liegenden Bahnhaltepunkte Scheven, Urft, Derkum, Kuchenheim, Großbüllesheim, Zuckerfabrik, Stotzheim und Kreuzweingarten verfügen über keine Anbindung zu den Regionalbuslinien,...</p>	<p>Kapitel 6.4.1, Verknüpfung Bus/Schiene S. 56</p>	<p>Die Ergänzung wird vorgenommen.</p>	x			x

Euskirchen	<p>Eingabe Tabelle 16 soll ergänzt werden : In Kuchenheim existieren seit Ende 2016 20 Fahrradabstellplätze, an denen der Rahmen am Ständer angeschlossen werden kann. Der Zusatz „kein moderner Standard“ kann somit entfallen. Im Zuge der städtebaulichen Planungen für das Bahnhofsumfeld sind ca. 100 P+R-Plätze geplant. Ein Zeitpunkt für die Umsetzung ist noch nicht bekannt. In Stotzheim existieren keine PKW-Stellplätze, da sich die Flächen im Bahnhofsumfeld inzwischen in Privatbesitz befinden.</p>	<p>Verweis NVP Kapitel 6.4.3, P+R und B+R S. 59</p>	<p>Kommentar Verwaltung Die Tabelle 16 beruht im Entwurf auf dem Stand April 2016. Die Änderungen werden vorgenommen; der Stand wird angepasst auf: Januar 2017</p>	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingearbeitet
Euskirchen	<p>Hier wird festgestellt, dass nur 39% der Einwohner des Kreises Euskirchen eine gute Verbindung zur Kreisstadt haben. Aus dem südlichen Kreisgebiet ergeben sich im Vergleich zum MIV fast ausschließlich unattraktive Reisezeiten in die Kreisstadt Euskirchen. Mittelfristig ist hier aus Sicht der Stadt Euskirchen eine Verbesserung anzustreben.</p>	<p>Kapitel 7.3, Verbindungs- qualität S. 66-67</p>	<p>Aufgrund des Verlaufs der A1 ergeben sich für viele Relationen bezogen auf den MIV sehr günstige Reisezeiten. Diese Reisezeiten wären im ÖPNV ansatzweise nur durch Einrichtung von Schnellbussen zu erreichen oder über den SPNV. Der Einsatz von Schnellbussen ist in ländlichen Regionen nur dann sinnvoll, wenn eine große gebündelte Nachfrage besteht und nur eine geringe Erschließungswirkung erforderlich ist. Für die Einrichtung weiterer Schnellbuslinein wird derzeit kein Bedarf gesehen. Das Anstreben einer Verbesserung wird vom Kreis Euskirchen aber mitgetragen.</p>	x			
Euskirchen	<p>Die Kapitelnummerierungen stimmen nicht mit der Nummerierung im vorderen Teil des NVP überein und müssen angepasst werden.</p>	<p>Kapitel 11.5, Umsetzungs- zeitraum der Maßnahmen</p>	<p>Die Anpassung der Nummerierung erfolgt.</p>	x			x

Euskirchen	<p>Eingabe</p> <p>In der Novelle des Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wurde die politische Zielbestimmung „Vollständige Barrierefreiheit zum 1.01.2022“ festgeschrieben. Die Haltestellen des Stadtbusses werden vertraglich geregelt durch die SVE ausgebaut. 28 Haltestellen im Stadtgebiet werden nicht durch Stadtbuslinien angefahren (z.B. Haltestellen in Frauenberg). Für den Ausbau sind die jeweiligen Baulastträger zuständig. Der Kreis Euskirchen wird gebeten, der Stadt mitzuteilen, wie viele Haltestellen sich in der Baulast der Stadt befinden und welche davon umgebaut werden sollen. Pro Haltestellenausbau werden ca. 30.000 € benötigt.</p>	<p>Verweis NVP</p> <p>Kapitel 11.1.1, Konzept zum barrierefreie n Aus- und Umbau von Haltestellen</p>	<p>Kommentar Verwaltung</p> <p>Der Kreis Euskirchen wird vor Beginn der Haltestellenerfassung Kontakt mit der Stadt Euskirchen bzw. der SVE aufnehmen. Nach der Erfassung wird der Kreis Euskirchen die Stadt Euskirchen informieren, wer Träger der Baulast ist. Die Ausbauplanung bzw. eine Priorisierung erfolgt gemeinsam mit den jeweiligen Straßenbaulastträgern.</p>	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
Euskirchen	<p>... Der Kreis schlägt hier eine Ausweitung des Bedienungsstandards in den Abendstunden und an Wochenenden vor. Hierzu werden im NVP mehrere Varianten genannt, die einzeln aber auch zusammen umgesetzt werden können.</p> <p>... Bei der Realisierung aller Varianten entstehen der Stadt über die ÖPNV-Umlage Mehrkosten von maximal 30.000 €. Der Vorteil für die Kreisstadt besteht in einer besseren Erreichbarkeit auch an Wochenenden, was insbesondere Einzelhandel, Gastronomie und Kultur in der Stadt zu Gute kommt. <u>Aus diesem Grund wird eine Ausweitung des Bedienungsstandards befürwortet. Die Stadt bittet den Kreis, die Varianten 1, 2b und 3 zu realisieren.</u></p>	<p>Kapitel 11.1.2, Fortschreibung des kreisweiten Bedienungsstandards S. 90 bis 93</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>	x		

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
Euskirchen	<p>Eingabe</p> <p>Im Kreis Euskirchen existieren derzeit zwei Systeme des bedarfsorientierten Angebotes: ...</p> <p>Im NVP wird die Integration der AST-Verkehre in ein neues einheitliches TaxiBusPlus-System vorgeschlagen (geplante Umsetzung Dezember 2017). Dies ist positiv in einigen kreisangehörigen Kommunen getestet worden. Dieser Vorschlag betrifft nur das Kreisgebiet ohne das Stadtgebiet, da in Euskirchen derzeit kein TaxiBus-System existiert. Das AST-System ist aufgrund des hohen Stadtbus-Angebots nur sehr schwach nachgefragt und dient lediglich der Ergänzung zum Stadtbus. Die Einführung eines TaxiBus-Systems im Stadtgebiet Euskirchen ist auch zukünftig nicht geplant. Da das AST-System in Euskirchen direkt durch die Stadt finanziert wird, ergeben sich hier keine finanziellen Auswirkungen.</p>	<p>Kapitel 11.1.3, Harmonisierung des ÖPNV-Angebots S. 94 - 95</p>	<p>Kommentar Verwaltung</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>	x			
Euskirchen	<p>Das Land NRW fördert die Einrichtung von Bürgerbussen. Im Kreisgebiet sind einige kleine Ortschaften nur unzureichend an das ÖPNV-Angebot angebunden. Hier ergibt sich die Möglichkeit, bürgerschaftliches Engagement vorausgesetzt, ein Angebot über Bürgerbusse, Bürgertaxis oder Dorfautos einzurichten. Aufgrund der guten Angebotsstruktur in Euskirchen ergibt sich kein Bedarf für das Stadtgebiet. ...</p>	<p>Kapitel 11.1.3.1 S. 96 - 97</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>	X			
Euskirchen	<p>Der als Pilotprojekt vorgesehene Einsatz von Wanderbussen dient der Verbesserung der ÖPNV-Anbindung Eifelsteig und der Partnerwege. Einsatz zwischen Ostern und Ende Herbstferien (Umsetzung April 2017). Kosten ca. 40.000 €</p> <p>Vorteil für Euskirchen: Stärkung des Hotelstandortes Euskirchen als Ausgangspunkt zu touristischen Aktivitäten in der Eifel. Die Maßnahme ist bereits durch den Kreistag beschlossen und wird erstmals 2017 umgesetzt. Da es sich hierbei um einen touristischen Verkehr handelt, erfolgt die Finanzierung über die allgemeine Kreisumlage. Die Stadt nimmt dies zur Kenntnis, da die Maßnahme beschlossen ist.</p>	<p>Kapitel 11.1.2.1.2, Wanderbus S. 98 - 99</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>	x			

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
Euskirchen	Touristisches Mobilitätskonzept ... Die Stadt befürwortet diese Maßnahme.	Kapitel 11.1.3.1.3, S. 100	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	x	x		
Euskirchen	Der Kreis Euskirchen ist ein radtouristisch interessantes Gebiet. Hier wird die Einrichtung von Fahrradbusen auf besonders interessanten Routen vorgeschlagen. Ein Beschluss des Kreistags liegt ebenso wenig vor, wie eine Kostenschätzung. Vorteil für Euskirchen: Stärkung des Hotelstandortes Euskirchen als Ausgangspunkt zu touristischen Aktivitäten in der Eifel. Der Kreis wird gebeten, die Stadt über neue Sachstände zu informieren.	Kapitel 11.1.4.1, Fahrradbus/Fahrradbeförderung S. 101	Bei Entwicklung neuer Angebote werden die betroffenen Kommunen einbezogen bzw. alle kreisangehörigen Kommunen informiert.	x			
Euskirchen	Insbesondere an Wochenenden kommt es aufgrund des großen Interesses an den radtouristischen Angeboten in der Eifel zu Engpässen in der Beförderung des SPNV. Hier ist der NVR als Aufgabenträger SPNV zuständig. Somit ergeben sich auch keine finanziellen Auswirkungen auf die Stadt. Die Maßnahme wird von der Stadt begrüßt.	Kapitel 11.1.4.2 Fahrradbeförderung in der Bahn S. 102	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	x			
Euskirchen	Fahrradverleihsystem: Eine Einrichtung an den Bahnstationen und für die Arbeitgeber mit großem Arbeitsplatzangebot im Stadtgebiet wird von Seiten der Stadt positiv gesehen. Gespräche mit privaten Anbietern scheiterten bislang an den Kosten für die Einführung des Systems.	Kapitel 11.1.4.3 S. 103	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	x			
Euskirchen	Hier ist für die Stadt insbesondere die Anbindung an das Industriegebiet IPAS von Interesse. Die Anbindung erfolgt derzeit über die Stadtbuslinie 876. Eine direkte Verbindung zum Bahnhof Großbüllesheim besteht nicht, wäre aber wünschenswert. Insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung auf der LEP-Fläche und weiterer Betriebsansiedlungen muss ein weiterer Bedarf abgewartet werden. Die Stadt bittet den Kreis für den Fall einer Ansiedlung von größeren Betrieben, z.B. auf der LEP-Fläche, eine Anbindung an das Regionalbusssystem zu prüfen.	Kapitel 11.1.5 Anbindung von Gewerbegebieten, S. 104	Die Anregung wird bei Realisierung der LEP-Fläche aufgegriffen.	x			

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
Euskirchen	<p>Der Schülertransport im Stadtgebiet erfolgt durch die Stadt- und Regionalbuslinien bzw. durch von der Stadt beauftragte Schulbusangebote, die für alle Fahrgäste offen stehen. Auch kreisweit ist die Schülerbeförderung in die normalen ÖPNV-Linien integriert und für alle Nutzer offen. Die wenigen freigestellten Schülerverkehre werden durch den jeweiligen Schulträger finanziert. Die derzeit in einigen Kommunen diskutierte Regelung, überwiegend durch Schüler genutzte Linienverkehre durch die jeweiligen Schulträger zu finanzieren, bedarf einer Änderung der ÖPNV-Umlage und ist nicht Gegenstand des NVP.</p>	<p>Kapitel 11.1.6 Untersuchung der Schülerverkehre im Kreis Euskirchen S. 105</p>	<p>Kommentar Verwaltung Die Auffassung ist korrekt.</p>			x	
Euskirchen	<p>Aufgrund der Angebotsausweitung im SPNV sollen die Spätverkehre überprüft und angepasst werden. Für Euskirchen betrifft dies vor allem die Linien 298, 801, 808 und 985. Auswirkungen auf die ÖPNV-Umlage liegen noch nicht vor. Eine Umsetzung ist für Dezember 2018 geplant. Aus Sicht der Stadt Euskirchen ist eine Anpassung positiv zu bewerten, da einige Ortsteile, die bislang nicht durch die Spätfahrten der SVE angebunden sind, ein besseres Angebot erhalten. Kosten können erst nach einer Überprüfung und Angebotsplanung genannt werden. Ein Beschluss des Kreistages steht noch aus.</p>	<p>Kapitel 11.1.7, Vereinheitlichung der Spätfahrten S. 107</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung berücksichtigt. Eine Änderung des NVP ist nicht erforderlich.</p>	x			
Euskirchen	<p>Das ÖPNV-Angebot, insbesondere das TaxiBusPlus-Angebot, ist vielen Bewohnern nicht bekannt. Ein gezieltes Informationsangebot soll hier für Abhilfe sorgen. Eine Auswahl der Maßnahmen und eine konkrete Planung der Umsetzung sind seitens des Kreises noch nicht erfolgt. Somit stehen auch noch keine Kosten für die Maßnahme fest. Eine hierdurch bedingte bessere Nutzung des ÖPNV-Angebots kann sich jedoch auch positiv auf die Einnahmeseite auswirken. Ein Beschluss des Kreistages steht noch aus.</p>	<p>Kapitel 11.1.8.1, Dialog-Marketing S. 108 - 109</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>	x			

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
Euskirchen	<p>Eine Umfrage bei den Beherbergungsbetrieben im Kreis hat diverse Informationslücken in Bezug auf das ÖPNV-Angebot ergeben. Insbesondere das Angebot einer Gästecard für Urlauber soll die Nutzung des ÖPNV im touristischen Kontext stärken. Hierzu wird eine Informationsbroschüre veröffentlicht. Dies kommt auch den Euskirchener Beherbergungsbetrieben zu Gute und wird aus diesem Grund von der Stadt begrüßt.</p>	<p>Kapitel 11.1.8.2 Individuelle Informationen aller Gästegeber</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>	x		
Euskirchen	<p>Gebündeltes Informationsangebot für das ÖPNV-Angebot im Nationalpark durch die Verteilung von Minifahrplänen zu den einzelnen Linien. Der Druck der Fahrpläne erfolgt durch den VRS. Somit ergibt sich keine Auswirkung für die Stadt.</p>	<p>Kapitel 11.1.8.3 S. 111</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>	x		
Euskirchen	<p>Das Teilraumkonzept Zülpich beinhaltet auch Änderungen für das Stadtgebiet Euskirchen. Während die Änderungen auf den Linienwegen der Linien SB 98 und 298 keine Auswirkungen auf die Ortsteilverbindungen haben, wird die Linie 810 zukünftig nicht mehr Elsig anbinden. Der geplante Linienweg erfolgt über Wißkirchen. Hierdurch wird das Angebot in Elsig von bislang zwei Fahrten pro Stunde auf eine Fahrt beschränkt. Der im NVP der Stadt vorgegebene Mindeststandard wird jedoch eingehalten. Wißkirchen wird zukünftig öfter angefahren. Die Umsetzung soll zum Fahrplanwechsel Dezember 2017 erfolgen. Ob hierdurch Fahrten auf der SVE-Linie 878 eingespart werden können, muss noch abschließend, nach Vorlage des genauen Fahrplans, abgestimmt werden.</p>	<p>Kapitel 11.2.3 Teilraum Zülpich – Euskirchen S. 117 - 120</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Abstimmung erfolgt nach Erarbeitung der konkreten Fahrpläne.</p>	x		
Euskirchen	<p>Bislang wurde diese Relation durch die Linie 869 der SVE bedient. Da diese Linie als einzige Linie der SVE die Stadtgrenzen überschreitet, wird sie ab Fahrplanwechsel 2018 in die Aufgabenträgerschaft des Kreises überführt. Entsprechende Vereinbarungen hierzu sind abgeschlossen, jedoch muss der Wechsel in der Aufgabenträgerschaft noch abschließend in den politischen Gremien beschlossen werden. Eine Finanzierung erfolgt dann über die ÖPNV-Umlage.</p>	<p>Kapitel 11.3.2 Verbindung Euskirchen – Weilerswimmersum S. 125</p>	<p>Die Aussage ist korrekt. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>	x		

Euskirchen	<p>Eingabe</p> <p>Aus Euskirchener Sicht sind hier die Linien 807 und 985 betroffen. Über die Linie 807 wird Frauenberg und Oberwichterich angeschlossen. Über die Linie 985 Wüschheim und der Erlenhof. Eine Brechung der Linien an der Kreisgrenze wird von Seiten des Kreises nicht gewünscht. Über die Finanzierung beider Linien muss sich der Kreis mit dem Rhein-Erft-Kreis abstimmen.</p> <p>Eine verbesserte Anschlusssicherung am Bahnhof in Euskirchen wurde mit dem letzten Fahrplanwechsel im Dezember 2016 umgesetzt, die Umsetzung sollte jedoch in nächster Zeit noch überprüft werden. <u>Die vor einiger Zeit eingerichtete Frühfahrt aus Richtung Frauenberg soll vorerst beibehalten, die Nutzung über Zählungen vom Kreis überprüft werden. Eine Brechung der Linien an der Kreisgrenze wird auch von Seiten der Stadt abgelehnt. Der Kreis wird gebeten, die Anschlusssicherung der Linie 807 am Euskirchener Bahnhof regelmäßig zu überprüfen.</u></p>	<p>Verweis NVP</p> <p>Kapitel 11.4.1 Verkehre Kreis Euskirchen – Rhein-Erft-Kreis Kapitel 11.4.1.2 Linie 807</p>	<p>Kommentar Verwaltung</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Änderung des NVP ist nicht erforderlich. Eine Überprüfung erfolgt in regelmäßigen Abständen.</p>	zur Kenntnis	NVP eingereicht
Euskirchen	<p>Hier sind aus Sicht der Stadt die Linien 802 und 842 betroffen, die hauptsächlich der Schülerbeförderung zwischen Euskirchen und Rheinbach dienen.</p> <p>Zur Kosteneinsparung möchte der Rhein-Sieg-Kreis die Linie 842 zukünftig aufgeben, da hier ein paralleles Schienenangebot besteht. Für Schüler aus Palmersheim und Flammersheim soll dann eine Direktverbindung durch eine verlängerte Linie 802 entstehen. ... Aufgrund auslaufender Verträge soll das Konzept schon im Juli 2017 umgesetzt werden. Eine Beibehaltung des bisherigen Angebots kann nur erfolgen, wenn die Stadt die Kosten übernimmt.</p> <p>Die Stadt stimmt diesem Konzept zu. <u>Auswirkungen durch das veränderte Fahrtenangebot sollen jedoch beobachtet werden und gegebenenfalls gegengesteuert werden.</u></p>	<p>Kapitel 11.4.2 Verkehre Kreis Euskirchen – Rhein-Sieg-Kreis</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Änderung des NVP ist nicht erforderlich.</p>	x	

Euskirchen	<p>Eingabe</p> <p>Bislang wurden die Kosten für die Linien 298 und SB 98 nicht durch den Kreis Euskirchen mitfinanziert, da keine Finanzierungsvereinbarung mit dem Kreis Düren bzw. dem Aachener Verkehrsverbund (AVV) bestand. Der Kreis Düren beabsichtigt eine Vergabe der Verkehrsleistungen im gesamten Kreis Düren und schließt hier mit Zustimmung des Kreises Euskirchen auch die Linien 298 und SB98 ein, da diese betrieblich mit dem Busangebot im Kreis Düren verknüpft sind. Mit der Neuvergabe der Verkehrsleistungen (voraussichtlich ab Sommer 2018) fordert der Kreis Düren vom Kreis Euskirchen eine finanzielle Beteiligung. Diese Kosten gehen in die ÖPNV-Umlage ein. Unabhängig von der Realisierung des Teilraumkonzeptes Zülpich (Kapitel 11.2.3) wird dies zu erheblichen Mehrkosten ab 2018 für die Stadt Euskirchen führen. Eine genaue Kostenschätzung und Aufteilung auf die beteiligten Städte Euskirchen und Zülpich liegt jedoch noch nicht vor. Da über die Linie 298 auch die Ortslage Eisig angebunden ist und es sich hierbei um die Anbindung der Region Zülpich und Düren handelt, ist eine Kostenübernahme alternativlos. Bei einer Reaktivierung der Bördebahn könnten die schienenparallelen Verkehre auf der Linie SB 98 abgebaut werden, was zu finanziellen Entlastungen führt.</p>	<p>Verweis NVP</p> <p>Kapitel 11.4.4 Verkehre Kreis Euskirchen – Kreis Düren S. 136 - 137</p>	<p>Kommentar Verwaltung</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Änderung des NVP ist nicht erforderlich.</p>	<p>zur Kenntnis</p> <p>x</p>	<p>nicht berücks.</p>	<p>NVP eingereicht</p>
Euskirchen				berücksichtigt		

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
09.03.2017 Gemeinde Dahlem	<p>Der Rat der Gemeinde Dahlem hat den Entwurf des NVP Kreis Euskirchen zustimmend zur Kenntnis genommen. Zugleich hat sich der Rat der Gemeinde Dahlem einstimmig für eine Ausweitung des kreisweiten Bedienungsstandards unter Anwendung der dargestellten Varianten 1, 2b und 3 mit den angenommenen voraussichtlichen Mehrkosten von 5.300 Euro ausgesprochen.</p>		Der Beschluss wird zur Kenntnis genommen.		x		
06.02.2017 Gemeinde Hellenthal	<p>Der Rat der Gemeinde Hellenthal nimmt den Entwurf des NVP zur Kenntnis und spricht sich für eine Ausweitung des kreisweiten Bedienungsstandards aus. Dabei wird die Umsetzung der Varianten 1, 2b und 3 empfohlen.</p>		Der Beschluss wird zur Kenntnis genommen.		x		
17.02.2017 Gemeinde Kall	<p>Der Rat der Gemeinde Kall nimmt den Entwurf des NVP zur Kenntnis. Die Gemeinde Kall spricht sich für eine Ausweitung des kreisweiten Bedienungsstandards unter Anwendung der Varianten 1, 2b und 3 aus.</p>		Der Beschluss wird zur Kenntnis genommen.		x		
03.03.2017 Stadt Mechernich	<p>1. Der Fortschreibung des kreisweiten Bedienungsstandard (S. 90)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Variante 1 wird zugestimmt • Variante 2 a wird zugestimmt (damit wird gleichzeitig der Variante 2 b nicht zugestimmt) • Variante 3 wird zugestimmt. <p>2. Der kreisweiten Integration von TaxiBusPlus und Anruf Sammel Taxi wird zugestimmt (S. 94).</p> <p>3. Der Anpassung der Mechernicher TaxiBusPlus Linien 826 und 897 an den gültigen Bedienungsstandard wird zugestimmt (S. 122).</p>	S.90 11.1.2.	Der Beschluss wird zur Kenntnis genommen.		x		
Mechernich		S.94 11.1.3	Der Beschluss wird zur Kenntnis genommen.		x		
Mechernich		S.122 11.3.1	Der Beschluss wird zur Kenntnis genommen.		x		

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
Mechernich	4. Der Ausweitung der Verbindungen Kommern – Mechernich wird vorbehaltlich der noch zu erstellenden Kostenkalkulation zugestimmt.	S.124 11.3.1.2	Der Beschluss wird zur Kenntnis genommen.		x		
Mechernich	5. Die Fahrt Nr. 2 der Linie 830 soll aus dem Umlagesystem ausgenommen werden; stattdessen soll diese Fahrt unmittelbar vom begünstigten Schulträger finanziert werden.		Es handelt sich um eine Schülerfahrt von Vussem nach Zingsheim (dort Umstieg) in Schüler-Linien. Die Stadt Mechernich fordert eine verursachergerechte Finanzierung der Schülerverkehre. Problematisch ist allerdings, dass die Schülerverkehre nicht nur einem Schulträger zugeordnet sind, sondern in der Regel mehreren. Die Entscheidung darüber, ob eine Modifikation der ÖPNV-Umlage (=differenzierte Kreisumlage) vorgenommen wird, wird von dem Beschluss zum NVP abgekoppelt.		x		
Mechernich	6. Die Linien 766 und 768 sollen – soweit die Stadt Mechernich tangiert ist – aus dem Umlage-system ausgenommen werden; stattdessen sollen die Kosten unmittelbar von den begünstig-ten Schulträgern getragen werden. Dies gilt auch für eventuell weitere Linien, die dem aus-schließlichen Zweck der Schülerbeförderung zu auswärtigen Schulen dienen.		Es handelt sich um die Schülerverkehre nach Steinfeld und Schleiden. Die Stadt Mechernich fordert grundsätzlich eine verursachergerechte Finanzierung der Schülerverkehre. Problematisch ist allerdings, dass die Schülerverkehre nicht nur einem Schulträger zugeordnet sind, sondern in der Regel mehreren. Die Entscheidung darüber, ob eine Modifikation der ÖPNV-Umlage (=differenzierte Kreisumlage) vorgenommen wird, wird von dem Beschluss zum NVP abgekoppelt.		x		
Mechernich	7. Das Baugebiet Mechernich – Nord soll an den ÖPNV angebunden werden mit Einrichtung einer Haltestelle im Bereich Kastanienweg/Eibenweg.		Für Mechernich wird die Überprüfung im Zusammenhang mit den anstehenden Neuplanungen (u.a. TaxiBus-Integration) vorgenommen.	x			x

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
Mechernich	8. Die neu entstehenden Baugebiete im Bereich Kommern sollen zumindest über TaxiBusPlus-Verbindungen an den Kernort angebunden werden.		Für Mechernich wird die Überprüfung im Zusammenhang mit den anstehenden Neuplanungen (u.a. TaxiBus-Integration) vorgenommen.	x			x
Mechernich	9. Das Gewerbegebiet Obgartzem 3 soll über den ÖPNV erschlossen werden, z.B. durch Einrichtung einer Haltestelle im Bereich „Enzener Straße“.		Für Mechernich wird die Überprüfung im Zusammenhang mit den anstehenden Neuplanungen (u.a. TaxiBus-Integration) vorgenommen.	x			x
Mechernich	10. Gleiches gilt für das Gewerbegebiet „Monzenbend“ in Kommern.		Für Mechernich wird die Überprüfung im Zusammenhang mit den anstehenden Neuplanungen (u.a. TaxiBus-Integration) vorgenommen.	x			x
Mechernich	11. Der Begriff „Haustürbedienung“ im Bereich TaxiBusPlus sollte präzisiert werden.		Gemäß Tarifbestimmungen des VRS kann in den Pilotkommunen zum TaxiBusPlus auf Wunsch des Fahrgastes die Fahrt nicht nur an den Haltestellen des ÖPNV, sondern an anderer Stelle im Umkreis der Zielhaltestelle (z.B. Haustür) enden. Diese Formulierung wird im NVP übernommen.	x			x
Mechernich	12. Es wird empfohlen, den Haltepunkt „Kommern, Post“ umzubenennen, da sich die Post bereits seit längerem hier nicht mehr befindet. Ebenso wird eine Änderung der Linienführung in Kommern (809) durch das Ortszentrum Pützgasse/Hüllenstraße, Auf dem Acker, Andersenweg zwischen den Punkten Gielsgasse und Becherhofer Kreuz angeregt.		Beide Anregungen werden geprüft; eine Änderung des NVP ist nicht erforderlich.		x		x

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	NVP eingereicht
Mechernich	13. erinnert wird auch an eine Lösung, mit der der Ort Schaven nach dem Ausbau der B 266 wieder an den ÖPNV angebunden wird.		Nach dem Abschluss der Bauarbeiten an der B 266 soll die Anbindung Schavens an die Linie 808 im Testbetrieb überprüft werden. Falls keine Anbindung an die 808 möglich ist, können ggf. im Zusammenhang mit der geforderten Einrichtung neuer TaxiBus-Linien zur Erschließung neuer Bau - und Gewerbegebiete Lösungsmöglichkeiten über eine TaxiBus-Anbindung gefunden werden oder über die bereits bestehende Linie 809.		x	
Schleiden	07.03.2017 Stadt Schleiden Beschluss wird in den Rat am 23.03.2017 verlagt. Der Beschluss ist bisher noch offen bzgl. der Varianten 1, 2a, 2b und 3 formuliert.		Das Ergebnis der Sitzung steht noch aus.			
Zülpich	07.03.2017 Stadt Zülpich Beschluss wird in den Rat am 16.03.2017 verlagt. Beschlussvorschlag: Der Entwurf des Nahverkehrsplans des Kreises Euskirchen wird zur Kenntnis genommen. Ein weitergehender Beschluss (z. B. hinsichtlich der vorgestellten Varianten) wird ggfls. in der Sitzung gefasst.		Das Ergebnis der Sitzung steht noch aus.			

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
Weilerswist	März 2017 Gemeinde Weilerswist Ein Beschluss erfolgt in einer Sondersitzung am 30.03.2017. Der Beschlussentwurf liegt noch nicht vor.						

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
14.03.2017 Gemeinde Nettersheim	<p>Die Sitzung ist am 14.03.2017.</p> <p>In der Vorlage sind folgende Varianten für den Bedienungsstandard formuliert: Die Eifelgemeinde Nettersheim begrüßt die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes und beschließt, die nachfolgenden Änderungen und Ergänzungen zu beantragen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Berechnungen und Festlegungen zur ÖPNV-Umlage sollte nochmals untersucht und erörtert werden im Hinblick darauf, dass doch eine mögliche 100 %ige Abwicklung über die Kreisumlage erfolgt. 2. Bahnbezogenes Bedienungsangebot der Linien 820 und 821 <ol style="list-style-type: none"> a) montags – freitags: 05.00 bis zur letzten Zugankunft in Nettersheim weitestgehend im Zweistundentakt b) samstags: Ganztags weitestgehend im Zweistundentakt, c) sonn- und feiertags: 09.00 – bis zur letzten Zugankunft weitestgehend im Zweistundentakt <p>Die Bedienungsangebote der übrigen Linien sollen wie bisher bestehen bleiben, da sie keinen Bahnbezug Nettersheim zulassen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Die Schülerverkehre sind sofern möglich, in den Schienenverkehr mit einzubeziehen. 4. Die Bahnanbindung Nettersheim – Blankenheim (Wald) aus Richtung Köln ist ab 06.26 Uhr zu gewährleisten. 		<p>Das Ergebnis der Sitzung steht noch aus. Die Varianten entsprechen nicht den Varianten des Kreises Euskirchen zum Bedienungsstandard.</p> <p>Zur ÖPNV-Umlage: Siehe Ausführungen zur Beschlussvorlage zum NVP.</p> <p>Die Varianten zum Bedienungsstandard sind in der Beschlussvorlage zum NVP dargestellt.</p> <p>Die Schülerverkehre werden derzeit überprüft. Hierzu soll insbesondere für die Gesamtschule Blankenheim-Nettersheim ein Konzept erarbeitet werden.</p> <p>Eine Veränderung des Bahnverkehrs ist eine Entscheidung des ZV Nahverkehr Rheinland. Die Einrichtung des Frühzugs von Köln (ab 05:05 Uhr) gilt zunächst nur bis Euskirchen. Die Forderung, diesen Zug bis Dahlem auszuweiten besteht weiterhin. Es besteht die Problematik der teilweise einglesigen Strecke bei gleichzeitig verdichtetem Zugangebot in der Hauptverkehrszeit in Richtung Köln.</p>				

III Stellungnahmen Verkehrsunternehmen

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	Berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
10.02.2017 RVK	<p>Die Unternehmen gewährleisten innerhalb von 30 Minuten die pünktliche Abfahrt. Hier haben wir insbesondere in den Nachtzeiten unterschiedliche Regelungen, zumal die Dispozentrale für den Kreis EU nur bis 21:30 Uhr disponiert. Zudem bitten die Unternehmen z.B. Nachts um einen längeren Vorlauf. Vor dem Hintergrund der Struktur im Taxigewerbe im Kreis Euskirchen müssen wir hier den Unternehmen entgegen kommen. Besser wäre die Regelung: Die Unternehmen gewährleisten innerhalb von 30 Minuten die pünktliche Abfahrt (in begründeten Ausnahmefällen kann in Randzeiten eine Ausnahmeregelung vereinbart werden)</p>		<p>Die Dispozeiten für den Kreis Euskirchen sind beschränkt bis 21:30 Uhr. Bis zu diesem Zeitpunkt müssen Kunden, die Spät- oder Nachtfahrten buchen wollen, diese bestellen. Damit haben die Taxiunternehmer im Kreis Euskirchen bereits jetzt im Spätverkehr längere Vorlaufzeiten als die üblichen 30 Minuten. Eine weitere Aufweichung der 30-Minuten-Regelung würde eine verlässliche Planung erschweren. Es soll zunächst an der jetzigen Regelung festgehalten werden. Sollte die Praxis die Notwendigkeit einer anders lautenden Regelung zeigen, muss dies nicht zwingend im NVP geregelt werden, sondern kann vertraglich vereinbart werden.</p>			x	
RVK	<p>Aufstellung der Qualitäts- und Servicestandards 10.2.1 Hier ist von neubeschafften Fahrzeugen die Rede. Handelt es sich hierbei um Neufahrzeuge, oder auch um neu beschaffte Gebrauchtfahrzeuge. In Einzelfällen ist es sicherlich wünschenswert, wenn ein Unternehmer ein 18 Jahre altes Fahrzeug durch ein 10 Jahre altes Fahrzeug ersetzt und auf Linien des Erschließungsnetzes zum Einsatz bringt. Für den Unternehmer ist dies ein neu beschafftes Fahrzeug, wenn auch kein Neufahrzeug. Ist dies dann auch klimatisiert zu beschaffen?</p>	10.2.1	<p>Der Argumentation der RVK kann gefolgt werden, zumal die Auftragsunternehmen in der Regel nicht die finanziellen Mittel für die Beschaffung von Neufahrzeugen haben. Aus der Sicht der Fahrgäste ist nicht das Alter der Fahrzeuge maßgeblich, sondern der Zustand und die Ausstattung der Fahrzeuge. Es soll daher eine Klarstellung erfolgen, dass auch gebrauchte Fahrzeuge als neu beschaffte Fahrzeuge gelten.</p>	x			x
10.02.2017 ASEAG	<p>Bezüglich der gewünschten Herausgabe von Korridorfahrplänen "Nationalpark Eifel" unter Einbeziehung der Linien SB 63 und 68 wäre eine Abstimmung mit ASEAG und AVV notwendig.</p>	S.111	<p>Eine Abstimmung mit dem AVV ist erfolgt; es wurden bereits 2 Korridorfahrpläne erstellt. Bei der Aktualisierung zum nächsten Fahrplanwechsel erfolgt eine Einbeziehung der ASEAG. Eine Berücksichtigung im NVP ist nicht erforderlich.</p>		x		

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
ASEAG	Im Kap. 11.4.3. -Verkehre Kreis Euskirchen - StädteRegion Aachen wird für die Linie 63 ein Prüfauftrag formuliert, ob durch Verschiebung einer Fahrt eine mittägliche Lücke im Angebot geschlossen werden kann. Hierzu müsste eine Abstimmung mit der ASEAG stattfinden.	S.134, 11.4.3.	Eine erste Abstimmung zwischen dem Kreis Euskirchen, dem AVV und der ASEAG zur Fahrplangestaltung hat bereits stattgefunden. Die Details bedürfen einer weiteren Klärung. Eine Berücksichtigung im NVP ist nicht erforderlich.	x	x		
ASEAG	S. 156, Zeile 13.01.2015 und Zeile 18.02.2015 - jeweils Schreibweise StädteRegion Aachen	S.156	Die Schreibweise wird geändert.	x			x
ASEAG	S.167, Liniensteckbrief Linie 815 - betroffene Aufgabenträger sind der Kreis Euskirchen und StädteRegion Aachen (nicht Kreis Aachen). Insofern ist eine Abstimmung mit dem NVP und der StädteRegion Aachen notwendig.	S.167	Es erfolgt eine entsprechende Änderung des Liniensteckbriefes	x			x
23.02.2017 Schärer-Reisen							
Schärer	Hierzu hatten Sie telf. erklärt, dass unsere überwiegend schulbezogene Bedienung von einer Vertaktung ausgenommen bleibt. Wir bitten dies in den NVP entsprechend aufzunehmen.	Bedienungsqualität (S 65, S 90)	Reine Schülerverkehre sind von der Vertaktung ausgenommen. Dies sollte sowohl in dem Kapitel 7.2 (Bedienungsqualität) als auch im Kapitel 11.1.2 (Fortschreibung kreisweiter Bedienungsstandard) verdeutlicht werden.	x			x
Schärer	Die Ergebnisse zur Untersuchung Schülerverkehre durch ein Gutachterbüro liegen noch nicht vor. Hierzu hatten Sie telefonisch erklärt, dass es sich um die Untersuchung von Schülerverkehren im Südkreis handelt, d. h. Linien von uns nicht betroffen sind und auch nicht untersucht werden. Andernfalls bitten wir um vorherige Absprache und entsprechende Detailinformationen.	11.1.6 Schülerverkehre S. 105	Die Linien der Firma Schärer in Mechernich wurden soweit als möglich im VISUM-Netz des Kreises Euskirchen berücksichtigt. Bei der Überprüfung der Besetzungen im Rahmen der Status quo Analyse konnten keine Optimierungsansätze ermittelt werden. Weiterhin gingen die Linien als statische Größe in die weiteren Optimierungsuntersuchungen mit ein. Für die Linien (Schärer in Mechernich) wurden im Einzelnen keine weiteren Optimierungsuntersuchungen durchgeführt.			x	

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
Schäfer	<p>Einbindung der Linien 826, 897 in das TaxiBus-Konzept: Unsere Bereitschaft zu einer Regelung haben wir signalisiert. Eine solche Maßnahme erfordert umfangreiche Änderungen auf unseren Linien, die u. a. auch mit Kosten verbunden sind. Zur Umsetzung bedarf es einer rechtskonformen Lösung. Dazu hatten Sie in unserem Gespräch am 23.08.16 zugesagt, eine Lösung unter Einbeziehung der Bezirksregierung erarbeiten zu wollen.</p>	<p>Handlungsbedarf S. 70, S122</p>	<p>Die Erarbeitung des Detailkonzeptes erfolgt wie bei den anderen Handlungsfeldern in direktem Austausch mit der Firma Schäfer. Hierzu wird der Kreis anhand der übermittelten Daten zusammen mit der Firma Schäfer-Reisen und der Stadt Mechernich einen Lösungsvorschlag erarbeiten. Eine Veränderung des NVP ist nicht erforderlich.</p>		x		
Schäfer	<p>Fahrzeugausstattung: z. B. NF und barrierefrei Ausnahmen: topographische Einschränkung, Verstärker- und Ersatzfahrten. Bitte eindeutig im NVP festlegen. Für uns ist nicht ersichtlich, dass diese Ausnahmen sowohl für das Haupt- als auch für das Erschließungsnetz gelten</p>	<p>Qualitäts- und Servicestandards ab S. 81</p>	<p>Für das Haupt- als auch für das Erschließungsnetz gelten teils gleiche, teils unterschiedliche Fahrzeuganforderungen. In der Tabelle ist dies durch den Trennstrich deutlich gemacht. Die Linien der Fa. Schäfer befinden sich ausschließlich im Erschließungsnetz, so dass im Falle eines Trennstriches nur die Vorgaben bzw. Ausnahmen in der rechten Spalte gelten. Bezogen auf das Beispiel gilt: Ausschließlicher Einsatz von Niederflurfahrzeugen. Ausnahme: Bereiche, die aufgrund der Topographie nicht mit Niederflurfahrzeugen befahrbar sind. Es erfolgt eine Ergänzung im NVP für das Erschließungsnetz, dass auch Verstärker- und Ersatzfahrzeuge von der Regelung ausgenommen sind.</p>	x			x
Schäfer	<p>Fahrgastinfo außen Verstärker und Ersatzfahrzeuge mit Frontanzeige. Bitte im NVP festlegen</p>		<p>Eine Frontanzeige erfüllt die Voraussetzung "Fahrgastinfo außen"</p>			x	
Schäfer	<p>Fahrgastinfo innen Haltestelleninfo durch Ansage reicht im Erschließungsnetz aus</p>		<p>Haltestelleninfo durch Ansage erfüllt im Schülerverkehr die Voraussetzung "Fahrgastinfo innen".</p>			x	

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
Schäfer	Ausstattung Fahrzeuge, Klimatisierung, Videoüberwachung, ITCS System Hierzu bitten wir um Klärung der Finanzierung mit Festlegung im NVP. Bitte informieren Sie uns hierzu vorab zu der vorgesehenen Abwicklung.		Die Vorgaben Klimatisierung und Videoüberwachung gelten nur für Neubeschaffungen und sind in der Regel vorhanden. Es erfolgt keine Festlegung über Art und Umfang der Klimatisierung, um Beschaffungsspielräume zu eröffnen. Ein Ausgleich etwaiger Mehrkosten durch den Kreis ist außerhalb eines Vertragsverhältnisses über die Erbringung von Verkehrsleistungen nicht vorgesehen. Grundsätzlich sollen bei Linien, die auf dem Kreisgebiet Euskirchen verkehren, auch die im NVP festgeschriebenen Standards gelten. Eventuelle Abweichungen könnten im Rahmen von Einzelfallregelungen zugelassen werden.		x		
Schäfer	Pünktlichkeit, 10 Minuten Wartezeit Anschluss - Wartezeit am Bahnhof Mechernich ist mit 5 Minuten festgelegt. In unserem Telefonat hatten wir die Situation besprochen. Bitte halten Sie diese Regelung für den Bahnhof Mechernich im NVP fest.	S. 84	Die Wartezeitregelung wurde detaillierter gefasst. Das weiterführende Verkehrsmittel hat eine Verspätung des SPNV von maximal 10 Minuten abzuwarten. Weiterhin werden die hauptsächlich auf den Schülerverkehr abgestimmten Linien von dieser Regelung ausgenommen.	x			x
Schäfer	Verbindungen Kommern – Mechernich, dabei sollte die Linie 893 noch berücksichtigt werden Bitte im NVP mit aufnehmen und Doppelbedienung ausschließen	S. 126	Für die Verbindung Kommern - Mechernich wird die Linie 893 im Handlungskonzept mit aufgenommen sowie bei der weiteren Bearbeitung des Konzeptes berücksichtigt.	x			x
Schäfer	Der Bahnhof und das Krankenhaus (Arztehaus; Rathaus, Jobcenter) werden bei allen Fahrten der Fa. Schäfer angebunden. Dieser Hinweis fehlt bei allen Schäfer-Linien. Bitte im NVP mit aufnehmen	ab S. 159	Der Hinweis wird bei der Überarbeitung der Liniensteckbriefe berücksichtigt.	x			x

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
28.02.2017 REVG	<p>Bislang wurde die REVG nicht in den Beteiligungsprozess des Kreises Euskirchen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes eingebunden, da sie selber dort keine Verkehrsleistungen erbringt. Angesichts der Überlegungen der Aufgabenträger Kreis Euskirchen und Rhein-Erft-Kreis halten wir unsere Beteiligung aber insofern für geboten, da beide Aufgabenträger beabsichtigen, die Betriebsführerschaft der kreisgrenzenüberschreitenden Linien 807, 974, 979, 984 und 985 neu zu regeln. Sofern eine Neuregelung dann dazu führen wird, dass die Aufgabenträgerschaft über die genannten Linien nicht mehr gebietskörperschaftsscharf, sondern nach Fahrleistungsanteilen in den jeweiligen Gebietskörperschaften den Aufgabenträgern (und damit den Verkehrsunternehmen REVG bzw. RVK) zugordnet werden soll, wird die REVG nach den uns vorliegenden Plänen sehr wohl im Kreis Euskirchen tätiges Verkehrsunternehmen sein. Vor dieser Entwicklung bitten wir die nachfolgenden Aussagen zum Nahverkehrsplan des Kreises Euskirchen verstehen. Dies wären zum gegenwärtigen Zeitpunkt unsere Anmerkungen:</p>		<p>Zum jetzigen Zeitpunkt steht noch nicht fest, wie die ÖPNV-Strukturen im Rhein-Erft-Kreis zukünftig gestaltet werden. Da somit auch noch unklar ist, wie die Aufgabenträgerzuordnung erfolgt, kann den nachfolgenden Anregungen und Wünschen der REVG nur teilweise gefolgt werden. Die weiteren Abstimmungen zur Aufgabenträgerschaft müssen zunächst mit dem Rhein-Erft-Kreis erörtert werden. Eine Änderung des NVP ist zu diesem Punkt derzeit nicht erforderlich.</p>	x			
REGV	<p>Konzessionslaufzeiten der Linien: Wir bitten um Übersendung des aktuellen Sachstandes.</p>	S. 40 - 42, Pkt. 4.3.	<p>Die Aktualisierung ist erfolgt und kann dem überarbeiteten NVP entnommen werden.</p>	x			x
REGV	<p>Wir bitten um Zusicherung, dass die REVG im Falle der Fahrleistungs-erbringung auf dem Gebiet des Kreises Euskirchen berechtigt sein wird, Landesfördermittel nach allen geltenden ÖPNV-G Regularien zu beantragen und diese auch erhalten würde. Dies betrifft v.a. die gegenwärtig vorgesehenen Mittel nach §11 Abs. 2 ÖPNV-G NRW und §11a ÖPNV-G NRW.</p>	S.45, Pkt. 5.4.	<p>Bei Leistungserbringung im Kreis Euskirchen kann die REVG einen Antrag auf Ausgleich nach § 11 a ÖPNVG (Ausbildungsverkehrspauschale) stellen. Die Mittel nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG (ÖPNV-Pauschale) reicht der Kreis Euskirchen nur an Verkehrsunternehmen aus, mit denen ein Vertragsverhältnis über die Erbringung von Verkehrsleistungen besteht.</p>		x		
REGV	<p>Wir bitten um Aufnahme der REVG in die Liste der Betreiber von Buslinien im Kreisgebiet.</p>	S.49, Pkt. 6.2.	<p>Da die REVG bisher nur Betriebsführer für die Linienabschnitte außerhalb des Kreises Euskirchen ist, ist derzeit keine Änderung erforderlich.</p>			x	
REGV	<p>Vertaktung: Wir bitten um Zusicherung, dass aufgrund evtl. anders lautender Erfordernisse im Rhein-Erft-Kreis für die REVG Abweichungen von den hier benannten Vorgaben zulässig sind.</p>	S.79, Pkt. 9.6.	<p>Eventuelle Abweichungen von der vorgegebenen Vertaktung, in diesem Fall für grenzüberschreitende Linien im Rhein-Erft-Kreis, wären im Einzelfall mit dem Rhein-Erft-Kreis zu klären. Eine generelle Zusicherung ggü. dem ggf. bedienenden Verkehrsunternehmen kann nicht gegeben werden.</p>		x		

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
REVG	Schülerverkehr: Auch in diesem Punkt bitten wir um Zusicherung, dass im Kreis Euskirchen für die REVG die Standards anzuwenden sind, die der Rhein-Erft-Kreis der REVG vorgibt.	S.80, Pkt. 9.7.	Eventuelle Abweichungen der Vorgaben zur Schülerbeförderung, in diesem Fall für grenzüberschreitenden Linien im Rhein-Erft-Kreis, wären im Einzelfall mit dem Rhein-Erft-Kreis zu klären. Eine generelle Zusicherung ggü. dem ggf. bedienenden Verkehrsunternehmen kann nicht gegeben werden.			x	
REVG	Da sich der Rhein-Erft-Kreis gegenwärtig in der Formulierung der Qualitätsstandards seiner zu erbringenden Verkehrsleistungen befindet, möchten wir auch an dieser Stelle mitteilen, dass wir davon ausgehen, dass für uns auch auf dem Gebiet des Kreises Euskirchen die Standards bindend sein werden, die durch den Rhein-Erft-Kreis vorgegeben werden.	S.81, Pkt. 10.	Grundsätzlich sollen bei Linien, die auf dem Kreisgebiet Euskirchen verkehren, auch die im NVP festgeschriebenen Standards gelten. Eventuelle Abweichungen könnten im Rahmen der Vereinbarung zwischen den beiden Kreisen gelöst werden.			x	
REVG	Die von Ihnen gemachten Vorschläge hinsichtlich einer Wartezeit an ausgewählten Verknüpfungspunkten betreffen auch einige der o.g. Linien. Eine bis zu 10-minütige Wartezeit am Bahnhof in Euskirchen mag für Fahrgäste, die dort in die Linie 807 wechseln, ein wichtiger Aspekt sein – am anderen Ende der Linienfahrt aber bedeutet diese Wartezeit auch eine 10-minütige Verspätung mit der Folge, dass der Anschluss am Erftstädter Bahnhof u.U. nicht mehr erreicht werden kann. Wir bitten daher um Verständnis, dass wir im Interesse der Fahrgäste des Rhein-Erft-Kreises dieser Vorgabe nicht zustimmen werden, zumal sich eine Wartezeit dieser Größenordnung insgesamt kontraproduktiv auf das von Ihnen vorgegebene Ziel einer Pünktlichkeit von 95% der Fahrten der Linien mit Anschlussbindungen auswirkt.	S.84, Pkt. 10.3.	Die Wartezeitregelung wurde konkretisiert: S. 84: Für den Verspätungsfall eines zuliefernden Verkehrsmittels (SPNV) soll eine Wartezeitregelung gelten. An folgenden Verknüpfungspunkten soll das weiterführende Verkehrsmittel eine Verspätung des SPNV von maximal 10 Minuten abwarten (.). Da die Linie 807 bereits heute eine Übergangszeit von 9 Minuten am Bahnhof Euskirchen hat und auch in Erftstadt ein Übergang von 10 Minuten besteht, ist aus Sicht des Kreises Euskirchen die Regelung vertretbar. Die Linie 807 bräuchte im maximalen Verspätungsfall des SPNV nur ca. 5 Minuten warten.	x			x
REVG	Ausbaustandards der Haltestellen: Leider können wir nicht erkennen, welche Aufgaben ein Verkehrsunternehmen wie die REVG im Zusammenhang mit den Ausbaustandards der Haltestellen zu übernehmen hat. Wir unterstellen daher, dass nur die im PBefG beschriebenen Aufgaben von der REVG zu erfüllen sind; bauseitige Aufgaben kommen nicht auf die REVG zu. Hier bitten wir um Klarstellung.	S.85, Pkt. 10.4.	Im NVP ist nicht beschrieben, dass Aufgaben zur Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen den Verkehrsunternehmen obliegen, sondern es handelt sich lediglich um die Darstellung der kreisweit anzuwendenden Standards.			x	

REVG Betreff	<p>Eingabe</p> <p>Information und Kundeninformation: Wir können den Wunsch des Aufgabenträgers nachvollziehen, dass das Verkehrsunternehmen zur Verbesserung von Sicherheit und Service entsprechende Servicekräfte vorhalten soll.</p> <p>Seitens der REVG werden zurzeit Personale in den Bereichen Fahrausweisprüfung und Vertrieb (unternehmenseigene KundenCenter, Abonnementabteilung) vorgehalten. Personale für Marketing, ÖPNV-Schulungen und Verkehrserziehung an Schulen / Scouts gibt es bislang bei der REVG nicht. Je nach Erfordernis bedient sich die REVG für diese Aufgaben der RVK. Ob sich an dieser Konstellation etwas ändert, hängt im wesentlichen von dem noch festzulegenden öDA an die REVG fest. Wir bitten daher zu überlegen, ob wirklich jedes Verkehrsunternehmen, welches im Kreis Euskirchen Verkehrsleistungen erbringt, alle diese Serviceleistungen bereithalten muss.</p>	<p>Verweis NVP</p> <p>S.87, Pkt. 10.7.</p>	<p>Kommentar Verwaltung</p> <p>Die Formulierung im NVP lautet: "Wünschenswert ist der Einsatz von Servicekräften und Scouts mit folgenden Aufgaben ..." und stellt von daher keine unabdingbare Forderung dar.</p>	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
-----------------	--	---	---	----------------	--------------	----------------	-----------------

REVG Betreff	<p>Eingabe</p> <p>Nach den Vorstellungen des Kreises Euskirchen würden die Linien 974 und 979 dem Rhein-Erft-Kreis, die Linien 984 und 985 dem Kreis Euskirchen zugeordnet. Wir bitten um Darlegung der rechtlichen und wirtschaftlichen Gründe, wie es zu der Zuordnung der Linien 807, 974 und 979 zum Aufgabenträger Rhein-Erft-Kreis bzw. der Linien 984 und 985 zum Aufgabenträger Kreis Euskirchen gekommen ist. Wenn Fahrleistungsanteile ausschlaggebend sind, dann ist infolge der Verlängerung der Linie 807 ist jedoch davon auszugehen, dass diese Linie auch dem Rhein-Erft-Kreis zugeordnet werden muss.</p> <p>Im Falle der Zuordnung der Linie 984 zum Kreis Euskirchen möchten wir einen anderen Vorschlag unterbreiten. Aus unserer Sicht könnte eine Teilung der Linie 984 helfen, das Fahrplanangebot transparenter zu machen und gleichzeitig die Linienbearbeitung zu vereinfachen. Wir schlagen daher vor, die Linie 984 so aufzuteilen, dass eine Linie 9XX die Fahrten aufnimmt, die zwischen dem Rhein-Erft-Kreis und dem Kreis Euskirchen verkehren (Fahrten 11, 15, 17, 715 und 24, 32, 44, 52, 724, 744) und eine weitere Linie 9XX, die die Fahrten zwischen dem Kreis Euskirchen und dem Rhein-Sieg-Kreis beinhaltet. Einer solchen aufgeteilten Lösung könnten wir zustimmen.</p> <p>Mit Blick auf die bevorstehenden Arbeiten zu den öDAs bitten wir um enge und zügige Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern und den betroffenen Verkehrsunternehmen. Wir schlagen daher vor, das Jahr 2017 zur Klärung der anstehenden Fragen (Betriebsführerschaft, Wirtschaftlichkeit, Finanzierung, Standards u.a.) zu nutzen, damit für die bevorstehenden Betrauungen um Jahr 2018 die zu vergebenden Verkehrsleistungen eindeutig feststehen und die Regelung ab Inkrafttreten der neuen Betrauungen ab 12/2018 (RVK) bzw. 1/2019 (REVG) umgesetzt werden können. Mit diesem Zeitplan würden auch evtl. Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der VRS-Verkehrserhebung 2018 umgangen werden können.</p>	<p>Verweis NVP</p> <p>S.126, Pkt. 11.4. und S.127, Pkt. 11.4.1.</p>	<p>Kommentar Verwaltung</p> <p>Die Verhandlungen zur Ausübung der Aufgabenträgerschaft werden zwischen dem Rhein-Erft-Kreis und dem Kreis Euskirchen geführt. Neben der km-Leistung spielen Faktoren wie Verkehrsbedeutung, betriebliche Einbindung u.ä. eine Rolle.</p> <p>Die Teilung der Linie 984 sollte mit dem Rhein-Erft-Kreis erörtert werden. Grundsätzlich besteht hierzu eine Bereitschaft des Kreises Euskirchen.</p>	berücksichtigt	zur Kenntnis	NVP eingereicht
REVG	<p>Linie 807: Aus unserer Sicht ist die Maßnahme bereits erledigt.</p>	<p>S.128, Pkt. 11.4.1.2.</p>	<p>Korrekt; die Umsetzung erfolgte zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016. In 2017 soll die Umsetzung beobachtet werden.</p>	x		

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
REVG	<p>Die REVG bietet gegenwärtig das Bedienelement „TaxiBusPlus“ nicht an und steht diesem auch weiterhin kritisch gegenüber. Aus unserer Sicht decken die im Rhein-Erft-Kreis üblichen Anruf-Sammel-Taxi-Verkehre das Mobilitätsangebot in nachfrageschwachen Zeiten umfassend ab, so dass wir keine Notwendigkeit sehen, ein zusätzliches und für den Kunden nicht klar abgrenzbares Nahverkehrsprodukt anzubieten.</p> <p>Daher würden wir vorschlagen, evtl. geplante TaxiBusPlus-Fahrten nicht im Rahmen der Linie 979 einzurichten, sondern diese Fahrten als komplett getrennten TaxiBusPlus-Verkehr mit eigener Liniennummer in der Zuständigkeit des Kreises Euskirchen zu betreiben.</p>	S.129, Pkt. 11.4.1.3.	<p>Die Anmerkung bezieht sich auf einen Prüfauftrag zur Linie 979, der zusammen mit dem Rhein-Erft-Kreis zu erörtern ist. Der Vorschlag der REVG zur Einrichtung eigener TaxiBus-Linien abseits der Linie 979 soll dabei geprüft werden.</p>	x	x		
REVG	<p>Wir setzen uns nachdrücklich dafür ein, die Linie 984 so zu teilen, dass ein Teil die Fahrten aufnimmt, die zwischen dem Rhein-Erft-Kreis und dem Kreis Euskirchen verkehren und eine weitere Linie, die die Fahrten zwischen dem Kreis Euskirchen und dem Rhein-Sieg-Kreis beinhaltet. Dies erleichtert nach unserer Auffassung erheblich den planerischen Zugriff auf die jeweilige Linie und erhöht die Fahrplan- und Kostentransparenz.</p>	S.131, Pkt. 11.4.2.	<p>Die Teilung der Linie 984 sollte mit dem Rhein-Erft-Kreis erörtert werden. Grundsätzlich besteht hierzu eine Bereitschaft des Kreises Euskirchen.</p>	x			
REVG	<p>Wir bitten um Erläuterung, was mit Pkt. 11.4.1.2. – Prüfung der Fahrplansicherheit Linie 807 gemeint ist und welche Aufgaben hierfür von der REVG zu erfüllen sind.</p>	S.140, Pkt. 11.5.1.	<p>Es soll lediglich geprüft werden, ob der Anschluss in Euskirchen an den Zug sichergestellt ist. Dies kann z.B. über eine Befragung der Busfahrer oder Kontrollen erfolgen.</p>		x		
REVG	<p>Aus den oben getätigten Aussagen heraus sehen wir eine Integration von TaxiBusPlus-Fahrten in die Linie 979 bei gleichlautender Liniennummer äußerst kritisch. Wir plädieren daher nachdrücklich dafür, dies im Rahmen eines getrennten Linienangebotes unter der Aufgabenträgerschaft des Kreises Euskirchen vorzunehmen.</p>	S.141, Pkt. 11.5.2.	<p>Der Vorschlag der REVG zur Einrichtung eigener TaxiBus-Linien abseits der Linie 979 soll geprüft werden.</p>	x			

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
22.02.2017 Schneider-Bank	<p>zunächst einmal möchte ich mich für die Geduld in der Sache und der Möglichkeit einer Fristverlängerung bedanken. Wie schon in dem Gesprächstermin mit Herrn Blindert erläutert, stimmen wir dem uns vorliegendem Entwurf des Nahverkehrsplans (Stand November 2016) nicht zu. Durch die Neustrukturierung der Linien im Bereich Zulpich, insbesondere durch den geänderten Verlauf der Linie 810 und 811, verlagert sich das Angebot zum Nachteil der Linie 811. Dadurch gehen uns erhebliche Einnahmepotenziale verloren.</p> <p>Ohne eine entsprechende Perspektive für die Zukunft, können wir zum heutigen Zeitpunkt dem Konzept nicht zustimmen.</p> <p>Gerne würden wir dies nochmals in einem gemeinsamen Gespräch erörtern. Weiterhin arbeiten wir gerade an einer ausführlichen Stellungnahme zu diesem Thema.</p>		<p>Die Fa. Bank befürchtet, dass sich durch die Umstrukturierung die Wirtschaftlichkeit der Linie 811 verschlechtern würde, da einige einwohnerstarke Ortsteile (u.a. Sinzenich) nicht mehr angefahren würden und damit Einnahmepotenziale insbesondere im Schülerverkehr verloren gingen. Hierzu ist anzumerken, dass der Linienverlauf der Schülerverkehre von den geplanten Umstrukturierungen nicht betroffen ist. Die Veränderungen betreffen somit nur die TaxiBus-Verkehre der Linie 811. Hier ergibt sich beim Vergleich des Ist-Zustands mit dem geplanten Konzept bezogen auf die Anzahl der erschlossenen Einwohner nur eine geringfügige Reduzierung von 23.488 EW auf 21.962 EW. Insofern soll an der vorgesehenen Planung festgehalten werden.</p> <p>Die Finanzierung der Linie erfolgt bereits heute über den Verkehrsvertrag zwischen dem Kreis Euskirchen und der RVK, da die RVK der Betriebsführer für diese Gemeinschaftsgenehmigung ist.</p>			x	

IV Stellungnahmen Zweckverbände

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	Berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingabebreitet
09.02.2017 AVV							
AVV	Unklar, ob sich die Tabelle auf den aktuellen Zustand (Ist-Zustand) oder einen Zielzustand (Zielnetz) bezieht.	Tab. 11, S.38	Zur Verdeutlichung wird in der Tabellenbeschriftung ergänzt: "Ist-Zustand"	X			X
AVV	Es sollten ... im NVP neben der Bestandsbeschreibung ein klares Zielkonzept sowie ggf. definierte Ausbaustufen für festzulegende zeitliche Horizonte entwickelt und dargestellt werden.	Allgemein	Die Kapitel 9 und 10 enthalten Vorgaben für die Angebotsgestaltung bzw. die Betriebsqualität, die zukünftig zu erfüllen sind. In Kapitel 11 sind die "Schwerpunkte der ÖPNV-Entwicklung" beschrieben. Diese stellen das Zielkonzept dar. Zur Verdeutlichung wird dieses in der Überschrift ergänzt. In Kapitel 11. 5 sind die Umsetzungszeiträume der Maßnahmen angegeben.	X			X
AVV	Genehmigungsinhaber RVE	Tab.11 Zeilen 1, 5-7 S. 38	wird geändert	X			X
AVV	Klarstellung Linienbezeichnung: Aktuell (bis Dez. 2017): SB 63 Aachen - Simmerath - Vogelsang (- Schleiden) Zukünftig (Zielnetz 2018, ab Dez. 2017): Linie 63 Simmerath - Vogelsang (- Schleiden)	Tab. 11, Zeile 2 S. 40	wird geändert	X			X
AVV	Vertragspartner der noch zu treffenden Finanzierungsvereinbarung sind der Kreis Euskirchen und die Stadt Aachen. Die StädteRegion Aachen hat die vertragliche Federführung an die Stadt Aachen abgetreten.	Absatz "Linie 63" S. 40	wird geändert	X			X
AVV	Aktuelle Linienbezeichnung ist SB 63 (Aachen - Simmerath - Vogelsang - Gemünd - Schleiden), aktueller Konzessionär ist die ASEAG	Tab. 12, Zeile 1 S. 40	wird geändert	X			X

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berück.	NVP eingearbeitet
AVV	Betreiber RVE	Tab. 12, Zeilen 4-6 S. 40	wird geändert	x			x
AVV	Betreiber RVE	Tab. 12, vorletzte Zeile S. 42	wird geändert	x			x
AVV	Betreiber der Linien (ASEAG, RVE, DKB)	Abschnitt 4.5. S. 43	wird geändert	x			x
AVV	Vereinbarung wird nicht mit AVW geschlossen, sondern mit StädteRegion Aachen / Stadt Aachen, daher "Finanzierungsvereinbarungen mit der StädteRegion Aachen / Stadt Aachen bzw. dem Kreis Düren sind in Vorbereitung."	Abschnitt 4.5. S. 43	wird geändert	x			x
AVV	"Sowohl der AVV als auch der Kreis Düren und StädteRegion Aachen / Stadt Aachen fordern ab 2018 ..."	Abschnitt 5.2. vorletzter Absatz S. 44	wird geändert	x			x

Betreff AVV	Eingabe Qualitätsstandards NVP Kreis EU sind nicht in allen Punkten vollständig kompatibel mit entsprechenden Vorgaben in den NVP der Aufgabenträger im benachbarten AVV-Gebiet (NVP Kreis Düren, NVP StädteRegion Aachen). Vorschlag: für grenzüberschreitende Linien, die in der Zuständigkeit benachbarter Aufgabenträger liegen, gelten jeweils die in den NVP der benachbarten Aufgabenträger verankerten Standards und Vorgaben zur Betriebsqualität.	Verweis NVP Kapitel 10 Vorgaben zur Betriebsqualität S. 81	Kommentar Verwaltung Im NVP der StädteRegion Aachen werden zu den Fahrzeugstandards folgende Aussagen getroffen: "Angesichts der notwendigen Flexibilität in der Fahrzeugdisposition wird auf eine Differenzierung der Ausrüstungsstandards nach Produktlinien, Verkehrsaufgaben oder Betriebsformen verzichtet. Niederflurtechnik, behindertengerechte Zugangsmöglichkeiten, dynamische Fahrgastinformationseinrichtungen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Hör- und Sehbehinderungen und eine ansprechende und funktionale Inneneinrichtung – insbesondere für ältere Menschen – sind die Mindestanforderungen an eine zeitgemäße Ausgestaltung der Fahrzeuge. Eine Reduzierung der schädlichen Emissionswerte (Lärm und Abgas) ist zu erreichen. Die Ausstattung der Fahrzeuge mit ITCS Leitsystem und Bordcomputern ist erforderlich. Darüber hinaus müssen die Fahrzeuge den Anforderungen an ein modernes elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM) entsprechen. Auf Linienfahrten, die ausschließlich für den Schülerverkehr oder zur Verstärkung bestehender Linienverkehre bzw. bei Großveranstaltungen durchgeführt werden, sind Abweichungen bei der Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge zulässig. Die gesetzlichen Mindestvorgaben sind einzuhalten." Die konkreten Fahrzeuganforderungen werden im NVP der StädteRegion Aachen in einer Tabelle dargestellt und entsprechen im Wesentlichen den Vorgaben des Kreises Euskirchen. Unterschiede bestehen bezüglich der Ausstattungsmerkmale "Klimatisierung" und "Videoüberwachung". Während im NVP Kreis Euskirchen eine entsprechende Ausrüstung für neubeschaffte Fahrzeuge gelten soll, wird diese im NVP der StädteRegion Aachen als "wünschenswert" angesehen. Grundsätzlich sollen bei Linien, die auf dem Kreisgebiet Euskirchen verkehren, auch die im NVP festgeschriebenen Standards gelten. Eventuelle Abweichungen könnten im Rahmen der Vereinbarung zwischen den beiden Kreisen gelöst werden.	berücksichtigt x	zur Kenntnis 	nicht berücks. x	NVP eingereicht
-----------------------	---	--	---	----------------------------	-----------------------------	----------------------------	--------------------------------

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingearbeitet
AVV	Eine höherwertige Ausstattung als Klapprampe sollte nicht ausgeschlossen werden, daher Formulierungsvorschlag "Ausschließlicher Einsatz von Niederflurfahrzeugen mit mindestens Klapprampe"	Tab. 30, S. 82	wird geändert	x			x
AVV	Siehe Lfd.-Nr. 11: Für grenzüberschreitende Linien gelten die im NVP des zuständigen benachbarten Aufgabenträgers verankerten Standards.	Tab. 30 S. 82	Grundsätzlich sollen bei Linien, die auf dem Kreisgebiet Euskirchen verkehren, auch die im NVP festgeschriebenen Standards gelten. Eventuelle Abweichungen könnten im Rahmen der Vereinbarung zwischen den beiden Kreisen gelöst werden.			x	
AVV	Unklar, ob sich die Tabelle auf den aktuellen Zustand (Ist-Zustand) oder einen Zielzustand (Zielnetz) bezieht.	Tab. 31, Zeile 2 S. 126	Zur Verdeutlichung wird in der Tabellenbeschriftung ergänzt: "Ist-Zustand"	x			x
AVV	Aktuell (bis Dez. 2017): SB 63 Aachen - Simmerath - Vogelsang (- Schleiden) Zukünftig (Zielnetz 2018, ab Dez. 2017): Linie 63 Simmerath - Vogelsang (- Schleiden)	Tab. 31, Zeile 2 S. 126	wird geändert	x			x
AVV	Vereinbarung zwischen dem Kreis Euskirchen und der StädteRegion Aachen / Stadt Aachen für die Linie 63	Abschnitt/Tabelle 11.4.3 S. 134	wird geändert	x			x

AVV Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berück.	NVP eingereicht
AVV	a) Der Nahverkehrsplan 2016-2020 der StädteRegion Aachen sieht vor, dass ... (an Stelle von die Planungen des AVV sehen vor ...) b) Klarstellung: Nicht: "die SB 63 verkehrt ab Fahrplanwechsel 2017 nur noch zwischen Simmerath und Vogelsang" sondern richtig: SB 63 verkehrt ab Fahrplanwechsel 2017 nur noch zwischen Aachen und Simmerath. Die Linie 63 verkehrt neu zwischen Simmerath und Vogelsang mit einzelnen Fahrten bis/ab Schleiden.	Abschnitt/Tabelle/Maßnahme 11.4.3, Zeile "Planung" S. 134	wird geändert	x			x
AVV	Tippfehler: StädteRegion Aachen	Abschnitt 11.4.3 S. 135	wird geändert	x			x
AVV	Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Kreis Euskirchen und der StädteRegion Aachen / Stadt Aachen für die Linie 63	Abschnitt 11.5.1., Tab. 32, Zeile 11.4.3 S. 140	wird geändert	x			x
AVV	Genehmigungsinhaber ASEAG	Liniensteckbrief zu SB63, S. 211	wird geändert	x			x
AVV	Betroffene Aufgabenträger: Kreis Euskirchen, StädteRegion Aachen, Stadt Aachen	Liniensteckbrief zu SB63, S. 211	wird geändert	x			x

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berück.	NVP eingereicht
AVV	Die Finanzierungsvereinbarung mit der StädteRegion Aachen / Stadt Aachen existiert noch nicht. Vorschlag: "Finanzierung - Heute: StädteRegion Aachen / Stadt Aachen. Zukünftig: Der Kreis Euskirchen finanziert die Leistungen der Linie auf dem Gebiet des Kreises Euskirchen über eine Finanzierungsvereinbarung mit der StädteRegion Aachen / Stadt Aachen. "	Liniensteckbrief zu SB63, S. 211	wird geändert	x			x
AVV	Genehmigungslaufzeit bis 31.12.2017	Liniensteckbrief zur Linie 208 S. 212	wird geändert	x			x
AVV	Vorschlag: "Zukünftig: Der Kreis Euskirchen finanziert die Leistungen der Linie auf dem Gebiet des Kreises Euskirchen über eine Finanzierungsvereinbarung mit dem Kreis Düren."	Liniensteckbrief zur Linie 208 S.212	wird geändert	x			x
AVV	Vorschlag: "Zukünftig: Der Kreis Euskirchen finanziert die Leistungen der Linie auf dem Gebiet des Kreises Euskirchen über eine Finanzierungsvereinbarung mit dem Kreis Düren."	Liniensteckbrief zur Linie 218 S. 213	wird geändert	x			x

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berück.	NVP eingereicht
AVV	Genehmigungsinhaber RVE	Linien- steckbrief zur Linie 231 S. 214	wird geändert	x			x
AVV	Derzeitige Formulierung unpräzise vgl. Lfd.-Nr. 23, Vorschlag: "Zukünftig: Der Kreis Euskirchen finanziert die Leistungen der Linie auf dem Gebiet des Kreises Euskirchen über eine Finanzierungsvereinbarung mit dem Kreis Düren."	Linien- steckbrief zur Linie 231 S. 214	wird geändert	x			x
AVV	Genehmigungsinhaber RVE	Linien- steckbrief zur Linie 233 S. 215	wird geändert	x			x
AVV	Derzeitige Formulierung unpräzise vgl. Lfd.-Nr. 23, Vorschlag: "Zukünftig: Der Kreis Euskirchen finanziert die Leistungen der Linie auf dem Gebiet des Kreises Euskirchen über eine Finanzierungsvereinbarung mit dem Kreis Düren."	Linien- steckbrief zur Linie 233 S. 215	wird geändert	x			x

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berück.	NVP eingabebereit
AVV	Genehmigungsinhaber RVE	Linien- steckbrief zur Linie 298 S. 216	wird geändert	x			x
AVV	Derzeitige Formulierung unpräzise vgl. Lfd.-Nr. 23, Vorschlag: "Zukünftig: Der Kreis Euskirchen finanziert die Leistungen der Linie auf dem Gebiet des Kreises Euskirchen über eine Finanzierungsvereinbarung mit dem Kreis Düren."	Linien- steckbrief zur Linie 298 S. 216	wird geändert	x			x
AVV	Genehmigungsinhaber RVE	Linien- steckbrief zur SB98 S. 217	wird geändert	x			x
AVV	Genehmigungslaufzeit bis 31.12.2017	Linien- steckbrief zur SB98 S. 217	wird geändert	x			x

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berück.	NVP eingereicht
AVV	Derzeitige Formulierung unpräzise vgl. Lfd.-Nr. 23, Vorschlag: "Zukünftig: Der Kreis Euskirchen finanziert die Leistungen der Linie auf dem Gebiet des Kreises Euskirchen über eine Finanzierungsvereinbarung mit dem Kreis Düren."	Liniensteckbrief zur SB98 S. 217	wird geändert	x			x
10.02.2017 VRT	Zweckverband Verkehrsverbund Region Trier (VRT) nach Abstimmung mit den entsprechenden Aufgabenträgern hat der ZV VRT keine Bedenken/Einwände gegen den NVP Kreis Euskirchen.		Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.		x		

V Träger öffentlicher Belange

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	Berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
Behindertenbeauftragte	<p>16.12.2016 Behindertenbeauftragte Kreis Euskirchen</p> <p>Es ist nicht bekannt, wie hoch der Bedarf an Barrierefreiheit im Kreis Euskirchen ist, d.h. wie viel behinderte Mitbürger auf öffentliche Verkehrsmittel zurückgreifen würden, wenn eine barrierefreie Möglichkeit bestehen würde.</p>		<p>Im Rahmen der Haushaltsbefragung 2012 wurde bei allen Befragten erhoben, ob zum Stichtag eine Mobilitätseinschränkung vorlag (Gehbehinderung, Sehbehinderung, andere Einschränkungen, Geh- und Sehbehinderung). Die Auswertung der Stichprobe führte zu folgendem Ergebnis: 14,2 % der Befragten, die eine Angabe gemacht hatten, hatten eine Mobilitätseinschränkung aufgrund mindestens einer Behinderung. Damit wird deutlich, dass der Bedarf an Barrierefreiheit grundsätzlich hoch ist. Eine Befragung, wieviel % der Befragten auf barrierefreie Verkehrsmittel zurückgreifen würden, wenn diese vorhanden wären, wird als nicht zielführend angesehen, da die Erfahrung zeigt, dass das tatsächliche Nutzungsverhalten von dem als gewünscht angegebenen Nutzungsverhalten häufig abweicht.</p>		x		

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
Behindertenbeauftragte	<p>Bezug auf Punkt 10.2.: "... ein vollständig barrierefreier ÖPNV dort, wo Taxen zum Einsatz kommen, nicht realistisch ist. So ist die Nutzung der Taxen mit Elektrorollstuhl nicht möglich. Hier gilt es für die Verkehrsunternehmen zu prüfen, ob in diesen Fällen andere geeignete Fahrzeuge z.B. durch Kooperation mit Behindertenfahrtendiensten, zum Einsatz kommen könnten." <u>Anregung</u>: Es gibt auch Taxen und Busse, die so umgebaut sind, dass Rollstuhlfahrer auch mit ihnen fahren können. Es ist ... nicht wirtschaftlich, Bus/TaxiBusPlus Haltestellen mit Bordsteinabsenkung auf Fahrbahnniveau zu bauen, wenn gar keine behindertengerechten Fahrzeuge entsprechend dem Bedarf angeboten werden und nur nach Notlösungen durch die Verkehrsunternehmen gesucht werden soll.</p>	10.2, S.81	<p>Das Thema "Rollstuhltaxi" im Rahmen der TaxiBus-Bedienung wurde bereits grundsätzlich mit der RVK erörtert. Eine Abfrage der RVK bei den für sie tätigen Taxiunternehmen kam zu dem Ergebnis, dass im gesamten Verkehrsgebiet 7 Rollstuhltaxen vorhanden sind (1 weitere Anschaffung ist geplant). Ob eine Kooperation mit Behindertenfahrtendiensten möglich ist, müsste geprüft werden. In einer weiteren Fortschreibung des Nahverkehrsplanes (NVP) in 2017/2018 soll insbesondere das Thema "Barrierefreiheit" behandelt werden. Im Zuge dessen soll auch das Thema "Rollstuhltaxi" im TaxiBus geprüft werden. Hierzu wird unter Kapitel 11.1 ("räumlich übergeordnete Maßnahmen") ein Maßnahmenkonzept erstellt.</p> <p>Die Bordsteinabsenkung an TaxiBusHaltestellen ist nicht nur für Rollstuhlfahrer sinnvoll, sondern z.B. auch für Nutzer von Rollatoren. Bei der Neuanlage einer barrierefreien Haltestelle fällt die Bordsteinabsenkung für TaxiBusse zudem wirtschaftlich nicht ins Gewicht.</p>	x			
Behindertenbeauftragte	<p>... Vorschlag zur Lösung: Eine Befragung an die Bürgerinnen und Bürger des Kreises Euskirchen zu starten und mit dieser Befragung zu klären, wie hoch der Bedarf an behindertengerechten Fahrzeugen im Kreis Euskirchen ist. Danach ist mit den Verkehrsunternehmen abzuklären, mit wie viel rollstuhlgerechten Fahrzeugen der Bedarf an barrierefreier Beförderung von mobilitätseingeschränkten Personen im Kreis Euskirchen gedeckt werden kann.</p> <p>Zusammenschluss der Verkehrsunternehmen; Einsatz der Fahrzeuge gezielt auf frühzeitigen Anruf der Personen (1 Stunde vorher); falls kein Fahrzeug zur Verfügung steht: Einsatz von Behindertenfahrtdiensten</p>		<p>Die Ergebnisse einer Bedarfsermittlung über eine Befragung sind erfahrungsgemäß nicht belastbar. Als bessere Alternative wird die Durchführung eines Probebetriebes entlang einer Linie oder in einem abgegrenzten Gebiet angesehen.</p> <p>Die Details sind bei einer etwaigen Umsetzung zu klären.</p>	x			

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
Jobcenter	<p>21.12.2016 Jobcenter Euskirchen</p> <p>Das Jobcenter unterstützt ausdrücklich den Prüfauftrag 11.1.5, die Anbindung von Gewerbegebieten und größeren Arbeitgebern zu verbessern. Viele der Kunden/innen verfügen über keine verwertbaren Berufsabschlüsse und sind daher häufig nur im Helferbereich vermittelbar. Viele dieser Stellen werden jedoch im Schichtdienst angeboten und sind mit dem ÖPNV kaum erreichbar. Dies wird sich im Zuge der notwendigen Integration der geflüchteten Menschen noch weiter verstärken, da diese 1. meist keine Fahrerlaubnis besitzen und 2. häufig in den Außenorten der Kommunen untergebracht sind.</p>	Prüfauftrag 11.1.5	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	x			
NP-Forstamt	<p>03.02.2017 Nationalparkforstamt Eifel</p> <p>Ergänzung des folgenden Absatzes: „Mit diesem touristischen Gesamtpotenzial und dem Angebot der Akteure werden insbesondere die Zielgruppen Familien mit Kindern, erwachsene Paare und aktive „best ager“ angesprochen.“ Anfügen: „Durch den Nationalpark Eifel ist insbesondere das Publikum angestiegen, das großen Wert auf natur- und umweltbewusstes und nachhaltiges Reisen (ÖPNV) legt. Diese Zielgruppe ist in der gesamten Nationalparkregion stark angestiegen und sollte dabei berücksichtigt werden.“</p>	3.4, S.31	Die gewünschte Ergänzung wird berücksichtigt.	x			x

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
NP-Forstamt	<p>Bisherige Formulierung: „Der Nationalpark Eifel hat in seinem Abschlussbericht zum Sozioökonomi-schen Monitoring 2014-2015 dargelegt, dass sich der Bruttoumsatz 2014/2015 im Vergleich zum Basisjahr 2007 verdreifacht, das Vollzeitbeschäftigungsäquivalent verzweieinhalbfacht und die Besucherzahl sich verdoppelt hat. Auch die Tagesausgaben pro Kopf sind von 11,55 € auf 15,44 € angestiegen.....“</p> <p>Änderungs-/ Ergänzungsvorschlag: „Der Nationalpark Eifel hat in seinem Abschlussbericht zum Sozioökonomi-schen Monitoring 2014-2015 dargelegt, dass sich der durch die Besucher des Nationalparks verursachte Bruttoumsatz 2014/2015 im Vergleich zum Basis-jahr 2007 verdreifacht, das Vollzeitbeschäftigungsäquivalent verzweieinhalb-facht und sich die Besucherzahl auf 870.000 Menschen verdoppelt hat. Die Ausgaben der angereisten Tagesgäste lagen 2014/2015 bei 20,50 Euro, die Übernachtungsgäste gaben pro Tag durchschnittlich 76,76 Euro aus.“</p>	3.4, S. 32	Die gewünschte Änderung/Ergänzung wird berücksichtigt.	x			x
NP-Forstamt	<p>Tab. 9: Auswahl ÖPNV-relevanter Freizeiteinrichtungen Korrektur auf Seite 34 Zeile Schleiden-Gemünd, 1. Punkt: Nationalpark-Tor Gemünd anstatt Walderlebniszentrum Begründung: Die Bezeichnung Walderlebniszentrum existiert seit über zehn Jahren nicht mehr.</p>	3.4 S.34	Die gewünschte Änderung wird berücksichtigt.	x			x

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
NP-Forstamt	<p>Ergänzung der Aufzählung: „Durch die Umsetzung verschiedener Dialog-Marketing - Maßnahmen soll an die Erfolge aus dem smartmove-Projekt angeknüpft werden. Folgende Maßnahmen befinden sich in der Diskussion: Spiegelstrich 2: - Schulung von Multiplikatoren, die zu verschiedenen Orten und Veranstaltungen im Kreisgebiet reisen, um dort über das ÖPNV-Angebot zu informieren. Einsatzgebiete können sein: Arztpraxen, Apotheken, Seniorenveranstaltungen, Veranstaltungen, Schulen, Fahrschulen, touristische Einrichtungen und touristische Gastgeber. Aufgrund des überdurchschnittlichen Umweltbewusstseins der Nationalparkgäste sollten Multiplikatoren für den Nationalpark besonders berücksichtigt werden, wie Nationalpark-Gastgeber, Servicepersonal der Nationalpark-Tore und Nationalpark-Infopunkten Vogelsang IP integriert werden.“</p>	11.1.8.1 S.108	Die gewünschte Ergänzung wird berücksichtigt	x			x
NP-Forstamt	<p>Punkt 11.1.8.2 und 11.1.8.3: Die Korridorfahrpläne sind begrüßenswert und aus Sicht der Nationalparkverwaltung dringend erforderlich! Sie unterstützen die Nationalparkverwaltung Eifel unter anderem in ihren Bemühungen den ÖPNV in der Nationalparkregion Eifel zu unterstützen und über „Fahrtziel Natur“, dem Kooperationsprojektes der Deutschen Bahn, intensiv zu bewerben.</p>	11.1.8.3 S.111	Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.	x			

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
NP-Forstamt	<p>Planung</p> <p>„Die Planungen des AVV sehen vor, dass die Linie SB63 ab dem Fahrplanwechsel 2017 nur noch zwischen Simmerath und Vogelsang verkehrt. Sämtliche übrige Fahrten der Line 63 auf dem Gebiet des Kreises Euskirchen (mit Ausnahme des Schülerverkehrs) sollen entfallen.</p> <p>Die durchgehende Verbindung von Aachen nach Gemünd/Schleiden wird in Zukunft nicht mehr möglich sein. Für diese Relation ist ein Umstieg in Simmerath und Vogelsang nötig.“</p> <p>Gegen diese Planungen bestehen aus folgenden Gründen erhebliche Bedenken:</p> <p>Das Angebot für Nationalpark-Besucher zu wichtigen Anlauforten im Nationalpark Eifel, wie dem Nationalpark-Zentrum, Besucherzentrum und Vogelsang IP sowie die Wandergebiete der Dreiborner Hochfläche verschlechtert sich dadurch immens! Eine Unterbrechung der Fahrten für Nationalparkbesucher aus Aachen in Simmerath sowie im Vogelsang, um weiter nach Schleiden-Gemünd zu kommen wirkt, sich ungünstig auf die Bereitschaft aus, den Nationalpark und seine Region mit dem ÖPNV zu besuchen und steht im Widerspruch zu den sonstigen Bemühungen.</p> <p>Zudem war dies eine wichtige Linie für Fahrradfahrer.</p>	11.4.3 S.134/ 135	<p>Auch aus Sicht des Kreises Euskirchen ist die Kappung der durchgehenden Verbindung zwischen Aachen und Gemünd/Schleiden für die ÖPNV-Nutzung in der Nationalparkregion nachteilig. Die Veränderung ist einer grundlegenden Neustrukturierung des ÖPNV auf dem Gebiet des AVV geschuldet, wonach auf verkehrsstarken Relationen Schnellbusachsen und Simmerath als Schnellbus (Linie SB 63) im 30 min-Takt bedient werden und der Abschnitt zwischachen Simmerath und Vogelsang als Regionalbuslinie (Linie 63). Eine Fortführung der bisherigen durchgängigen Linie unter Anwendung des neuen Systems war nicht möglich.</p> <p>Die Fahrtenanzahl soll sich nicht verändern. Auch ist geplant, saisonal eine durchgängige Fahrt von Aachen nach Vogelsang (morgens hin, nachmittags zurück) als Fahrradbus anzubieten.</p>	x	x		
06.02.2017 BuBi Schleidener Tal e.V.	<p>Die Oleftalbahn Kall – Schleiden – Hellenthal ist ebenfalls ein eigenwirtschaftliches ÖPNV-Angebot, wenn auch saisonal begrenzt auf die Sonntage von Mai bis Oktober. Durchführendes Eisenbahnverkehrsunternehmen ist die Rhein-Sieg Eisenbahn GmbH, Trägerin ist die Bahn- und Businitiative Schleidener Tal e.V. Angeboten werden 4 Zugpaare je Betriebstag. Hinzu kommen noch öffentliche Sonderfahrten zu besonderen Anlässen.</p>	4.4., S.43	<p>Es handelt sich bei dem Betrieb der Oleftalbahn um ein saisonales touristisches Angebot, bei dem nicht die Anerkennung des VRS-Tarifs erfolgt. Insofern wird es seitens des NVR, dem Aufgabenträger für den SPNV (Schienenpersonenahverkehr) auch nicht als SPNV-Angebot geführt.</p> <p>In dem NVP des NVR (2016) wird zu der Strecke ausgeführt, dass eine Reaktivierung untersucht wird. Ein Zeithorizont ist hierbei nicht angegeben. Die Strecke ist nicht in den Zielnetzen des NVR als Maßnahme geführt.</p>	x	x		x

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
BuBi	Abbildung 3 (Seite 53): Bitte nehmen Sie auch die Olefthalbahn zwischen Kall und Hellenthal als Schienenstrecke auf (schwarz gestrichelt).	S.53	<p>Kommentar Verwaltung</p> <p>Abbildung 3 stellt das Liniennetz (ÖPNV und SPNV) dar. Da es sich bei dem Angebot der Olefthalbahn um ein touristisches Angebot handelt, das seitens des NVR nicht als SPNV geführt wird, wäre eine gestrichelte Darstellung (SPNV) nicht korrekt. Statt dessen kann aber eine gepunktete Darstellung mit einem entsprechenden Hinweis in der Legende (touristischer Verkehr) aufgenommen werden.</p>	x			
BuBi	<p>Punkt 11.1.4.1 Fahrradbus/Fahrradbeförderung:</p> <p>BuBi begrüßt die vorgeschlagenen Planungen zum Ausbau des Fahrradbus-Angebotes auf den Linien 815 und 829. Darüber hinaus fordern wir die Einrichtung von mindestens drei zusätzlichen Fahrtenpaaren mit Fahrradanhängern auf der Linie SB63 und schlagen vor, die Linie bis Schleiden Busbahnhof durchzubinden. Das Fahrplanangebot ist derzeit unattraktiv, auch für Fahrradtouristen. In diesem Zusammenhang machen wir darauf aufmerksam, dass andere Busunternehmen wie die EW Bus in Leinefelde selbst Fahrradanhänger gekauft hat und aus eigenem Antrieb bei regulären Linienfahrten in der Sommersaison Fahrräder befördert. Es wäre ohne weiteres möglich, an die Busse der Linien SB82 und 829 in der Sommersaison Fahrradanhänger anzuhängen. Kosten pro Stück: ca. 5.000 Euro. Jeweils ein Anhänger würde ausreichen. Anderenfalls könnten deutlich billigere Fahrradträger beschafft werden, mit denen zumindest bis zu 4 Fahrräder befördert werden können, siehe nachstehendes Beispielfoto.</p> <p>Auf diesem Wege ließe sich das Defizit der RVK durch Erschließung neuer Kundengruppen vermindern.</p>	11.1.4.1 S.101	<p>Die zukünftige Linie SB63 (siehe Handlungskonzept 11.4.3) wird definitiv in Simmerath enden. Entscheidungen über deren Ausgestaltung fallen nicht in den Zuständigkeitsbereich des Kreises Euskirchen. Die neue Funktion einer grenzüberschreitenden Verbindung wird durch die Linie 63 wahrgenommen. Die Fahrtenanzahl soll sich nicht verändern. Auch ist geplant, saisonal eine durchgängige Fahrt von Aachen nach Vogelsang (morgens hin, nachmittags zurück) als Fahrradbus anzubieten.</p> <p>Die Anregungen zur Bestückung der Linien SB82 und 829 mit Fahrradanhängern werden mit der RVK erörtert.</p>	x			
BuBi	<p>Punkt 11.1.4.3 Fahrradverleihsystem</p> <p>Wir begrüßen die dargestellten Überlegungen. Für das Schleidener Tal hat bis zu einer Reaktivierung der Bahnstrecke Kall – Hellenthal der Bahnhof Kall eminente Bedeutung als intermodaler Verknüpfungspunkt. Wir sehen im Falle der Umsetzung der geplanten Maßnahmen die Notwendigkeit, hier eine ausreichende Anzahl von Rädern für den Verleih bereit zu halten (50-100 Fahrräder). In geringerem Umfang sehen wir Potentiale auch in Gemünd, Schleiden und Hellenthal (20-40 Fahrräder); dies gilt gerade im Hinblick auf die dort urlaubenden (Camping)Touristen in den Sommermonaten.</p>	11.1.4.3 S.103	<p>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	x			

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
Bubi	<p>Wir weisen darauf hin, dass gerade im Hinblick auf die Finanzlage der Kommunen Schleiden und Hellenthal eine Reaktivierung der Oleftalbahn durch die Finanzierung aus Regionalisierungsmitteln des Bundes im Gegensatz zu einer Finanzierung des defizitären Busverkehrs über die ÖPNV-Umlage durch die Kommunen selbst finanziell sehr vorteilhaft wäre. Das Fassungsvermögen der Züge wäre zudem deutlich größer als das von Linienbussen (Zug 300 Sitzplätze Vareo-Lint in Einfachtraktion, Bus 40 (Standardlinienbus) bzw. 60 Sitzplätze (Gelenkbus)), und die Schülerbeförderung ließe sich für wesentliche Teile der Schüler im Schleidener Tal sowie für Schüler Richtung Kall, Mechernich und Euskirchen für die Kommunen kostengünstiger und für die Schüler selbst bequemer und sicherer darstellen.</p> <p>Alleine die Verlagerung der schienenparallelen Fahrten der Schülerlinie 766 auf die Oleftalbahn bedeutete für die Stadt Schleiden eine jährliche Einsparung von etwa 50.000 Euro.</p>	11.1.6. S.105	<p>In dem NVP des NVR (2016) wird zu der Strecke ausgeführt, dass eine Reaktivierung untersucht wird. Ein Zeithorizont ist hierbei nicht angegeben. Die Strecke ist nicht in den Zielnetzen des NVR (bis 2025, 2030+) als Maßnahme geführt. Insofern wird eine zeitnahe Reaktivierung der Oleftalbahn als nicht realistisch angesehen.</p> <p>Die Ausführungen zur Finanzierungsverantwortung (SPNV= NVR, ÖPNV= Kreis Euskirchen) sind korrekt, allerdings könnten im Falle einer Reaktivierung nicht alle schienenparallelen Fahrten des ÖPNV entfallen, da nicht in jedem Fall ein Umstieg vom ÖPNV auf den SPNV sinnvoll ist.</p>		x	x	
Bubi	<p>Wir begrüßen sämtliche Vorschläge, die zum Thema „Marketing“ unterbreitet werden, ausdrücklich.</p>	11.1.8 S.108 ff	<p>Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.</p>		x		
Bubi	<p>Gekürzte Darstellung der Anregungen zum Teilraum Kall - Schleiden - Hellenthal: - Planungen zur Angebotsausweitung der Linie 829 werden begrüßt - Finanzierungsprobleme bestünden nicht, wenn die Oleftalbahn reaktiviert würde - Abbau von Parallelverkehren mit der SB 82 durch Führung der Verstärkerfahrten über Broich wird abgelehnt (Verbindung im Winter nicht zuverlässig) - Ausrichtung auf RB 24 abgelehnt - "Kommunalvariante" wird kritisch beurteilt - Nachtverkehre</p>		<p>Zu Reaktivierung Oleftalbahn s. Bewertung zu Ziff. 11.1.6 Die Anregungen zum Teilraumkonzept Kall - Schleiden - Hellenthal werden zur Kenntnis genommen. Das entsprechende Handlungskonzept wurde wie folgt ergänzt: Nach der Entscheidung über die Finanzierung würde das Konzept anhand der dann vorliegenden Rahmenbedingungen erneut überprüft und mit den Kommunen abgestimmt. In der überarbeiteten Konzeption wären auch die Veränderungen auf der Linie 63 mit den Auswirkungen auf die SB82 sowie ggf. veränderte Bahnzeiten zu berücksichtigen. Die Anregungen bzgl. der nächtlichen Verbindungen von Kall oder Euskirchen bis Hellenthal werden im Rahmen des Handlungskonzeptes "Vereinheitlichung der Spätfahrten" bearbeitet.</p>				x

Bubi Betreff	<p>Eingabe</p> <p>Teilraum Kall - Sistig - Blankenheim Die vorgeschlagenen „Nichtmaßnahmen“ hinsichtlich der Linie 835 lehnen wir ab. Selbst 1972 gab es an Werktagen 4 direkte Fahrmöglichkeiten Schleiden Bahnhof – Blankenheim Post (über Sistig – Krekel – Marmagen), ergänzt durch zwei weitere Buspaare an Schultagen.</p> <p>Den Verweis auf die Linie 829 nach Durchführung der im Entwurf des NVP vorgeschlagenen Verdichtungsmaßnahmen halten wir für indiskutabel: Die Fahrt von Blankenheim nach Schleiden ist heute mit dem ÖPNV unzumutbar langsam und beschwerlich (Fahrzeit bis auf zwei Ausnahmen mindestens 96 Minuten), doch selbst nach einer Taktverdichtung auf der Linie 829 betrüge die Fahrzeit einschließlich umsteigen etwa 50 Minuten, vorausgesetzt, die Zuganschlüsse auf der bekanntermaßen unzuverlässigen Eifelstrecke klappen. Die Fahrzeit der durchgehenden Busse betrug 1972 45 Minuten.</p> <p>Angesichts der Verkehrlichen Verflechtungen innerhalb des Südkreises und der Funktion Schleidens als Busknoten halten wir es für geboten, dass zumindest zweistündlich eine Verbindung Schleiden Bahnhof – Sistig – Blankenheim Busbahnhof so schnell wie möglich wieder eingerichtet wird. Gerade im Hinblick auf mobilitätseingeschränkte und/oder ältere Fahrgäste ist ein zweimaliges Umsteigen, noch dazu in Blankenheim (Wald) und Kall mit recht weiten Umstiegswegen, nicht zuzumuten.</p>	<p>Verweis NVP</p> <p>11.2.4. S.121</p>	<p>Kommentar Verwaltung</p> <p>Das Teilraumkonzept "Korridor Schleiden - Blankenheim" wurde in den Ausschüssen der betroffenen Kommunen Blankenheim, Kall und Schleiden vorgestellt. Die Beschlüsse der Gemeinden Blankenheim und Kall liegen bereits vor. Hierin wird keine Stellungnahme zu diesem Korridor abgegeben, sondern der NVP zur Kenntnis genommen. Von diesen Kommunen wird daher kein Handlungsbedarf gesehen. Eine Stellungnahme seitens der Stadt Schleiden steht noch aus. Sofern von Seiten der Stadt Schleiden Handlungsbedarf zu dieser Verbindung besteht, wird der Kreis Euskirchen hierzu erneut mit den Kommunen das Thema bearbeiten.</p>	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
-----------------	---	--	---	----------------	--------------	----------------	-----------------

Bubi Betreff	<p>Eingabe</p> <p>Punkt 11.4.3 Verkehre Kreis Euskirchen - Städteregion Aachen: Die Vorstellungen des Kreises Euskirchen, die einzige noch bestehende Direktverbindung aus dem Schleidener Tal nach Aachen bis auf ein Rumpfangenbot für Schüler quasi aufzugeben, sind für uns inakzeptabel. Selbst 1972 gab es vier tägliche Buspaare Aachen – Gemünd, davon drei bis/ab Hellenthal. Bereits heute ist die Verbindung Aachen – Gemünd, davon drei bis/ab Hellenthal. Bereits heute ist die endenden Bussen die Weiterfahrt Richtung Schleiden und Hellenthal mit langen Wartezeiten von 36 Minuten verbunden ist. Derzeit ist das Fahrgastaufkommen auf der Linie SB63 zwischen Simmerath und Gemünd zugegebenermaßen relativ niedrig: Die Ursache liegt aber nicht in zu geringem Fahrgastpotential, sondern in einem völlig unattraktiven Fahrplanangebot mit Anti-Anschlüssen wie oben dargelegt begründet.</p>	<p>Verweis NVP</p> <p>11.4.3 S.134 f</p>	<p>Kommentar Verwaltung</p> <p>Es handelt sich nicht um die Vorstellungen bzw. Wünsche des Kreises Euskirchen, sondern des AVV. Auch aus Sicht des Kreises Euskirchen ist die Kappung der durchgehenden Verbindung zwischen Aachen und Gemünd/Schleiden für die ÖPNV-Nutzung in der Nationalparkregion nachteilig. Die Veränderung ist einer grundlegenden Neustrukturierung des ÖPNV auf dem Gebiet des AVV geschuldet, wonach auf verkehrsstarken Relationen Schnellbusachsen geschaffen werden sollen. Konkret soll der Abschnitt zwischen Aachen und Simmerath als Schnellbus (Linie SB 63) im 30 min-Takt bedient werden und der Abschnitt zwischen Simmerath und Vogelsang als Regionalbuslinie (Linie 63). Eine Fortführung der bisherigen durchgängigen Linie unter Anwendung des neuen Systems war nicht möglich. Zusammen mit dem AVV wird derzeit eine Abstimmung vorgenommen, wie unter Berücksichtigung dieser Vorgaben eine möglichst optimale Verknüpfung mit den Angeboten der SB 82 erfolgen kann. Systembedingt wird es hier allerdings zu Aufenthaltszeiten in Vogelsang kommen. Gute Übergänge wird es unter Berücksichtigung der heutigen Fahrplanelagen montags bis freitags von Simmerath in Richtung Kall geben, schlechtere an Wochenenden. Für die Gegenrichtung (Kall - Simmerath) ist der Übergang am Wochenende gut, aber montags bis freitags schlechter. Von daher wird ebenfalls geprüft, welche der bisherigen grenzüberschreitenden Fahrten zwingend (Bedarf für Pendler) beibehalten werden müssen.</p>	berücksichtigt	zur Kenntnis	NVP eingereicht
				X	nicht berücks.	

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
BuBi	<p>Linie SB63: Fahrgastnachfrage ist bei der Linie SB63 auch im Kreis Euskirchen jedoch durchaus vorhanden, insbesondere an Wochenenden: Der sonntägliche (Fahrrad-)Bus Gemünd Mitte ab 17:15 Uhr wird nach eigener Anschauung im Sommer bereits ab Gemünd von gut 10 Fahrgästen und mehreren Fahrrädern genutzt. Notwendig wäre hier eine Attraktivierung des Angebotes, gerade im Hinblick auf die touristischen Attraktionen auch im Schleidener Tal (Urftalsperre Gemünd, Olefalsperre Hellenenthal, Wildfreigehege Hellenenthal etc.). Es gibt im Südkreis nicht nur Vogelsang als einzige Touristenattraktion, und auch etliche in Aachen Studierende würden eine halbwegs attraktive Busverbindung Hellenenthal – Schleiden – Gemünd – Aachen sicher begrüßen.</p>	<p>Verweis NVP</p>	<p>Im Rahmen der Neustrukturierung der Linien SB63 und 63 erfolgt ein Abbau von Parallelverkehren zur Linie SB82. Diese Maßnahme wird vor nachfolgendem Hintergrund befürwortet: Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 wird eine Beteiligung des Kreises Euskirchen an der Finanzierung der grenzüberschreitenden Verkehre erfolgen. Die dann angebotenen Fahrten auf dem Stadtgebiet Schleiden führen über die ÖPNV-Umlageberechnung zu entsprechenden Mehrkosten. Um diese zu verringern, ist der Abbau von Parallelverkehren sinnvoll.</p>	berücksichtigt	zur Kenntnis	x	NVP eingereicht
BuBi	<p>Linie SB63: Wir schlagen vor, die Fahrten der Linie SB63, die zukünftig in Vogelsang enden sollen, über Morsbach und Herhahn bis Schleiden Bahnhof zu verlängern. Der Kilometermehraufwand hält sich hier in engen Grenzen. Die Distanz Herhahn – Gemünd Mitte ist ähnlich weit wie Herhahn – Schleiden Bahnhof. Generell kann und muss die Linie SB82 in Vogelsang Anschluss an die Linie SB63 herstellen. Dann könnte die Bedienung von Gemünd durch die Linie SB63 entfallen, und alle Fahrten könnten über Morsbach und Herhahn nach Schleiden geführt werden. Der Vorteil wäre, dass Parallelfahrten zur Linie 829 zwischen Gemünd und Schleiden entfallen würden. Der verkehrliche Nutzen gerade bei dieser Maßnahme wäre aus unserer Sicht immens hoch. Wir fordern hier eine mindestens zweistündliche Bedienung Schleiden – Aachen.</p>	<p>s.o.</p>	<p>s.o.</p>				
BuBi	<p>Zudem fordern wir die Einrichtung der bisherigen touristischen Linie 815 Monschau – Kall als reguläres Angebot im Zwei-Stunden-Takt an allen Wochentagen. Der Weg Monschau – Köln ist über Kall deutlich schneller als über Aachen. Die Nutzung durch 1.000 Fahrgäste in der Saison 2016 bei einem einzigen Fahrtenpaar pro Woche in der Saison (= durchschnittlich etwa 25 Fahrgäste pro Bus) ist als herausragend gut zu bezeichnen und spricht für die verkehrliche Bedeutung dieser Relation. Einsparungen sind natürlich bei einer Reaktivierung der Olefalsbahn möglich: Dann könnte die Linie 815 auf den Fahrtweg Hellenenthal – Monschau eingekürzt werden.</p>		<p>Die Prüfung einer möglichen Ausweitung der Linie 815 ist im Maßnahmenkonzept zu 11.1.4.1 "Fahrradbus/Fahrradbeförderung" formuliert. Hierzu wird zunächst im Rahmen des touristischen Mobilitätskonzeptes (s. 11.1.3.1.3) eine Gästebefragung vorgenommen.</p>				

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
BüBl	<p>Punkt 11.4.4.2. (Linie 231; Seite 138): Wir begrüßen die Planungen des Kreises Düren, zwei zusätzliche Fahrtenpaare Heimbach – Gemünd / Schleiden einzurichten. Gerade unter touristischen Gesichtspunkten ist die Linie 231 auch für das Schleidener Tal von großer Bedeutung. Es muss sichergestellt werden, dass bei einem Wechsel der Aufgabenträgerschaft auf den Kreis Euskirchen keine Einschnitte im Fahrplanangebot stattfinden werden und plädieren eindringlich für eine Beibehaltung des Status Quo.</p>	11.4.4.2 S.138	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Allerdings wird nicht die Aufgabenträgerschaft auf den Kreis Euskirchen übertragen, sondern der Kreis Euskirchen hat der Übertragung der Aufgabenträgerschaft auf den Kreis Düren zugestimmt. Die konkrete Fahrplanausgestaltung ist auch mit der Stadt Schleiden als hauptbetroffene Kommune abzustimmen.</p>	x	x		
BüBl	<p>Punkt 13. (Barrierefreiheit; Seite 146 f.): Den angestrebten barrierefreien Ausbau von Haltestellen begrüßen wir. Wir gehen davon aus, dass der Kreis gegenüber der RVK vorgegeben hat, dass auch von Subunternehmern ausschließlich Niederflerbusse einzusetzen sind, da die barrierefreien Haltestellen sonst sinnlos wären. Bei Linien anderer Konzessionäre sollte der Kreis in jedem Fall auf die Umstellung auf Niederflerbusse hinwirken.</p>	13, S.146	<p>Die Vorgaben für die Ausstattung der Fahrzeuge werden nach Haupt- und Erschließungsnetz unterschieden. In beiden Netzen sollen Niederflerfahrzeuge eingesetzt werden. Die einzige Ausnahme besteht für Bereiche, die aufgrund ihrer Topographie nicht durch Niederflerfahrzeuge befahrbar sind. Die Vorgaben gelten auch für Subunternehmer. Bei den grenzüberschreitenden Verkehren sind Vereinbarungen mit den benachbarten Aufgabenträgern zur Fahrzeugausstattung zu treffen.</p>	x			
10.10.2017 ADFC	<p>Fahrradbeförderung: Die Verbesserung der Fahrradmitnahme ist sehr zu begrüßen, hier besteht Verbesserungsbedarf für Fahrradtouristen an Wochenenden und Pendler auf den Eifelstrecken. Durch den Einsatz der neuen Lint-Züge wurde die Fahrradmitnahme verschlechtert. Die Mehrzweckabteile in den neuen Zügen sind enger und durch die Sitzanordnung zu verwinkelt. Außerdem entfällt bei dem Einsatz einer Wageneinheit ein komplettes Mehrzweckabteil. Die alten Talentzüge wurden in der Regel in Doppeltraktion (Voreifelbahn) und Dreifachtraktion (Eifelstrecke) eingesetzt. Dadurch waren mindestens zwei Mehrzweckabteile vorhanden. Für die Zukunft ist der Einsatz von mindestens zwei Wageneinheiten absolut notwendig, und zwar an den Wochenenden und im Pendlerverkehr.</p>	11.1.4.2 11.1.4.3	<p>Der NVR ist aufgefördert mit den vorhandenen Fahrzeugen ein bestmögliches Angebot für die Fahrradbeförderung zu schaffen.</p>	x			

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
10.02.2017 VCD Regionalverband Köln e.V.	Der Entwurf ist insgesamt eine gute Basis für die Ausgestaltung des ÖPNV im Zuständigkeitsbereich des Kreises. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass es bis in die 90er Jahre hinein praktisch kein vom Kreis verantwortetes ÖPNV-Angebot im Kreis EU gegeben hat. Das gestiegene Engagement des Kreises wird vom VCD anerkannt.		Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Anmerkung: Die Zuständigkeit der Kreise als Aufgabenträger für den ÖPNV besteht erst seit der sogenannten Regionalisierung im Jahr 1997.	x			
VCD	Um den ÖPNV-Anteil zu steigern, müssen die Entwicklungspotenziale beim ÖPNV aktiviert werden. Nur durch eine nachhaltig hohe Qualität kann ein dauerhafter Erfolg erreicht werden. Dies ist zweifellos ein anspruchsvolles Ziel vor dem Hintergrund von Kostensteigerungen und der im Entwurf erläuterten Defizitentwicklung. Allerdings mangelt es im vorgelegten Entwurf an einer klaren und messbaren Zielvorgabe (z. B. für das Jahr 2020) hinsichtlich Fahrgaststeigerungen oder eines angestrebten ÖPNV-Anteils.		Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Durch die in Kapitel 11 formulierten Handlungsfelder soll die Fahrgastnachfrage weiter gesteigert werden. Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurde dargelegt, dass der ÖV-Anteil im Kreis Euskirchen am Modal-Split annähernd konstant seit 2000 gehalten werden konnte. Für den ländlichen Kreis Euskirchen ist dies bereits ein sehr gutes Ergebnis. Aufgrund der im Vergleich zum MIV längeren Reisezeiten könnte eine Erhöhung des ÖV-Anteils nur mit sehr kostenintensiven Maßnahmen erreicht werden.	x			
VCD	Eine Harmonisierung der Nahverkehrspläne des Kreis EU mit denen der anliegenden Aufgabenträger (Rhein-Sieg-Kreis, Rhein-Erft-Kreis, Kreis Düren, Städteregion Aachen, den rheinland-pfälzischen Nachbarregionen Ahrweiler und Vulkaneifelkreis sowie der Wallonischen Region) erscheint notwendig.		Hier ist nicht definiert, auf welche Bereiche sich dies bezieht. Daher kann keine Berücksichtigung dieser Ausführungen erfolgen. Mit allen benachbarten Aufgabenträgern besteht ein stetiger Austausch, auch im Rahmen der Fortschreibung der Nahverkehrspläne.		x	x	
VCD	Anregungen des VCD: • Der TaxiBusPlus ist ein intelligentes Konzept, jedoch werden zu wenig Hauptachsen definiert, die mit verbessertem Takt mit normalen Bussen zu bedienen sind (z. B. 30-Minuten-Takt im Oleftal).		Zu den Anregungen ergeben sich folgende Aspekte: Die angesprochene Achse Oleftal wird durch die Regionalbus-Linie 829 bedient. Ein Handlungskonzept zum 30-Minuten-Takt ist in 11.2.2 enthalten.	x	x		
VCD	• TaxiBusPlusse sollten ggf. länger auf verspätete Bahnen warten.		Die Wartezeitregelung auf den SPNV gilt verkehrsmittelübergreifend. Auch im TaxiBus sind ggf. Fahrzeugumläufe einzuhalten, die ein zu langes Abwarten auf den SPNV nicht ermöglichen.			x	

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
VCD	<p>• Vorschlag: Für den Informationsaustausch mit dem Fahrgast: Entwicklung einer „App“ für den TaxiBusPlus.</p>		<p>Der Vorschlag zur TaxiBus-App wird zur Kenntnis genommen. Wie im Kapitel 13 ausgeführt, wird neben dem Anruf zur Bestellung von TaxiBus-Fahrten derzeit auch über eine App-Lösung zur Bestellung der Fahrten nachgedacht.</p>	x			
VCD	<p>das Obere Kylltal von der belgischen Grenze über Dahlem-Kronenburg bis Jünkerath oder Dahlem muss mit ÖPNV erschlossen werden (bisher nicht einmal TaxiBusPlus)</p>		<p>Verbindung Oberes Kylltal - Dahlem: Es bestand bereits in der Vergangenheit eine touristische TaxiBus-Linie vom Losheimergraben bis Dahlem. Aufgrund der zu geringen Nachfrage wurde diese eingestellt. Ggf. ergeben sich anhand des touristischen Mobilitätskonzeptes neue Erkenntnisse, um diese Thematik neu aufzunehmen.</p>			x	
VCD	<p>der Touristikverkehr findet noch zu wenig Beachtung (Vorschläge: Schnee-Bus von Schmidheim zum Weißen Stein, Hellenthal-Udenbreth, Verbindung von Blankenheim-Wald nach Ahrbrück, Verbindungen nach Monschau und Belgien). Die häufig realisierte Übergangszeit von 10 Minuten wird positiv bewertet. Jedoch ist eine Information über die Wartezeit bei Anschlüssen erforderlich (z. B. Bus wartet 5 Minuten auf verspätete Züge).</p>		<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine Veränderung des Angebotes in diese Richtung ist derzeit nicht angedacht. Ggf. ergeben sich durch das geplante touristische Mobilitätskonzept weitere Hinweise. Die Einrichtung von ÖPNV-Angeboten zu besonderen Ereignissen (z.B. Schnee) ist nicht sinnvoll, da ÖPNV-Angebote zumindest saisonal für einen längeren Zeitraum und nicht bei Einzelereignissen angeboten werden sollten.</p>	x			
VCD	<p>Mobilstationen sollten im NVP Erwähnung finden und mit Fördermitteln des Landes ausgebaut werden.</p>		<p>Eine Erwähnung von Mobilstationen findet im vorliegenden NVP nicht statt. Nichtsdestotrotz stellt der Kreis dahingehend Überlegungen an. Mit dem NVR wird derzeit ein aufgabenübergreifendes Förderprojekt erörtert.</p>				
VCD	<p>Der VCD lobt die nach den Einwohnerzahlen der Siedlungen definierten Taktvorgaben. Verbesserungsbedarf gibt es hierbei jedoch für die Zeiten samstags nach 13 Uhr sowie sonn- und feiertags, an denen regelmäßig kein ÖPNV angeboten wird, was durch die Entwicklung des Mobilitätsverhaltens in den letzten 30 Jahren nicht mehr zeitgemäß ist.</p>		<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Mit der geplanten Fortschreibung des kreisweiten Bedienungsstandards ergeben sich bei einer Umsetzung Verbesserungen an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen.</p>	x			

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
13.02.2017 Pro Bahn Rhein-Sieg e.V. Pro Bahn	<p>Die erhebliche Ausdehnung der Betriebszeiten des TaxiBus in den Kommunen Kall, Weilerswilt, Bad Münstereifel und Blankenheim, die überwiegend durch die Auflösung der AST-Verkehre begründet ist, begrüßen wir sehr. Mit dieser Maßnahme wird der kommunale ÖPNV erheblich attraktiver, auch wenn man natürlich grundsätzliche Bedenken gegen die telefonische Vorbestellung haben kann.</p> <p>Die Entwicklungen bei den Bedienungszeiten in den Kommunen zeigen deutlich, dass eine Vereinheitlichung erforderlich ist. Der heute zeitlich definierte Mindeststandard im Kreisgebiet entspricht nicht heutigen Fahrgastwünschen und der Lebensrealität.</p> <p>Dieser Mindeststandard wäre nach unserer Ansicht Montags-Freitags zwischen 6 und 20 Uhr (stündlich), samstags zwischen 8 und 20 Uhr (überwiegend zweistündlich) sowie Sonn- und Feiertags zwischen 10 und 18 Uhr (zweistündlich). Wir halten eine Vereinheitlichung der unterschiedlichen Ausprägungen bei Ausstiegsmöglichkeiten (mit/ohne Haustür-Service) und Zuschlägen für zwingend erforderlich, da selbst innerhalb einer Linie unterschiedliche Regelungen gelten können.</p> <p>Die Erhebung eines Zuschlages für den TaxiBus kann man grundsätzlich hinterfragen, da dieser die Fahrten nicht unerheblich verteuert. Im übrigen VRS-Gebiet wird kein Zuschlag für den Taxi-Bus erhoben. Der jüngst eingeführte Monatszuschlag für den TaxiBus ergibt nur dann einen Sinn, wenn er auf allen Linien uneingeschränkt gültig ist.</p>		<p>Der Beschlussvorschlag der Verwaltung zum NVP sieht eine Ausweitung des Bedienungsstandards vor (siehe hierzu Handlungskonzept 11.1.2). Bei positiver Beschlussfassung seitens der Politik würde der neue Standard den angeregten Bedienungszeiten entsprechen.</p> <p>Eine Vereinheitlichung der Ausprägungen im TaxiBusPlus soll voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 erfolgen. Dies soll im Rahmen der kreisweiten Integration von AST und TaxiBusPlus umgesetzt werden.</p> <p>Auch die Vereinheitlichung des Zuschlags wird in diesem Zuge erfolgen. Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>		x		

<p>Betreff Pro Bahn</p>	<p>Eingabe Das SozialTicket soll per Definition des Landes NRW Menschen mit niedrigem Einkommen die Möglichkeit verschaffen, mit dem ÖPNV Einkaufs-, Arzt- und Behördenangelegenheiten zu erledigen. Ausdrücklich soll auch die Teilnahme an Freizeit- bzw. Kulturveranstaltungen ermöglicht werden. Hierfür wird in aktuellen Berechnungen zur „ÖPNV-Grundversorgung“ mit einem monatlichen Betrag von rund 30 € kalkuliert. Bereits mit einem MonatsTicket der Preisstufe 2a und den Zuschlägen für den TaxiBus wird dieser Wert erheblich überschritten. Wir halten daher für die meisten Nutzer die Einführung eines kreisweiten SozialTickets für sinnvoller, das preislich einschließlich der Zuschläge dem veranschlagten Wert entspricht und auch Fahrten in die Kreisstadt (Freizeit- und Kulturveranstaltungen) ermöglichen würde. Wir verweisen auf den benachbarten Kreis Düren, wo es ein entsprechendes SozialTicket gibt.</p>	<p>Verweis NVP</p>	<p>Kommentar Verwaltung Es wird nicht der Bedarf für die Einführung eines SozialTickets speziell für den Kreis Euskirchen gesehen. Der Kreis Euskirchen hat sich der VRS-weiten Regelungen zum MobilPass angeschlossen und sieht diese als zweckmäßig und ausreichend an. Es sind zwei Tickets zum MobilPass erhältlich: Das MonatsTicket MobilPass ist einen Monat lang rund um die Uhr in den vorher gewählten Städten und Gemeinden gültig und kann übertragen werden. Zudem gibt es Mitnahmemöglichkeiten. Das 4erTicket MobilPass gilt für eine Person oder mehrere gleichzeitig für Einzelfahrten.</p>	<p>berücksichtigt</p>	<p>zur Kenntnis</p>	<p>nicht berücks.</p>	<p>NVP eingabebreitet</p>
<p>Betreff Pro Bahn</p>	<p>Der SPNV im Kreis Euskirchen befindet sich auf einem hohen Niveau, auch wenn auf der Eifelstrecke durch die regelmäßigen Störungen im Raum Köln die Zuverlässigkeit/Pünktlichkeit zu wünschen übrig lässt. Die Zuganzeiger und die automatischen Zugansagen auf den Bahnsteigen im Bahnhof Euskirchen sind weiterhin unzuverlässig, indem sie die falschen Züge anzeigen. Auch bei den Hinweisen über beizustellende bzw. abzustellende Triebwagen können täglich Falschinformationen beobachtet werden. Der Kreis sollte über den Zweckverband NVR mehr Druck auf die DB ausüben, um die Qualität der Reisendeninformation zu verbessern. Zum Bahnverkehr werden diverse Vorschläge unterbreitet.</p>		<p>Über die Mitgliedschaft des Kreises in den Gremien des VRS bzw. NVR hat der Kreis Euskirchen stets bestehende Missstände angesprochen und Verbesserungen gefordert. Dies ist auch in Zukunft geplant. Eine Verbesserung der Situation an den Bahnstationen wird sich durch die vom NVR geplante Aufnahme mehrerer Haltepunkte der Eifelstrecke und der Voreifelbahn in die Modernisierungsoffensive 3 (MOF - 3 - Programm) ergeben. Die für die Erneuerung ausgewählten Stationen erhalten unter anderem neue Bahnsteige für den höhengleichen Einstieg in die Fahrzeuge, barrierefreie Zugänge zu den Bahnsteigen (zumeist mittels Aufzügen) sowie neue Beschilderung und Beleuchtung. Folgende Haltepunkte sind in der Liste der Einzelmaßnahmen enthalten: Euskirchen-Großbüllesheim, Euskirchen-Stotzheim, Mechernich-Satzvey, Dahlem-Schmidtheim, Kall-Urft, Kall-Scheven, Euskirchen-Kreuzweingarten und Kall. Der erforderliche Beschluss in der Verbandsversammlung ist für den 24.03.2017 vorgesehen.</p>				

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingabretet
Pro Bahn	<p>Die Buslinie 801 stellt als Regionalbus zu bestimmten Zeiten den „Schienenersatzverkehr“ für die zeitlich eingeschränkt verkehrende RB 23 her und übernimmt dann gleichzeitig den Zulaufverkehr für den TaxiBus Bad Münsterstereifel. Für die Euskirchener Stadtteile Billig und Rheder übernimmt die Linie 801 Stadtbushfunktionen.</p> <p>Für die Funktion als Regionalbus sind folgende Abfahrten der Linie 801 ab Euskirchen sinnvoll:</p> <p>19.05 Uhr samstags 20.05 Uhr sonn- und feiertags 22.01 Uhr täglich 00.01 Uhr Wochenende 02.01 Uhr Wochenende.</p>	<p>Verweis NVP</p>	<p>Die Linie 801 übernimmt nicht den Zulaufverkehr für den TaxiBusPlus in Bad Münsterstereifel. Der TaxiBusPlus ist auf den Bahnverkehr abgestimmt. Lediglich die Abendverkehre sind auf die Linie 801 abgestimmt. Im Bereich der Stadt Euskirchen ergänzen sich die Linien 801 und 877 zu einem Angebot.</p> <p>Abfahrtszeiten: 19:05 Uhr samstags besteht bereits heute 20:05 Uhr sonn- und feiertags: Die Linie 801 wurde an Sonntagen in einen durchgehenden Zweistundentakt verlegt mit Abfahrt zur Minute 35 ab Euskirchen. Das Verändern nur einer Fahrt ist nicht im Sinne einer durchgehenden Taktung.</p> <p>Die Bedienung um 22:01 Uhr täglich entspräche einer Ausweitung mo-do sowie sonn- und feiertags. Ebenfalls wäre eine Bedienung um 01:01 Uhr an Wochenenden eine Angebotsverweiterung. Zu diesen Punkten wird im Handlungskonzept "Vereinheitlichung der Spätfahrten" ein Konzept erarbeitet.</p> <p>Die Linie 801 fährt bereits um 00:01 Uhr ab Euskirchen freitags und samstags nachts.</p>	<p>berücksichtigt</p>	<p>x</p>	<p>nicht berücks.</p>	<p>NVP eingabretet</p>
Pro Bahn	<p>Linie 801: Für die Funktion als Stadtbus ist eine möglichst gleichmäßige Verteilung der Fahrten anzustreben; hier besteht am Wochenende Handlungsbedarf. Wir schlagen an Samstagen, unter Beibehaltung des Fahrtenvolumens, folgende Abfahrten ab Euskirchen vor:</p> <p>9.35 11.35 13.35 15.35 17.35 19.05 20.35 22.01 0.01 2.01 Uhr.</p> <p>An Sonn- und Feiertagen halten wir das Verkehrsangebot bezüglich Betriebsbeginn, Fahrtenanzahl und zeitlicher Verteilung für unzureichend. Aus Richtung Bad Münsterstereifel trifft die erste Fahrt in Euskirchen um 15.26 Uhr (!) ein; die weiteren Ankünfte erfolgen sehr ungleichmäßig ver-teilt um 18.22, 19.26 und 20.26 Uhr. Auch hier wäre eine gleichmäßigere Verteilung der Fahrten anzustreben.</p>	<p>Verweis NVP</p>	<p>Die vorgeschlagene Verteilung der Fahrten an Samstagen wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der Fahrplanwechselgespräche kann dieses Thema zusammen mit der RVK und der Stadt Euskirchen erörtert werden. Aufgrund des Angebotes der RB23 zwischen Euskirchen und Bad Münsterstereifel besteht nur ein geringes Angebot der Linie 801 an Sonn- und Feiertagen. Eine Veränderung wurde bisher weder von der Stadt Bad Münsterstereifel noch von der Stadt Euskirchen vorgesehen. Auch bei der Fortschreibung des Bedienungsstandards wurde die Anbindung über die RB23 und 801 wie heute als ausreichend angesehen. Eine Veränderung ist daher derzeit nicht angezeigt. Die Anregungen werden teilweise über Handlungskonzepte im NVP abgearbeitet sowie teilweise im Rahmen des Fahrplanwechsels berücksichtigt. Eine Veränderung des NVP ist nicht erforderlich.</p>	<p>berücksichtigt</p>	<p>x</p>	<p>nicht berücks.</p>	<p>NVP eingabretet</p>

Betreff Pro Bahn	Eingabe Die Relation Euskirchen – Zülpich wird heute besonders in den Abendstunden nach 19 Uhr und am Wochenende unzureichend (im Hinblick auf Taktfrequenz und zeitliche Ausdehnung) bedient. Bis zur Vollreaktivierung der Eifel-Bördebahn (RB 28) sollten werktags außer Samstags die beiden stündlichen Buslinien 298/SB98 halbstündlich zeitversetzt am Euskirchener Bahnhof abfahren und bis gegen 21 Uhr verkehren. Am Wochenende sollte die Strecke Euskirchen – Zülpich stündlich (samstags zwischen 6 und 20 Uhr, sonntags zwischen 9 und 20 Uhr) bedient werden, wobei zu den Verkehrszeiten der heutigen RB28 keine parallelen Busfahrten erfolgen sollten. Zusätzlich halten wir eine tägliche Abendfahrt um 22.01 Uhr und weitere Nachtfahrten am Wochenende um 0.01 und 2.01 Uhr für sinnvoll. Im Mittelpunkt weiterer Angebotsplanungen sollte die bevorstehende Vollreaktivierung der Eifel-Bördebahn (RB 28) stehen. Diese kann nur erfolgreich sein, wenn zum Zeitpunkt der Reaktivierung der direkte und schnelle Busverkehr zwischen Euskirchen und Zülpich eingestellt und der gesamte Bus- und TaxiBus-Verkehr in Zülpich konsequent auf den Bahnhof und den Bereich zwischen Bahnhof und Innenstadt ausgerichtet wird. Diese Überlegungen sollten in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden, damit auch bauliche Voraussetzungen (z.B. am Bahnhof Zülpich Bushaltestellen und Parkplätze) bis zur Betriebsaufnahme abgeschlossen sein können. Auch die übrigen Haltepunkte an der RB 28 (z.B. Nennenich) sollten entsprechend berücksichtigt werden.	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Hierzu bestehen die Handlungskonzepte "1.1.1.2 Beschreibung des kreisweiten Bedienungsstandards", "1.1.1.7 Vereinheitlichung der Spätverkehre" sowie "1.1.2.3 Teilraum Zülpich - Euskirchen". Eine Bedienung im Stundentakt samstags bis 20 Uhr sowie sonntags zwischen 9 Uhr und 20 Uhr ist allerdings nicht vorgesehen. Die Bedienung der Bördebahn wird im Rahmen der Fahrplangestaltung berücksichtigt. Eine Veränderung des NVP ist nicht erforderlich.	berücksichtigt	zur Kenntnis	NVP eingereicht
				x	nicht berücks.	

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
Pro Bahn	<p>Auf der Strecke Kall – Hellenthal halten wir werktags außer samstags wegen der hohen Nachfrage einen Halbstundentakt für sinnvoll. Damit würden auch die Folgen verpasster Busanschlüsse in Kall aufgrund verspäteter Züge aus Köln/Euskirchen abgemildert und damit die Kundenzufriedenheit erhöht werden. An Sonn- und Feiertagen sollten auf dieser Hauptachse die Busse zwischen 12 und 18 Uhr stündlich verkehren und morgens der Betriebsbeginn mindestens 60 Minuten früher erfolgen. Zur Verbesserung des Abendverkehrs sollte eine tägliche Fahrt von Kall nach Hellenthal um 22.25 durchgeführt werden. In der Gegenrichtung sollte die Fahrt von Hellenthal nach Kall um 21.04 Uhr auch montags bis donnerstags angeboten werden, um sowohl die Reise-möglichkeiten vom TaxiBus Hellenthal in Richtung Kall sowie aus dem Schleidener Tal in Richtung Euskirchen/Köln zu verbessern (der Bus kehrt genau in dieser Zeitlage heute als Leerfahrt).</p> <p>Weitere Nachfahrten sollten am Wochenende von Kall (0.25 Uhr) nach Hellenthal und um 2.01 Uhr von Euskirchen über Mechernich/Kall nach Hellenthal erfolgen.</p>	<p>Verweis NVP</p>	<p>Kommentar Verwaltung</p> <p>Über das Handlungskonzept "11.2.2 Teilraum Kall - Schleiden - Hellenthal" liegen bereits Überlegungen zu einem 30-Minuten-Takt im Schleidener Tal vor. Eine Erweiterung an Sonn- und Feiertagen von einem Zweistundentakt auf einen Stundentakt ist auch im Rahmen der Fortschreibung des Bedienungsstandards nicht vorgesehen. Bei einer Umsetzung des neuen Bedienungsstandards würde die Linie 829 an Sonn- und Feiertagen ein zusätzliches Fahrtenpaar erhalten, das dann bereits um 9 Uhr eine Verbindung von Hellenthal nach Kall abdecken würde. Eine tägliche Fahrt um 22:25 Uhr ab Kall nach Hellenthal ist nicht im Bedienungsstandard vorgesehen.</p> <p>Es ist richtig, dass eine Leerfahrt im Anschluss an die Fahrt 37/829 in Richtung Kall besteht, um ab Kall die Fahrt 41/829 durchführen zu können. Bei einer Aufnahme dieser Fahrt in den Fahrplan entstehen entsprechende Mehrkilometerleistungen für die Kommunen Kall - Schleiden - Hellenthal. Die Aufnahme dieser Fahrt wurde bisher nicht durch die beteiligten Kommunen angeregt und könnte nur mit deren Zustimmung (Finanzierung) umgesetzt werden.</p> <p>Die Fahrt um 00:25 Uhr ab Kall nach Hellenthal besteht bereits freitags und samstags nachts. Eine Ausweitung der Nachfahrten erfolgt ggf. über das Handlungskonzept "11.1.7 Vereinheitlichung der Spätverkehre".</p> <p>Eine Veränderung des NVP ist nicht erforderlich.</p>	x			
Pro Bahn	<p>Auf der Relation von Euskirchen nach Mechernich sollte zur Verbesserung des Abendverkehrs eine tägliche Spätfahrt um 22.01 Uhr (Euskirchen – Mechernich), um 0.01 Uhr am Wochenende (Euskirchen – Mechernich) und um 2.01 Uhr am Wochenende (Euskirchen – Mechernich -Kall – Hellenthal) eingerichtet werden. Ein weitere tägliche Spätfahrt von Euskirchen (ab 0.01 Uhr) nach Mechernich/Kall würde sich dann ergeben, wenn die abendliche Bedienung der Strecke Euskirchen – Kall (siehe unter Punkt 3) verbessert werden soll.</p>		<p>Es besteht bereits eine Spätfahrt um 00:01 Uhr ab Euskirchen nach Mechernich freitags und samstags nachts.</p> <p>Zu einer Aufstockung von Spätfahrten (22:01 Uhr, 00:01 Uhr) täglich und 02:01 Uhr an Wochenenden) siehe die Ausführungen unter Punkt "Einzelbetrachtung Kall - Hellenthal".</p>	x			

<p>Betreff Pro Bahn</p>	<p>Eingabe Zur Verbesserung des Abendverkehrs sehen wir die Einrichtung von zusätzlichen täglichen Spätfahrten auf den Linien Euskirchen – Bad Münstereifel/Mechernich/Zülpich und Kall – Hellenthal gegen 22 Uhr als sinnvoll an. Der Nachtverkehr am Wochenende ermöglicht es Jugendlichen ohne Führerschein oder eigenem Fahrzeug mobil zu sein. Bei Nachtverkehren für diese Zielgruppe ist weniger der dichte Takt, als vielmehr die zeitlich „letzte“ Verbindung in der Nacht von großer Bedeutung. Wir halten daher eine Ausdünnung des bisher überwiegend stündlichen Angebotes bei gleichzeitiger Ausdehnung der Betriebszeiten für sinnvoll. Neben einer Abfahrt gegen Mitternacht (Kall – Hellenthal entsprechend später) erfolgt weitere Abfahrten um 2.01 Uhr von Euskirchen nach Ankunft des letzten Zug aus Richtung Köln.</p> <p>Täglich 22.01 Uhr ab Euskirchen nach Bad Münstereifel, Mechernich und Zülpich 22.25 Uhr ab Kall nach Hellenthal</p> <p>ggf. als „Schienerersatzverkehr zwischen Euskirchen und Kall“, siehe 3.: 00.01 Uhr ab Euskirchen nach Mechernich/Kall</p> <p>Wochenende 00.01 Uhr ab Euskirchen nach Bad Münstereifel, Zülpich und Mechernich 00.25 Uhr ab Kall nach Hellenthal</p> <p>02.01 Uhr ab Euskirchen nach Bad Münstereifel, Zülpich und Mechernich/Kall/Hellenthal</p> <p>Für die Kommune Weilerswist sollte geprüft werden, ob diese auch aus Richtung Euskirchen mit dem Nachtverkehr am Wochenende angebunden werden soll.</p> <p>Eine weitere Attraktivitätssteigerung könnten die Nachtbusse erfahren, wenn die Linien aus Bad Münstereifel, Zülpich und Schleidener Tal/Kall/Mechernich im Zulauf nach Euskirchen zu den Stunden 0 und 2 verkehren würden, um dann dort ein Rundumanschluss um 0.01 und um 2.01 Uhr zu ermöglichen.</p>	<p>Verweis NVP</p>	<p>Kommentar Verwaltung Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Die Spätverkehre werden im Handlungskonzept "11.1.7 Vereinheitlichung der Spätfahrten" bearbeitet.</p>	<p>berücksichtigt</p>	<p>zur Kenntnis</p>	<p>nicht berücks.</p>	<p>NVP eingereicht</p>
------------------------------------	--	---------------------------	--	-----------------------	---------------------	-----------------------	------------------------

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
Pro Bahn	<p>Das Freilichtmuseum in Kommern gehört mit über 200.000 jährlichen Besuchern zu den touristischen Magneten im Kreis Euskirchen. Daher ist es nicht verständlich, dass das ÖPNV-Angebot zum Freilichtmuseum im Nahverkehrsplan nicht thematisiert wird.</p> <p>Das heutige, sicherlich unzureichende Angebot, besteht aus 5 Fahrtenpaaren mit dem TaxiBus, die montags bis freitags zwischen dem Bahnhof Mechernich und dem Freilichtmuseum angeboten werden. Die letzte Rückfahrmöglichkeit vom Museum zum Bahnhof Mechernich besteht zurzeit um 15.40 Uhr (!). Als notwendiges Mindestangebot sehen wir einen stündlichen TaxiBus-Verkehr an allen Tagen zwischen Bahnhof und Museum. Um auch den speziellen Ansprüchen mobilitätseingeschränkter Menschen gerecht werden zu können, wäre der Einsatz eines rollstuhlgerechten Kleinbusses sinnvoll. Geprüft werden sollte auch, ob die Museums-Haltestelle nicht direkt vor den Eingang des Museums verlegt werden kann, um den steilen Anstieg zwischen heutiger Haltestelle und dem Eingangsbereich zu umgehen.</p>		<p>Die Anbindung des Freilichtmuseums Kommern kann im Rahmen des touristischen Mobilitätskonzepts beleuchtet werden. Ebenfalls bestehen weitere Prüfaufträge für den Bereich der Stadt Mechernich. Ggf. ergeben sich hierüber verbesserte Anbindungsmöglichkeiten in Richtung Freilichtmuseum.</p> <p>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Eine Bearbeitung erfolgt über die Handlungsfelder "11.1.1.3.1 Touristisches Mobilitätskonzept" und "11.3.1.2a Prüfaufträge Stadt Mechernich".</p>		x		

Betreff	Pro Bahn	Verweis NVP	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
Eingabe	<p>Im Hinblick auf den vom Kreis Euskirchen favorisierten Ausbau von Radwegen zu Freizeitzwecken sehen wir besonders auf zwei Achsen einen Bedarf für spezielle Radbusse:</p> <p>Kall – Wahlerscheid – Monschau (Linie 815): An den Haltestellen Wahlerscheid und Monschau Parkhaus gibt es gute Übergangsmöglichkeiten zum örtlichen Radwegenetz. In Wahlerscheid wird der Bereich südlicher Nationalpark erschlossen, in Monschau beginnt die Rurufer-Radroutenachse nach Kall über Einruhr-Rurberg-Urftalsperre-Gemünd. An der Haltestelle Monschau Flora gibt es einen günstigen Übergang zum Vennbahnradweg in Richtung Aachen bzw. St. Vith oder man kann über Weywertz-Büttgenbach-Kylltalradweg-Losheim nach Jünkerath fahren. Mit dem Fahrradanhänger der Linie 815 besteht zurzeit ein ausreichendes Angebot, dass allerdings als planbares Angebot in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden sollte. Der Fahrradbus sollte gezielt beworben werden.</p> <p>Ahrbrück – Blankenheim: Die Nutzung des Ahrtalradweges wird aus dem Bereich des mittleren/unteren Ahrtals (Altenahr/Ahrweiler) dadurch erschwert, dass es keine direkten ÖPNV-Anfahrtsmöglichkeiten nach Blankenheim gibt. Die umständliche Anreise mit der DB über Bonn/Euskirchen bindet unnötige Beförderungskapazitäten auf der Eifelstrecke und führt dort regelmäßig zu extremen Nachfragespitzen mit überfüllten Zügen und hohen Verspätungen, unter denen auch viele unbeteiligte Reisende zu leiden haben. Da Zugkapazitäten mit dem vorhandenen Wagenmaterial nicht erhöht werden können, sollten von den Initiatoren der Radwege entlas-ende Fahrradtransportkapazitäten mit Bussen zwischen Ahrbrück und Blankenheim bereitgestellt werden, von denen auch Wanderer auf dem Ahrsteig profitieren können. Auch wäre es sinnvoll, zusätzliches Ordnungspersonal in den Zügen zu finanzieren, um dort für geregelte Abläufe zu sorgen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es ist richtig, dass derzeit die Genehmigung der Linie 815 jährlich beantragt wird. Aufgrund der zwischenzeitlich sehr guten Auslastung der Linie soll die Linie zukünftig mit längerer Laufzeit beantragt werden. Eine Umsetzung wird für das Jahr 2018 angestrebt.</p> <p>Es handelt sich um einen interessanten Ansatz, der im Rahmen der Prüfaufträge "touristisches Mobilitätskonzept" und "Fahrradbus" bearbeitet werden soll. In jedem Fall ist eine Abstimmung mit dem Kreis Ahrweiler erforderlich, da eine gemeinsame Finanzierung angestrebt werden sollte.</p> <p>Zu dem geforderten Ordnungspersonal in der Zügen: In Gesprächen mit NVR und DBRegio wurden entsprechende Regelungen zugesagt bzw. angekündigt. Die Fahrradsaison 2017 wird zeigen, ob dies zu Verbesserungen führt.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es ist richtig, dass derzeit die Genehmigung der Linie 815 jährlich beantragt wird. Aufgrund der zwischenzeitlich sehr guten Auslastung der Linie soll die Linie zukünftig mit längerer Laufzeit beantragt werden. Eine Umsetzung wird für das Jahr 2018 angestrebt.</p> <p>Es handelt sich um einen interessanten Ansatz, der im Rahmen der Prüfaufträge "touristisches Mobilitätskonzept" und "Fahrradbus" bearbeitet werden soll. In jedem Fall ist eine Abstimmung mit dem Kreis Ahrweiler erforderlich, da eine gemeinsame Finanzierung angestrebt werden sollte.</p> <p>Zu dem geforderten Ordnungspersonal in der Zügen: In Gesprächen mit NVR und DBRegio wurden entsprechende Regelungen zugesagt bzw. angekündigt. Die Fahrradsaison 2017 wird zeigen, ob dies zu Verbesserungen führt.</p>	x		

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
Pro Bahn	<p>Wir begrüßen die Einführung eines Busses für Wanderer auf den Eifelsteigetappen 6, 7 und 8. Erfahrungsgemäß dauert es rund 5 Jahre, bis sich Informationen zu Busangeboten bei Vermietern, der Gastronomie und Wandern festgesetzt haben, dass sich dieses in belastbaren Nutzerzahlen widerspiegelt. Wir hoffen daher auf eine längerfristige Beibehaltung des Angebotes. Bei begrenzten Finanzmitteln und fehlendem Durchhaltewillen halten wir dagegen ein tägliche und langfristig angelegte Erweiterung des TaxiBus Blankenheim in zeitlicher Hinsicht und um den Abschnitt Alendorf – Mirbach für sinnvoller.</p> <p>Auch die anderen Etappen des Eifelsteiges im Kreis Euskirchen benötigen bessere Verbindungen: Bei der Etappe 5 (Gemünd – Kloster Steinfeld) fehlt eine zeitliche Abstimmung für durchgehende Fahrten (mit Umstieg) zwischen den Linien SB 82 und 886 in Kall.</p> <p>Bei der Etappe 4 (Einruhr – Gemünd) werden sich die durchgehenden Fahrmöglichkeiten weiter verschlechtern, wenn die geplante Brechung der Linien SB 82 und SB 63 in Vogelsang mit 30-minütiger Übergangszeit umgesetzt wird.</p> <p>Aus dem südlichen Bereich des Kreises Euskirchen (Kall/Gemünd) müssen auch zukünftig attraktive Busverbindungen in den südlichen Bereich der StädteRegion Aachen angeboten werden, wo sich weitere Etappenorte des Eifelsteiges (Kornelimünster, Roetgen und Monschau) befinden.</p>		<p>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ein grenzüberschreitender TaxiBus-Verkehr in Richtung Rheinland-Pfalz besteht bisher noch nicht. Falls eine Umsetzung der Verlängerung zukünftig überlegt werden sollte, müsste die Finanzierung zusammen mit dem Landkreis Vulkaneifel erfolgen.</p> <p>Die Übergangszeiten zwischen den Linien SB82 und 886 in Kall ergeben sich daraus, dass beide Linien auf die Bahn in Kall in Richtung Euskirchen abgestimmt sind, jedoch einerseits auf den RE und andererseits auf den RB.</p>		x		

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
Pro Bahn	<p>Im Entwurf des Nahverkehrsplans sind nur vage Aussagen zur Entwicklung des ÖPNV im Bereich des Nationalparks zu finden. Bis auf die Linie 815 weisen alle Buslinien seit Jahren im dortigen Bereich eine niedrige Nachfrage auf: Touristisch interessante ÖPNV-Verbindungen werden entweder nicht angeboten oder an kommunalen Grenzen willkürlich und entgegen dem Nachfragewillen gebrochen. An den Umsteigepunkten Bus/Bus (Gemünd, Einruhr) gibt es nur sehr begrenzte Anschlussmöglichkeiten zu anderen Linien, die bei Verspätungen auch nicht garantiert werden. Von den Umsteigepunkten Zug/Bus (Kall/Heimbach) werden oftmals nur unattraktive Ziele im Nationalpark erreicht. Die Linie 231 (Gemünd-Heimbach) verkehrt ohne einheitliche Linienwege, ohne Taktfahrplan und mit unbefriedigenden Anschlüssen in Gemünd.</p>		<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Entwicklung des Freizeitverkehrs soll auf Basis des Handlungskonzeptes "11.1.3.1.3 Touristisches Mobilitätskonzept" erfolgen.</p>		x		
Pro Bahn	<p>Wir begrüßen die Umsetzung unserer Idee von Korridorfahrplänen, die allerdings sehr deutlich aufzeigt, dass das heutige Angebot auf diesen Korridoren unübersichtlich und daher nicht attraktiv ist. Da der Nationalpark einen besonderen Wert auf die Umwelt legt und sich gleichzeitig die Anliegerkommunen (bzw. -kreise) mit hohen Millionenbeträgen an der Weiterentwicklung von Vogelsang beteiligen, sollte dies auch zu einem angemessenen ÖPNV-Angebot führen, bei dem auch Aspekte wie Klimaschutz, Standortqualität und Wettbewerbsfähigkeit im Hinblick auf den Tourismus berücksichtigt werden.</p>	s.o.	s.o.		x		
Pro Bahn	<p>Die von uns im letzten Jahr formulierten Änderungsvorschläge beim ÖPNV-Angebot im Nationalpark haben bisher keine Berücksichtigung im Nahverkehrsplan gefunden.</p>	s.o.	s.o.		x		

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
Pro Bahn	<p>Die Einrichtung von täglich durchgehenden Verbindungen Simmerath – Vogelsang – Kall mit guten Verknüpfungsmöglichkeiten an beiden Linienenden sehen wir als Grundlage für eine vorausschauende und moderne Verkehrsplanung:</p> <p>Gemäß aktuellem Landesentwicklungsplan stellt die Relation Aachen – Monschau – Schleiden – Mechernich eine überregionale Achse dar. Zwischen der Kommune Schleiden mit dem größten Stadtteil Gemünd und der Kommune Simmerath bestehen erhebliche räumliche Verflechtungen:</p> <p>zwei Krankenhausstandorte in Schleiden und Simmerath mit unterschiedlichen Schwerpunkten,</p> <p>schulische Verflechtungen zwischen dem Wohnort Simmerath und dem Schulstandort Schleiden,</p> <p>die Gerichts- und Kammerbezirke aus dem Altkreis Schleiden sind weiterhin nach Aachen ausgerichtet,</p>	Verweis NVP	<p>Auch aus Sicht des Kreises Euskirchen ist die Kappung der durchgehenden Verbindung zwischen Aachen und Gemünd/Schleiden für die ÖPNV-Nutzung in der Nationalparkregion nachteilig. Die Veränderung ist einer grundlegenden Neustrukturierung des ÖPNV auf dem Gebiet des AVV geschuldet, wonach auf verkehrsstarken Relationen Schnellbusachsen geschaffen werden sollen. Konkret soll der Abschnitt zwischen Aachen und Simmerath als Schnellbus (Linie SB 63) im 30 min-Takt bedient werden und der Abschnitt zwischen Simmerath und Vogelsang als Regionalbuslinie (Linie 63). Eine Fortführung der bisherigen durchgängigen Linie unter Anwendung des neuen Systems war nicht möglich.</p> <p>Die Fahrtenanzahl soll sich nicht verändern. Auch ist geplant, saisonal eine durchgängige Fahrt von Aachen nach Vogelsang (morgens hin, nachmittags zurück) als Fahrradbus anzubieten.</p>	x			
Pro Bahn	<p>in touristischer Hinsicht (Eifelsteig, Wildnis-Trail, Rurseeauffahrt) bestehen zwischen Einruhr und Gemünd bzw. zwischen Einruhr und Kall (SPNV-Zugang) erhöhte Nachfragepotentiale, der nächste Bahnhof für die großen Kommunen Simmerath und Monschau befindet sich mit guten Anschlüssen zum Fernverkehrsknoten Köln am Bahnhof Kall und nicht im weiter entfermt liegenden Aachen.</p>		<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Entwicklung des Freizeitverkehrs soll auf Basis des Handlungskonzeptes "1.1.1.3.1.3 Touristisches Mobilitätskonzept" erfolgen.</p>	x			
Pro Bahn	<p>Vor dem Hintergrund des hohen Nachfragepotentials sehen wir die Notwendigkeit einer durchgehenden Linie Simmerath – Vogelsang – Kall. Das Brechen von Buslinien ist betrieblich bei die-er Verbindung nicht erforderlich und führt auch zu keinem erhöhten betrieblichen Aufwand. Von erfahrenen Verkehrsplanern wird bestätigt, dass das Brechen von Linien mit Abschottungstendenzen zu benachbarten Landkreisen zu Fahrgastverlusten führt und bei längeren Übergangszeiten, wie sie in Vogelsang geplant sind, die Nachfrage ganz wegbrechen lässt. Wir verweisen im Zusammenhang mit der Linienbrechung in Vogelsang auch auf die regionalen Mobilitätsentwicklungskonzepte des Nahverkehr Rheinland (NVR), der den politischen Auftrag erhalten hat, einen überregionalen Mobilitätsplan für das gesamte Gebiet des NVR vorzubereiten.</p>		<p>Auch aus Sicht des Kreises Euskirchen ist die Kappung der durchgehenden Verbindung zwischen Aachen und Gemünd/Schleiden für die ÖPNV-Nutzung in der Nationalparkregion nachteilig. Eine Fortführung der bisherigen durchgängigen Linie war aus Sicht der StädteRegion Aachen nicht möglich.</p>	x			

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
Pro Bahn	<p>Für die Relation Heimbach – Gemünd (mit allen dazwischen liegenden touristischen Punkten wie Schwammenauel, Kloster Mariawald, Wilder Kermeter und Urfttalsperre) sehen wir nur mit der Durchbindung zum Bahnhof Kall die Möglichkeit, diese Linie durch bessere Umsteigebeziehungen insgesamt attraktiver zu gestalten. Diese Linie sollte zeitlich so ausgerichtet sein, dass sie besonders in Heimbach gute Anschlüsse zum Zug und in Gemünd zum Bus in Richtung Vogelsang herstellt (in Kall bestehen durch halbstündliche Züge in Richtung Köln ebenfalls gute Anschlüsse).</p>	<p>Verweis NVP</p>	<p>Die Relation Heimbach - Gemünd betrifft die Linie 231. Ggf. können sich im Rahmen des Teilraumkonzeptes Kall - Hellenthal durch Verlagerungen der Zuganschlüsse noch Veränderungen auch in der Umsteigsituation in Gemünd ergeben. Die Fahrplangestaltung der Linie 231 erfolgt derzeit mit dem Kreis Düren. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>x</p>	<p>x</p>		
Pro Bahn	<p>Wir können die Entscheidung zur Einstellung eines gedruckten Nationalpark-Fahrplans nicht nachvollziehen, da damit die Bewerbung des ÖPNV im Nationalpark weitgehend entfallen ist und der ÖPNV aus dem Betrachtungsfeld der Besucher verschwunden ist. Der neu aufgelegte Flyer stellt keinen Ersatz dar, da er das ÖPNV-Angebot nicht abbildet. Die Kommunen und Kreise im VRS geben weiter gedruckte Fahrplanmedien heraus; auch der gedruckte Gemeindefahrplan Kall/Schleiden/Hellenthal oder der Stadtfahrplan Euskirchen erfreuen sich weiterhin großer Beliebtheit. Nach Rücksprache mit allen Tourist-Informationen (Gemünd, Einruhr, Höfen, Rurberg, Heimbach und Vogelsang) konnten wir keine Stelle finden, die den bisherigen Nationalpark-Fahrplan als unzeitgemäß empfunden hat. Dagegen haben alle Informationsstellen auf die fehlenden gedruckten Fahrpläne, besonders aus dem Bereich AVV, nochmals deutlich hingewiesen.</p>		<p>Die Entscheidung zur Umgestaltung des "Nationalpark-Fahrplans" ist gemeinsam mit der Nordeifel Tourismus GmbH, Monschauer Land Touristik e.V. und Rureifel-Tourismus e.V. erfolgt. Dabei wurden insbesondere die Erfahrungen der Counterkräfte in den Touristinformationen mit einbezogen. Zudem hat eine Schulung der Counterkräfte im Umgang mit der neu gestalteten Broschüre kurz nach der Veröffentlichung stattgefunden. Die Bedenken, dass nicht alle Fahrpläne in der Nationalpark-Region als gedruckte Fahrpläne zur Verfügung stehen wurden aufgenommen. Daraufhin wurde den Tourist-Informationen im AVV-Gebiet die VRS- Minifahrpläne der Linien SB63 und 231 zur Verfügung gestellt. Zudem wurden für das Jahr 2017 Korridorfahrpläne für die Nationalpark-Region erstellt (siehe NVP Kapitel 11.1.8.3). Diese sind als Ergänzung zur neu gestalteten Nationalpark-Karte zu nutzen.</p> <p>Von einem "Entfall der Bewerbung des ÖPNV im Nationalpark" kann keine Rede sein.</p>	<p>x</p>			

Betreff	Eingabe	Verweis NVP	Kommentar Verwaltung	berücksichtigt	zur Kenntnis	nicht berücks.	NVP eingereicht
Pro Bahn	<p>Die Linie 815 war im Betriebsjahr 2016 mit über 1000 Fahrgästen, bezogen auf die Betriebsleistung, die nachfragestärkste Buslinie im Bereich des Nationalparks. Vor diesem Hintergrund sollte diese erfolgreiche Linie als Regelangebot in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden. Auch für diese Linie sollte ein Linienflyer, wie bei der Linie 770, als Werbemaßnahme aufgelegt werden.</p>		<p>Es ist richtig, dass derzeit die Genehmigung der Linie 815 jährlich beantragt wird. Aufgrund der zwischenzeitlich sehr guten Auslastung der Linie soll die Linie zukünftig mit längerer Laufzeit beantragt werden. Eine Umsetzung wird für das Jahr 2018 angestrebt.</p> <p>Zur Linie 815 wurde bereits ein so genannter Minifahrplan erstellt. In diesem könnte zum nächsten Fahrplanwechsel beispielsweise eine Routenbeschreibung ergänzt werden. Zudem wird die Linie im Rahmen des "Marketingkonzeptes" betrachtet.</p>	x	x		
Pro Bahn	<p>Die meisten Bus- und TaxiBuslinien sind im Kreis Euskirchen auf den Zugverkehr ausgerichtet. Durch Verspätungen auf der Eifelstrecke werden Anschlüsse zu Bussen und TaxiBussen regel-mäßig nicht erreicht. Die dadurch längeren Reisezeiten schaden dem Image des ÖPNV. Da das schon vor längerer Zeit angekündigte Anschlusssicherungssystem ITCS immer noch nicht in Betrieb ist, sollten intensivere Bemühungen seitens des VRS vom Kreis eingefordert werden.</p>		<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	x			

VI. Eigener Überarbeitungsbedarf

Gegenstand des Überarbeitungsbedarfs	Wie erfolgt die Überarbeitung?
<p>ÖPNV-Anbindung neuer Baugebiete prüfen Es ist zu prüfen, ob die bestehende ÖPNV-Anbindung (Linienverlauf und Haltestellenlage) aufgrund von größeren Neubaugebieten einer Optimierung bedarf. Bei zukünftigen Bauleitplanungen soll der Aufgabenträger ÖPNV eingebunden werden.</p>	<p>Erstellung eines neuen Maßnahmekonzeptes nach 11.1.5. In dieses Maßnahmekonzept soll auch die kreisweite Überprüfung aufgenommen werden. Eine Einbindung bei zukünftigen Bauleitplanungen wurde bereits kreisintern realisiert.</p>
<p>Vorgaben für die Entlohnung des Fahrpersonals In der am 28.12.2016 bzw. 010.01.2017 in Kraft getretenen Novelle des ÖPNVG NRW ist bezüglich der Vorgaben zum Inhalt des NVP aufgenommen worden, dass in diesem der Rahmen für die Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge vorzugeben ist. Damit wird die Tarifreue auch für eigenwirtschaftliche Verkehre abgesichert. Die Tarifreue nicht erfüllende eigenwirtschaftliche Verkehre könnten damit wegen einer fehlenden Übereinstimmung mit dem NVP abgelehnt werden.</p>	<p>Aufnahme eines neuen Absatzes unter Kapitel 10 "In der am 28.12.2016 bzw. 010.01.2017 in Kraft getretenen Novelle des ÖPNVG NRW ist bezüglich der Vorgaben zum Inhalt des NVP aufgenommen worden, dass in diesem der Rahmen für die Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge vorzugeben ist. Hiermit wird daher vorgegeben, dass die nach diesem NVP zu erbringenden Verkehrsleistungen nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge zu erbringen sind."</p>
<p>Maßnahmekonzept 11.1.6 Schülerverkehre</p>	<p>Das Handlungskonzept wird in der Zeile "Weiteres Vorgehen" aktualisiert.</p>

Maßnahme / Prüfauftrag: Modellprojekt Pedelecverleih an große Unternehmen	
Kriterien	Erläuterung und Sachlage
Gegenstand	Durchführung eines Modellprojekts „Pedelecverleih an große Unternehmen“
Planungsanlass/ Begründung	Es bestehen Ansätze zur Einrichtung eines Fahrradverleihsystems im Kreis Euskirchen, allerdings unter Kostengesichtspunkten zunächst mit Fahrrädern, nicht mit Pedelecs. In den topographisch anspruchsvollen Bereichen des Kreises Euskirchen, stellen „normale“ Fahrräder für viele Berufspendler aber keine Alternative dar. Einen Anreiz zum Umstieg vom Auto aufs Fahrrad könnten Pedelecs liefern. Durch Pedelecs könnten zudem Bereiche erschlossen werden, die nicht bzw. nicht zu allen Zeiten vom ÖPNV angeeignet werden.
Linie	
Angebotsform	Fahrradverkehr
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - Die Fahrradnutzung im Pendlerverkehr ist insbesondere im Südkreis gering. - Pedelecs sind bisher eher im Bewusstsein der älteren Bevölkerung und werden noch zu wenig als Transportmittel für Pendler erkannt.
Planung	Die RVK beschafft 10 Pedelecs. Diese werden für einen vorher festzulegenden Zeitraum (z.B. 1- 3 Monate) Unternehmen zur Verfügung gestellt, die diese an interessierte Mitarbeiter weiter verleihen. Während des Zeitraumes dürfen die Mitarbeiter die Pedelecs auch privat nutzen. Von den Mitarbeitern sind Tagebücher zu führen. Die Pedelecnutzung soll kostenlos möglich sein.
Kostenkalkulation	Eine Kostenkalkulation liegt noch nicht vor
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> - Stärkung des Fahrradverkehrs, teilweise im Vor- und Nachlauf der ÖPNV-Nutzung (für Pendler) - Bewusstseinsaufklärung für die Vorteile von Pedelecs auch für jüngere Menschen, nicht nur für die ausgewählten Pendler, sondern bei guter Pressearbeit auch in der gesamten Bevölkerung - Gewinnen wichtiger Erkenntnisse im Hinblick auf das kreisweit geplante Verleihsystem
Nachteile	Hoher organisatorischer Aufwand
Diskussionsstand / Beschlusslage	Erste Gespräche mit RVK sind geführt. Eine Auswertung über größere Arbeitgeber im Kreis liegt vor.
Weiteres Vorgehen	Erstellung einer Projektskizze
Bearbeitungsstand	März 2017

Maßnahme / Prüfauftrag: ÖPNV-Anbindung neuer Baugebiete	
Kriterien	Erläuterung und Sachlage
Gegenstand	Prüfung der ÖPNV-Anbindung neuer Baugebiete
Planungsanlass/ Begründung	Neue Baugebiete liegen häufig am Ortsrand und abseits bestehender Haltestellen. Der im NVP vorgesehene Haltestellenabstand (300 m für Regionalbushaltestellen, 500 m für Schnellbushaltestellen, 1000 m für Haltepunkte des SPNV) wird damit ggf. nicht erfüllt.
Linie	Alle ÖPNV/SPNV-Linien im Kreisgebiet
Angebotsform	Bahnverkehr, Linienverkehr, TaxiBusplus, AST (auslaufend)
Ausgangslage	Bisher erfolgt eine Abstimmung über die ÖPNV-Anbindung von Neubaugebieten in der Regel nur bei größeren Projekten und auch nicht verlässlich.
Planung	Die Kommunen sollen gebeten werden, Auskünfte zu den in den letzten 10 Jahren entwickelten Baugebieten zu machen, damit von Kreisseite die ÖPNV-Anbindung überprüft werden kann. Für zukünftige Veränderungen (insbesondere Bebauungspläne) erfolgt seit Anfang 2017 eine entsprechende Überprüfung im Beteiligungsverfahren der Bauleitplanung. Bei der Feststellung von Defiziten ist bezüglich des ÖPNV eine die Verlegung/Neuanlage von Haltestellen bzw. eine veränderte/neue Linienführung zu prüfen.
Kostenkalkulation	Die Erledigung erfolgt sukzessive. Gesonderte Kosten fallen nicht an.
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Mobilität von „Neubürgern“ - Sensibilisierung der Kommunen, auch die Belange des ÖPNV zu berücksichtigen. - Kommunen sollen zudem sensibilisiert werden, Baugebiete im Bereich von SPNV-Haltepunkten einzurichten.
Nachteile	- keine
Diskussionsstand / Beschlusslage	Der Steckbrief soll auf Vorschlag der Verwaltung in den Entwurf des NVP aufgenommen werden (Maßnahmekonzept/Prüfauftrag).
Weiteres Vorgehen	Bearbeitung als Geschäft der laufenden Verwaltung.
Bearbeitungsstand	März 2017

Maßnahme / Prüfauftrag: Rollstuhltaxen im TaxiBusverkehr	
Kriterien	Erläuterung und Sachlage
Gegenstand	Durchführung eines Modellprojekts „Rollstuhltaxen im TaxiBusverkehr“
Planungsanlass/ Begründung	<p>Für viele mobilitätseingeschränkte Menschen im Kreis Euskirchen stellt das TaxiBusPlus-Angebot eine Möglichkeit der Sicherung der eigenständigen Mobilität dar. Als Vorteile des TaxiBusPlus-Angebotes ggü. dem „normalen“ ÖPNV sind zu nennen: Hilfe beim Einstieg; gesicherter Sitzplatz; Möglichkeit, Einkäufe und Hilfsmittel (z.B. Rollator) zu verstauen; Ausstieg an der gewünschten Zieladresse (z.B. Haustür). Demgegenüber stehen folgende Erschwernisse: Anruferfordernis 30 min vor Abfahrt, Zuschlag von 1,20 €.</p> <p>Schwerbehinderte sind von dem Zuschlag ausgenommen.</p> <p>Problematisch ist jedoch die Nutzung des TaxiBusPlus-Angebotes für Menschen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind und diesen nicht selbständig verlassen können. Diese Menschen müssen mit so genannten Rollstuhltaxis transportiert werden.</p>
Linie	Alle TaxiBusplus-Linien
Angebotsform	TaxiBusplus
Ausgangslage	Der TaxiBusPlus ist bisher nicht für Menschen nutzbar, die in einem Rollstuhl sitzend transportiert werden müssen. Einige der im TaxiBusPlus-Verkehr tätigen Taxiunternehmen verfügen über Rollstuhltaxis und könnten diese grundsätzlich einsetzen. Bisher sehen das die Verträge mit der RVK nicht vor. Der Zuschlag für die Beförderung von während der Fahrt im Rollstuhl sitzenden Personen beträgt lt. Taxentarif Kreis Euskirchen derzeit 8,00 €.
Planung	<p>Zusammen mit der RVK (überwiegend Auftraggeber der TaxiBusplusfahrten) wurde ermittelt, welche Taxiunternehmen über wieviel Rollstuhltaxis verfügen. In Abhängigkeit der Ergebnisse soll eine Modellregion/-linie ausgewählt werden, um die tatsächliche Inanspruchnahme von Rollstuhltaxis zu testen. Hierbei müssten auch Regelungen getroffen werden zur Vorlaufzeit (30 min ausreichend?), zur Verfügbarkeit (besteht ein Anspruch, wenn kein Fahrzeug zur Verfügung steht?) und zur Disposition.</p> <p>Die Mehrkosten (Rollstuhlzuschlag), die innerhalb des Bedienungszeitfensters des Kreises entstehen, würden in die ÖPNV-Umlage eingehen. In Kommunen, die Fahrten außerhalb des Bedienungszeitfensters (derzeit i.d.R. nach 19 Uhr, Samstag nachmittags und Sonn- und Feiertage) anbieten, würden entstehende Zuschläge direkt der Kommune zugerechnet. Somit wäre(n) die betroffene(n) Kommune(n) im Vorfeld einzubinden.</p> <p>Darüber hinaus ist darzustellen, in welcher Weise derzeit Behindertenfahrdienste tätig werden (ehrenamtlich oder kommerziell? Fahrkostenbeitrag durch die Nutzer?) und ob eine Kooperation möglich wäre.</p>
Kostenkalkulation	Eine Kostenkalkulation liegt noch nicht vor
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Mobilität behinderter Menschen - Ermöglichung von Mobilität auch für sozial schwache

	<p>Menschen (die Beförderung wäre für Schwerbehinderte kostenlos)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Modellprojekt: überschaubare Mehrkosten - Durch Modellprojekt: neue Erkenntnisse zur Inanspruchnahme/ zu den Kosten
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> - Mehrkosten - Derzeit nur geringe Verfügbarkeit von Rollstuhltaxen (7 Fahrzeuge bei drei Unternehmen), Anschaffung eines Fahrzeuges bei einem vierten Unternehmen geplant. - Rollstuhltaxen können teilweise nur eingeschränkt im „normalen“ TaxiBusverkehr eingesetzt werden, da der gesamte hintere Fahrzeugbereich für den Rollstuhl und die Rampe zur Verfügung steht. Für sonstige Fahrgäste steht nur ein weiterer Platz (Beifahrer) zur Verfügung. - Konkurrenz zu Taxiunternehmen, die nicht im TaxiBusverkehr eingesetzt sind sowie ggf. zu Behindertenfahrdiensten.
Diskussionsstand / Beschlusslage	Der Steckbrief soll auf Vorschlag der Verwaltung in den Entwurf des NVP aufgenommen werden (Maßnahmekonzept/Prüfauftrag).
Weiteres Vorgehen	Erstellung einer Projektskizze.
Bearbeitungsstand	März 2017

Maßnahme / Prüfauftrag: Prüfaufträge Stadt Mechernich		11.3.1.2 a
Kriterien	Erläuterung und Sachlage	
Gegenstand	Erweiterungen im ÖPNV-Netz der Stadt Mechernich	
Planungsanlass/ Begründung	Im Rahmen der Stellungnahme der Stadt Mechernich wurden die nachfolgenden Prüfaufträge formuliert. Ebenfalls aus der Stellungnahme von ProBahn wurde eine Anregung zur Anbindung des Freilichtmuseums Kommern formuliert.	
Linie	neue Linien, Linie 808, 809	
Angebotsform	Linienverkehr und TaxiBusPlus	
Ausgangslage	Das Stadtgebiet Mechernich ist bereits gut erschlossen. Der Prüfauftrag sieht eine weitere Feinerschließung vor.	
Planung	<ul style="list-style-type: none"> - Erschließung Baugebiet Mechernich –Nord durch den ÖPNV mit Einrichtung einer Haltestelle im Bereich Kastanienweg/Eibenweg - Erschließung der neu entstehenden Baugebiete im Bereich Kommern über TaxiBusPlus an den Kernort - ÖPNV-Anbindung Gewerbegebiet Obergartzem 3 z.B. durch eine neue Haltestelle im Bereich Enzener Straße - ÖPNV-Anbindung Gewerbegebiet Monzenbend - Umbenennung Haltestelle Kommern Post (Post ist nicht mehr vor Ort) - Prüfung Linienführung Linie 809: in Kommern über Pützgasse/Hüllenstraße, Auf dem Acker, Andersenweg - Anregung: Verbindung Mechernich Bahnhof zum Freilichtmuseum Kommern stündlich an allen Tagen 	
Kostenkalkulation	Diese erfolgt im Rahmen der Bearbeitung des Prüfauftrags.	
Vorteile	Erhöhung der ÖPNV-Erschließung.	
Nachteile	--	
Diskussionsstand / Beschlusslage	Der Prüfauftrag wird im Rahmen der weiteren Prüfaufträge für Mechernich bearbeitet.	
Weiteres Vorgehen	Bearbeitung der Prüfungen.	
Bearbeitungsstand	März 2017	

B E S C H L U S S

über das Ergebnis der Sitzung des Kreistages am 05.04.2017 im Sitzungssaal des Kreishauses in Euskirchen, Jülicher Ring 32

TOP 27 **Fortschreibung des Nahverkehrsplanes (NVP) des Kreises Euskirchen** V 314/2017
hier: Beschluss

Kreistagsmitglied Kalnins (Bündnis 90/DIE GRÜNEN) stellt fest, dass sich im Nahverkehrsplan einiges getan habe, es aber noch Nachbesserungsbedarf gebe. So sei die Anbindung rund um den Nationalpark Eifel, die Verflechtung mit der AVV, problematisch, die Verbindungen seien zu schlecht kommuniziert. Auch gebe es ein Problem mit der SB 98 und 298 Düren-Euskirchen. Diese sollten im halbstündigen Wechsel starten, fahren aber beide zur vollen Stunde in Euskirchen ab. Für den Kreis Euskirchen sei ein halbstündiger Wechsel zwischen diesen beiden Buslinien wichtig. ProBahn habe noch einiges an Bemerkungen gemacht, z.B. gebe es Einwendungen zur Nutzung des Sozialtickets und zum Taxibuszuschlag, die sich im Konzept nicht widerspiegelten. Es bestehe noch Nachholbedarf. Der Vorsitzende erklärt, dass der Nahverkehrsplan nicht festgeschrieben sei, sondern immer weiter fortentwickelt werde.

Kreistagsmitglied Kolvenbach (CDU) teilt mit, dass der Nahverkehrsplan in der vorgeschlagenen Abstimmungsweise Punkte b) und c) die volle Zustimmung finde. Es sei klar, dass nicht allen Wünschen entsprochen worden sei, weil auch teilweise nicht bzw. noch nicht entsprochen werden konnte. Herr Kolvenbach stimmt dem Vorsitzenden zu, dass der Nahverkehrsplan nichts Statisches sei. Er sei auch nicht die Festschreibung der Momentaufnahme zum 05.04.2017. Monatlich erlebe man neue Problemfelder, gerade im Bereich des Nahverkehrs und müsse darauf in entsprechender Weise zeitnah reagieren können.

Im Nahverkehrsplan seien die wichtigen Eckpunkte definiert. Der Rahmen sei an dem unbedingt Notwendigen und den derzeitigen finanziellen Machbarkeiten gemessen. Daher sollte dem vorgelegten Nahverkehrsplan zugestimmt werden, ohne die von Frau Kalnins vorgetragene Probleme zu missachten. Viele Aspekte könnten nicht hier entschieden werden, weil sie der Entscheidungsebene des VRS und NVR vorbehalten sei. In diesen Gremien sei eine Politik der kleinen Schritte angesagt. Beispielsweise habe dies bei der Bördebahn auch funktioniert und zu Ergebnissen geführt. Herr Kolvenbach bittet auch die anderen Fraktionen, dem Nahverkehrsplan ihre Zustimmung zu erteilen.

Fraktionsvorsitzender Bell (DIE LINKE) stellt klar, dass man im Nahverkehrsplan mit dem Status Quo umzugehen habe, d.h. mit den vorhandenen Rahmenmöglichkeiten, den von den verschiedensten Ebenen des Landes für den Nahverkehr zur Verfügung stehenden Mitteln und dem, was sich die Kommunen dazu leisten könnten.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig,
bei 3 Enthaltungen (Bündnis 90/DIE
GRÜNEN)