Vorbemerkungen:

Nach § 9 (5) ÖPNVG NRW ist der Kreis verpflichtet, den Nahverkehrsplan (NVP) spätestens nach fünf Jahren zu überprüfen und bei Bedarf entsprechend fortzuschreiben. Im NVP sind insbesondere die vorhandenen Verkehrsstrukturen und das Verkehrsaufkommen zu erfassen und zu analysieren, das zu erwartende Verkehrsaufkommen abzuschätzen, Zielvorstellungen für die weitere Gestaltung des ÖPNV-Angebotes zu entwickeln und planerische Maßnahmen vorzusehen, die eine bestmögliche Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs sicherstellen.

In der Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 19.03.2007 wurde die Verwaltung beauftragt, geeignete Ingenieurbüros für die Fortschreibung des NVP 2008 – 2012 auszuwählen und dem Ausschuss einen Vorschlag zur Auftragsvergabe zu unterbreiten.

Erläuterungen:

Für die Auswahl des Gutachters wurde folgendes Verfahren gewählt:

Zunächst wurden 12 Planungsbüros angeschrieben, die über Erfahrungen in der Region verfügen bzw. die prinzipiell für eine Beauftragung geeignet erschienen. Diese Büros wurden aufgefordert, geeignete Belege und Referenzen im Hinblick auf die Erarbeitung von Nahverkehrsplänen vorzulegen. Von den angeschriebenen Planungsbüros erklärten acht ihre grundsätzliche Bereitschaft, den NVP für den Rhein-Sieg-Kreis zu erarbeiten und legten entsprechende Referenzen und Belege vor. Hierunter befand sich auch der Gutachter (Intraplan, München) für den NVP der Stadt Bonn. Zwei Planungsbüros sagten ab und zwei antworteten überhaupt nicht. Die überlassenen Unterlagen der verbliebenen acht Planungsbüros wurden im Hinblick auf ihre Aussagekraft analysiert und anschließend über ein von der Verwaltung erstelltes Punkteraster bewertet.

Anschließend wurden die vier Planungsbüros mit der höchsten Punktzahl ermittelt und im Rahmen des weiteren Qualifizierungsverfahrens zu Planungsgesprächen mit der Verwaltung eingeladen.

Der Gutachter für den NVP der Stadt Bonn wurde nicht berücksichtigt, da er nicht unter den vier Planungsbüros mit den höchsten Punktzahlen war. Dies lag im Wesentlichen daran, dass dieses Büro seinen Schwerpunkt im Bereich SPNV (standardisierte Bewertung) hat, im Bereich des Rhein-Sieg-Kreises bisher noch nicht gearbeitet hat und aus den überlassenen Unterlagen nicht ersichtlich war, dass es über ausreichende Erfahrungen in der Überplanung des Schülerverkehrs verfügt.

Für die o.g. informellen Planungsgespräche erstellte die Verwaltung ein Arbeitspapier, in dem die gewünschten Untersuchungspunkte aufgeführt waren. Dieses Papier wurde den Planungsbüros für deren Vorbereitung zur Verfügung gestellt. Hier wurden die zu bearbeitenden Schwerpunkte im fortzuschreibenden NVP des Rhein-Sieg-Kreises, ÖPNV von bzw. nach Bonn, Schülerverkehre und

differenzierte Bedienung im Rahmen einer detaillierten Leistungsbeschreibung dargestellt und insbesondere auf die Beschlüsse des Kreisausschusses vom 11.12.2006 verwiesen:

I. Aufgabenstellung und Ziel

1. Aktualisierung / Konkretisierung der Zielsetzungen und Rahmenbedingungen

Wie bereits in den beiden vorhergehenden Nahverkehrsplänen wird auch mit dem jetzt anstehenden 3. NVP eine markt-, nachfrage- und systemgerechte Angebotsgestaltung unter Anwendung des mehrstufig differenzierten Bedienungsmodells angestrebt. Dies ist insofern von Bedeutung, damit die Weiterentwicklung des Nahverkehrsplanes transparent und die Kontinuität der Bearbeitung gewährleistet bleibt. Primäres Ziel ist die Mobilitätssicherung und soweit möglich auch die Änderung (oder zumindest Sicherung) des Modal split zugunsten des ÖPNV. Gleichwohl müssen alle zielführenden Konzepte zur angebotsstrukturellen und wirtschaftlichen Optimierung der bestehenden ÖPNV-Angebote dem Gebot der Finanzierbarkeit unterliegen. Eine bessere Auslastung und Optimierung des Linienverkehrs ist anzustreben. Das wichtigste Anliegen des anstehenden dritten NVP des Rhein-Sieg-Kreises - als eine Zuzugs- und Wachstumsregion und unter Berücksichtigung des demographischen Wandels - muss es sein, die Quantität und Qualität des ÖPNV-Angebots zu sichern und den Kunden den Zugang zum ÖPNV möglichst einfach zu machen. Der Schwerpunkt soll auf die Hauptverkehrsachsen und die Hauptverkehrszeiten (Zielgruppe Berufspendler und Schüler) gelegt werden mit dem Ziel, optimale Verbindungen aus den Rhein-Sieg-Kreis in die Oberzentren Bonn und Köln, sowie in die Mittelzentren Siegburg, Troisdorf und Rheinbach zu schaffen. Selbstverständlich stehen dabei die Interessen der Bürger und Bürgerinnen des gesamten Rhein-Sieg-Kreises für den Nahverkehrsplan im Fokus der Arbeiten. Sowohl das Busangebot als auch das Stadtbahnangebot ist bei den Arbeiten zum Nahverkehrsplan gezielt zu analysieren und die zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten zu beschreiben. Sowohl beim Bus als auch bei der Stadtbahn spielen die grenzüberschreitenden Verkehre – insbesondere zur Stadt Bonn – eine herausragende Rolle. Zu dem soll hierbei auch das innerstädtische Stadtbahnnetz Bonns Berücksichtigung finden, um etwaige Auswirkungen auf das Gesamtverkehrssystem Bonn/Rhein-Sieg beurteilen zu können. Dies kann nur in enger Abstimmung zwischen den beiden Aufgabenträgern Bonn und Rhein-Sieg-Kreis, unter Beteiligung eines Gutachters, der auch als Moderator fungieren sollte, erfolgen. Aus der Sicht des Rhein-Sieg-Kreises werden durchgängige, d.h. umsteigefreie Verbindungen zum Bonner Hbf als sehr wichtig angesehen.

Insbesondere ist die politische Beschlusslage gemäß KA-Beschluss vom 11.12.2006 unter Berücksichtigung der für einen Nahverkehrsplan relevanten Fragestellungen zu berücksichtigen:

Ziel 1: Noch vorhandene Parallelverkehre sind abzubauen.

Ziel 2: Das Busnetz ist wirtschaftlich weiter zu optimieren, damit der Nachfrageentwicklung Rechnung getragen wird.

Ziel 3: Insbesondere sind dort, wo die Nachfrage es verlangt, Fahrplanverdichtungen vorzunehmen, damit Neukunden und Umsteiger vom Auto eine angemessene Bedienungsqualität vorfinden.

Mit diesen Zielen wird klar die Regelungskompetenz des NVP angesprochen. Darüber hinaus wurde noch Folgendes beschlossen:

Ziel 4:

Satz 1: Darüber hinaus sind im Wege eines Gutachtens unter Einbeziehung bisher vorhandener gutachterlicher Stellungnahmen und insbesondere der prognostizierten Entwicklungen der Gewerbestandorte und Wohnstandorte die Anforderungen an das Individualverkehrsnetz und mögliche Verknüpfungen mit dem ÖPNV zu überprüfen.

Satz 2: Hierbei ist ergebnisoffen die Frage der wesentlichen Verkehrsverbindungen zwischen dem Rhein-Sieg-Kreis und Bonn, insbesondere zur Anbindung des Arbeitsplatzschwerpunktes Bundesviertel, zu prüfen.

Satz 3: Einzelheiten soll das Planungsdezernat des Rhein-Sieg-Kreises mit der Fachverwaltung der Stadt Bonn bzw. im Regionalen Arbeitskreis „rak“ erarbeiten.

Diese Ziele werden in dem zu erarbeitenden VEP bzw. dem Kreisentwicklungskonzept (KEK) - jeweils mit dem Zeithorizont 2020 - bearbeitet. Gleichwohl sind die Ausführungen zum ÖPNV aus dem NVP zu berücksichtigen. Sobald die Arbeiten zum NVP, VEP und KEK angelaufen sind, ist insbesondere bei der Erarbeitung der Szenarien (s.u.) eine interne Abstimmung erforderlich (Kompatibilität der Pläne).

II. Darstellung und Analyse des Status quo (ÖV und IV)

2.1 Übernahme / Auswertung / Aufbereitung verkehrsrelevanter Planungsgrundlagen

2.2 Übernahme / Auswertung / Aufbereitung der Raum-, Siedlungs-, Wirtschafts-, Schulstandort- und Verkehrsstrukturdaten

2.3 ÖPNV-Angebots- und Nachfrageanalyse

2.4 Analyse der Verkehrsverflechtungen

2.5 Erfolgskontrolle / Bilanz des zweiten NVP

3. Anforderungsprofil

In erster Linie wird hier Wert auf ein finanzierbares Angebotsprofil für den ÖPNV gelegt. Überprüfung und ggf. Fortschreibung des definierten Angebots aus dem derzeit gültigen NVP

- Einzugsbereiche der Haltestellen
- Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete (Zentren)
- Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeit
- Umsteigehäufigkeit, Direktverbindungen
- Anschlüsse (ITF – Regionalbusse – Vertaktung – Taktknoten – Taktharmonisierung)
- Schnelligkeit
- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
- Anbindung ÖV –IV
- Schülerverkehr (Grundlegende Erfassung)
- Beförderungskomfort (Fahrzeuge und Haltestellen)
- Fahrgastinformation
- Tarif- und Vertriebssystem

4. Schwachstellenanalyse

5. Prognose der Verkehrsentwicklung

III. Entwicklung eines NVP-Grundkonzeptes in vier Szenarien

Darstellung der Struktur der Szenarien mit unterschiedlichen Standards der räumlichen und zeitlichen Erschließung

Szenario 1: Konsequente Minderung der Kostendeckungsfehlbeträge durch gezielte Angebotsreduktion (Reduktion / Streichung nachfrageschwacher Relationen „mehr als ≤ 5 Fahrgäste“ / Busbetriebsleistungen / Fahrgastverluste / „höheres Defizit“) ohne aufzeigen von Ersatzmaßnahmen, z.B. mittels nachfragegesteuerten Bedienungsmodellen (z.B. Taxibus, AnrufSammelTaxi oder Bürgerbus).

- Szenario 2: Orientierung an weiteren Reduzierungen bzw. Streichungen nachfrageschwacher Relationen / Busbetriebsleistungen, aber ergänzt um punktuelle Maßnahmen (z.B. Integration der FO-Verkehre (freigestellte Schülerverkehre), Angebotsausweitung auf nachfragestarken Relationen) zur Verbesserung des ÖV-Angebotes und den weiteren Ersatz der konventionellen Bedienungsstruktur durch den Einsatz nachfragegesteuerter ÖPNV-Betriebsformen (z.B. Taxibus, AnrufSammelTaxi oder Bürgerbus).
- Szenario 3: Hier sollte eine konsequente Neustrukturierung bzw. Optimierung der Angebotsstruktur erfolgen. Bis zur Höhe der derzeitigen Kostendeckungsbeiträge sollen die Betriebsleistungen der kommunalen Bahnen, der Busse und der nachfragegesteuerten ÖPNV-Betriebsformen zu Angebotsverbesserungen bzw. Umstrukturierungen erbracht werden (z.B. temporäre Taktverdichtungen auf den Hauptachsen, Grundtakt im gesamten Netz, Versorgung des ländlichen Raumes bzw. in der SVZ durch nachfragegesteuerte ÖPNV-Bedienungsformen).
- Szenario 4: Ebenfalls Neustrukturierung bzw. Optimierung der Angebotsstruktur und darüber hinaus Leistungsausweitung und Entwicklung einer angebotsorientierten ÖPNV-Struktur.

Für die beschriebenen Szenarien sind die Grundstruktur der räumlichen und zeitlichen Erschließung und die Abschätzung der künftigen Kostendeckungsbeiträge darzustellen. Zudem sind für alle Szenarien die Schnittstellen des ÖPNV mit der Stadt Bonn und den dortigen Arbeitsplatzschwerpunkten detailliert zu berücksichtigen. Die Arbeitsergebnisse sind graphisch, tabellarisch und textlich zu dokumentieren und mit einer Empfehlung im Planungs- und Verkehrsausschuss vorzustellen. Ein entsprechender Beschluss des Planungs- und Verkehrsausschusses bzw. des Kreistages beendet dann das formale Aufstellungsverfahren.

Im Anschluss daran ist dann eine – gesondert zu beauftragende – gutachterlich begleitete umsetzungsorientierte Planungsphase vorgesehen.

Für die informellen Planungsgespräche, die im April 2007 stattfanden, wurden die folgenden Planungsbüros getrennt eingeladen:

- Planungsgesellschaft Verkehr mbH (**PGV**) aus Köln,
- Planung Transport Verkehr AG (**PTV**) aus Karlsruhe,
- ARGE aus **tjm-consulting** / **Planersocietät** aus Köln / Dortmund,
- Planungsbüro **VIA** eG aus Köln.

Die Leistungsbeschreibung wurde mit den vier Planungsbüros eingehend erörtert, um möglichst vergleichbare Angebote zu erhalten. Darüber hinaus hatten die Planungsbüros die Möglichkeit, die fachliche Kompetenz ihres Unternehmens vorzustellen.

Bedingt durch das bereits vorliegende Buskonzept der Bundesstadt Bonn bestand mit allen beteiligten Planungsbüros Einvernehmen, dass im Falle einer Beauftragung die erforderlichen Arbeiten im Hinblick auf die verkehrlichen Verflechtungen des Rhein-Sieg-Kreises mit der Bundesstadt Bonn unverzüglich aufzunehmen sind; d.h. vorzuziehen sind.

Es wurde vereinbart, dass die Angebote der Planungsbüros bis zum 04.05.2007 der Verwaltung vorliegen müssen. Alle vier Planungsbüros haben termingerecht die Angebote eingereicht.

Wie in den Informationsgesprächen mit den beteiligten Planungsbüros abgesprochen, haben alle Büros ihre Kostensätze für Fahrgastzählungen und –befragungen dargelegt, da zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abzuschätzen ist, in welchem Umfang entsprechende Erhebungen erforderlich werden. Deshalb sind diese Arbeiten – sobald erforderlich - gesondert zu beauftragen.

Integrierter Bestandteil aller Angebote sind 15 Abstimmungstermine und 6 Präsentationstermine. Sollten darüber hinaus weitere Termine erforderlich werden, sind diese gesondert zu vergüten. Auch hierfür sind die entsprechenden Kostensätze benannt worden.

Die folgende Gegenüberstellung fasst Informationen zu den einzelnen Ingenieurbüros in Bezug auf Tätigkeiten zusammen, die bei der Beauftragung zur Überprüfung bzw. Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Rhein-Sieg-Kreis zu berücksichtigen sind.

Kriterium	PGV	PTV	tjm/Planer-societät	VIA
- Auswahl -				
Erfahrung in der Region	Aktuell: Projekt DESS On im linksrheinischen R-S-K in Zusammenarbeit mit RVK und Rhein-Sieg-Kreis	NVP-Gutachter Rhein-Sieg-Kreis, 1. Fortschreibung	Bisher keine Projekte im R-S-K	Kleiner Projekte im R-S-K, z.B. verkehrliche Untersuchung in Hennef, Alfter
Erfahrung NVP	NVP Kreis Viersen	NVP Köln (Teil Busnetzkonzeption) 1997) / s.o.	NVP Kreis Recklinghausen	NVP Landkreis Kusel
Erfahrung Datenerhebung	RVK Fahrgastzählung (1999/2000) / Verkehrsbefragung Kreis Euskirchen	Durchführung der VRS-Erhebung 2004 zur Einnahmeaufteilung	ÖPNV-Datenbasis für Verkehrsverbund Westpfalz	Service- und Nachfrageerhebung Stadtbus Brühl
Arbeiten zur Qualität im ÖV	VRS-Gutachter „Qualität im ÖPNV“	ÖPNV-Qualität im Städtevergleich	Qualitätsstandards Landkreis Wernigerode	Qualitätsmanagement Stadtbus Hürth
Planungsmethode	kommunizierende Planung	kommunizierende Planung	kommunizierende Planung	kommunizierende Planung
Planungsumsetzung	Erfahrung mit umsetzungsorientierter Planung	Erfahrung mit umsetzungsorientierter Planung	Erfahrung mit umsetzungsorientierter Planung	Erfahrung mit umsetzungsorientierter Planung
Erfahrung Differenzierte Bedienung	Differenzierte Bedienung (AST, Taxibus, Bürgerbus etc.) Umsetzungskonzept für Taxibusse im Kreis Euskirchen	Forschungsprojekt zur Ausschreibung und Modellierung von Alternativen Bedienungsformen in Form von Teilnetzen unter Integration traditioneller Linienverkehre (i.A. des Bundesministerium für Bildung und Forschung)	Differenzierte Bedienung (AST, Taxibus, Bürgerbus etc.) Umsetzungskonzept für Fifty-Fifty Taxisystem Werra-Meißner-Kreis	Differenzierte Bedienung (AST, Taxibus, Bürgerbus etc.) Umsetzungskonzept für Taxibusse z.B. im Kreis Minden-Lübbecke
EDV-Tool	Anwendung von VISUM-öV und IV*	Anwendung von VISUM-öV und IV*	Anwendung von VISUM-öV und IV*	Anwendung von VISUM-IV VISUM-öV* vorhanden – aber noch nicht bei größeren ÖV-Planungen angewendet

*VISUM ist ein computergestütztes ÖPNV-Planungsinstrument, was von der Verwaltung sowohl im ÖV- als auch im IV-Bereich angewendet wird.

VISUM ÖV bzw. IV wurde vom Ingenieurbüro PTV entwickelt und wird auch von dort betreut.

Um Kenntnisnahme wird gebeten.

Zur Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 22.05.2007

Im Auftrag