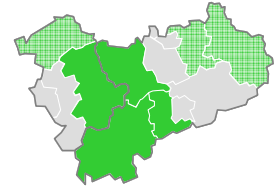


# RegioM 2030

## Zukunftskonzepte für die Mobilitätsversorgung ländlicher Räume

## Schlussbericht





# RegioM 2030

## Zukunftskonzepte für die Mobilitätsversorgung ländlicher Räume

Initiative,  
Projektierung,  
Leitung:

Regionalverkehr Köln GmbH

Projektbearbeitung:

Planungsgesellschaft Verkehr Köln  
Hoppe & Co. GmbH  
Buchheimer Str. 46  
51063 Köln

Mitwirkung:

Prof. Dr. C. Hebel  
Fachhochschule Aachen  
Stadt- und Raumplanung,  
Verkehrsplanung und -technik

Projektförderung:

Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen  
und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen;  
Bezirksregierung Köln, Dezernat 25 - Verkehr

Mai 2014



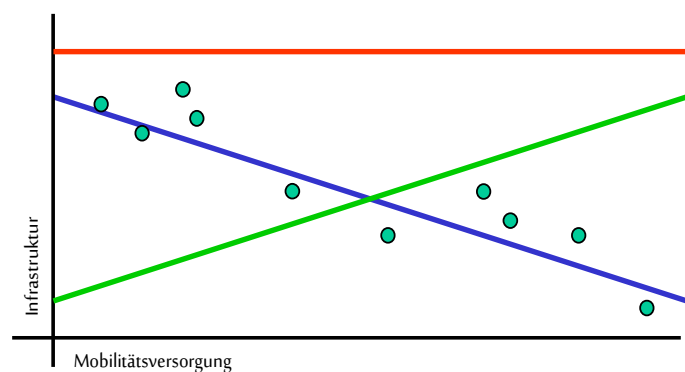
## Inhalt

1	Veranlassung / Begründung	4
2	Prämissen der Projektbearbeitung	8
3	Methodisches Vorgehen	9
4	Untersuchungsraum / Auswahl der Referenzräume	12
5	Maßnahmen	18
5.1	Status quo-Analyse	18
5.2	Kompensationsmaßnahmen	20
6	Empfehlungen zum weiteren Vorgehen	23
7	Anlagen	26
7.1	Steckbriefe	26
7.2	Maßnahmen-Detaillierung	55

## 1 Veranlassung / Begründung

Das vielfach abstrakte Thema des demografischen Wandels hat in ländlich strukturierten Räumen längst konkrete Formen angenommen. Rückläufige Geburtenraten und eine deutliche Zunahme immer älter werdender Menschen gehen einher mit der Reduzierung bzw. Konzentration von Versorgungsinfrastrukturen. Lebensmittel-Einzelhandel, Banken, Briefpostdienste, Büchereien usw. existieren - wenn überhaupt - nur noch in Form temporärer mobiler Angebote. Die nahräumliche medizinische Versorgung sinkt kontinuierlich infolge nicht wiederbesetzter Arztpraxen. Dezentrale Kindergarten- und Schulstandorte werden mangels hinreichender Quoten geschlossen bzw. auf wenige Standorte konzentriert. Immobilien sind kaum noch vermarktbar. Kleine und mittelständische Unternehmen partizipieren noch von günstigen Grunderwerbspreisen und -steuern, tragen ob ihrer weiträumigen Einzugs- bzw. Absatzmärkte aber kaum noch zur regionalen Wertschöpfung bei. Mobilität - so das plausibel anmutende und immer wieder vorgebrachte Mantra - scheint in diesem Kontext per se nur individualmotorisiert zu funktionieren. Und just diese Orientierung fördert noch die Destruktion örtlicher Sozialstrukturen. Längst ist ein Teufelskreis in Gang, der das „Leben auf dem Lande“ gerade für nichtmotorisierte Menschen immer unattraktiver macht.

Will man ein - wie immer vor Ort definiertes - Niveau der sozialen Lebensraumqualität (rote Linie in Abb. 1) erhalten oder erreichen, muss sich zugleich aber mit sinkenden immobilen Versorgungsstrukturen (Einzelhandel, Ärzte etc. als Punkte entlang der blauen



Regressionsgeraden in Abb. 1) arrangieren, so bedarf es einer kompensierenden Mobilitätsversorgung (grüne Linie in Abb. 1) und vice versa.

Abb. 1: Standortqualität aus Grund- und Mobilitätsversorgung

Die Mobilitätsversorgung ist insofern als elementarer Standortfaktor der ländlichen Region zu begreifen, der im interkommunalen Wettbewerb zunehmende Bedeutung gewinnt. Ihn zu vernachlässigen, ist gleichbedeutend mit der Inkaufnahme sinkender Lebensraum- und Standortqualität, letztlich gar der sukzessiven „Aufgabe“ vermeintlich „unhaltbarer“ Teilräume. Ihn allein der individualmotorisierten Mobilitätsversorgung anheim zu stellen, ist gleichbedeutend mit der Vernachlässigung substanzieller Teilhabechancen derjenigen Menschen, die nicht regelmäßig über Fahrzeuge des motorisierten Individualverkehrs verfügen.

Statt fatalistischer Resignation konstituiert sich mittlerweile vielerorts ein breites Spektrum an Mobilitätssicherungs- und -reaktivierungsbestrebungen, das von der Förderung gegenseitiger Mitnahme in privaten Pkw bis hin zur angebotsstrukturellen und wirtschaftlichen Neustrukturierung der ÖPNV-Angebote reicht.

In diesem Prozess können sich verantwortlich handelnde Verkehrsunternehmen nicht auf das bloße Busfahren reduzieren, zumal der massive Rückgang an Schülerzahlen sowie die damit einhergehende Neustrukturierung der Schullandschaft gerade in der ländlichen Region zwar reduzierte Fahrgeldeinnahmen, aber stagnierende, aus der Schulstandortkonzentration gar steigende Betriebsleistungen induzieren. Und deren infolge allgemeiner Lohn-

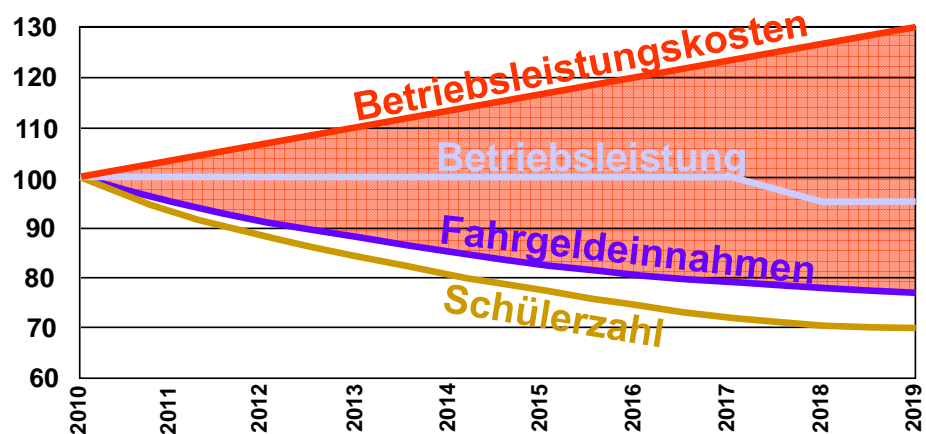


Abb. 2: Entwicklung relevanter Betriebsparameter

und Betriebsmittelpreisentwicklungen weiterhin steigende Kosten können trotz regelmäßiger Fahrpreissteigerungen kaum mehr kompensiert werden.

Will man die öffentlichen Mobilitätsangebote in der Region nicht auf die Belange der Schülerbeförderung reduzieren und so noch mehr Partizipationschancen Nichtmotorisierter beschneiden, so bedarf es einer grundlegenden Neuorientierung.

Vor diesem Hintergrund hat die Regionalverkehr Köln GmbH - RVK - bereits Anfang der 2000er Jahre zunächst im Kreis Euskirchen erfolgreich damit begonnen, ihr regionales Fahrtenangebot mit Bussen und Anruf- bzw. TaxiBussen nachfrageadäquat und wirtschaftlich neu zu strukturieren. Der Ersatz und die Ergänzung nachfrageschwacher Busbetriebsleistungen durch TaxiBusse er-



möglichte 60-Min.-Grundtaktangebote auch dort, wo zuvor nur sporadische Schülerbeförderung offeriert wurde - und das kostengünstiger und mit insgesamt höheren Fahrgastzahlen.

Abb. 3: TaxiBus Kreis Euskirchen

Mit den Folgeprojekten DESS ON - Demografische Entwicklung und Schüler- bzw. Seniorengerechter öffentlicher Nahverkehr -,



Abb. 4: Stadthüpfer Rheinbach

SchuliMM - Schulisches MobilitätsManagement -, MoSiM - Mobilitätssicherung und sichere Mobilität älterer Menschen - wurden die Ansätze bis hin zu dem vorliegenden Projekt RegioM 2030 - Regionale Mobilität 2030 – konsequent fortentwickelt.

Intendiert sind Handlungsansätze zur Mobilitätsversorgung ländlicher Regionen, die dem vielfach skizzierten „Teufelskreis“ aus Bevölkerungsrückgang, sinkender Schülerzahlen und damit verbunden sinkender ÖPNV-Nachfrage, Angebotsreduktion, Abwanderung / Fortzug entgegenwirken sollen.

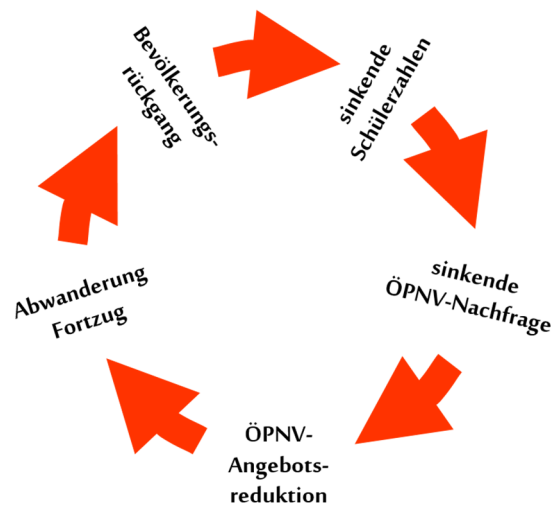


Abb. 5: „Teufelskreis“

Insgesamt stellt die anwendungsbezogene Präzisierung des unbestimmten Rechtsbegriffs der Daseinsvorsorge unter sich ändernden strukturellen Rahmenbedingungen den wesentlichen Begründungszusammenhang für das vorliegende Projekt dar. Zentral geht es um die Erarbeitung von funktionalen und finanzierbaren ÖPNV-Angebotsgrund- und –Ausbaustrukturen, die bei ähnlich strukturierten Voraussetzungen adaptiert werden können. Dabei können / sollen antizipierbare oder erprobte Funktionalitäten kopiert, absehbare oder aus den Erfahrungen andernorts belegte Dysfunktionalitäten vermieden werden.

Der vorliegende Bericht dokumentiert die Prämissen, das methodische Vorgehen, die Auswahl der Referenzräume, die Zielsetzungen sowie die konzipierten Maßnahmen. Explizit wurde zur Darstellung der Maßnahmen auf umfangreiche Prosa verzichtet. Der Zielsetzung folgend, in erster Linie Handwerkszeug zur Adaption und Umsetzung zur erarbeiten, wurde vielmehr die Form eines kurzen Text- und eines umfangreichen Anlagenteils gewählt.

## 2 Prämissen der Projektbearbeitung

Entgegen der Vielzahl wiederholter Dokumentationen vermeintlich aktueller Projekte intendierte das vorliegende Projekt explizit keinen weiteren „State-of-the-art-report“. Gleichmaßen sollten keine neuerlichen Definitionen hinsichtlich der Erschließungs- und oder der Verbindungsqualitäten erarbeitet werden. Dies ist und bleibt originäre Aufgabe der Nahverkehrspläne.

Vielmehr versteht sich das Projekt RegioM 2030 als Hilfe zur Neuorientierung in Sachen Standortfaktor Mobilität. Es gilt zuvorderst die Handlungsnotwendigkeiten und -optionen sowie konkrete Maßnahmen zur Mängelbeseitigung oder weiteren Verbesserung aufzuzeigen.

Statt theori deduzierter Modelle wird „Handwerkszeug“ angestrebt, das sich an den Postulaten der pragmatischen Machbarkeit und Finanzierbarkeit orientiert, vor Ort eigenständig umgesetzt werden kann und so unmittelbar praktischen Nutzwert in Sachen Mobilität entfaltet.

Dabei sollen die zu entwickelnden Maßnahmen für die Beteiligten überschaubar und hinreichend konkret sein. Es geht nicht darum aufzuzeigen, welche Möglichkeiten theoretisch denkbar sind, sondern konkrete Konzepte zu entwickeln, die erfolgversprechend, praktikabel und handhabbar und vor allen Dingen dauerhaft finanzierbar sind.

Eine solche Projektierung für das gesamte Bedienungsgebiet der RVK vorzunehmen, wäre mit einer völligen zeitlichen und monetären Überforderung der verfügbaren Mittel einhergegangen. Insofern war von vornherein eine Konzentration auf ausgewählte Referenzräume, zugleich aber auch eine Dokumentationsform vorgesehen, die die Adaption bzw. Übertragbarkeit der Maßnahmen auf andere, ähnlich strukturierte Räume ermöglicht.

Das Projekt RegioM 2030 versteht sich als konsequente Fortsetzung der seit mehr als 10 Jahren durch die RVK initiierten und umgesetzten Maßnahmen zur gleichberechtigten Mobilitätssicherung in der ländlichen Region.

Auch wenn sich diese Projekte zunächst einmal auf einen / mehrere abgegrenzte Räume erstreckten, so stand und steht auch in



dem vorliegenden Projekt stets die Übertragbarkeit der Ergebnisse auf vergleichbare Räume im Vordergrund. Exemplarisch sei an dieser Stelle nur das derzeit in Bearbeitung befindliche Projekt MOSIM in der Stadt Rösrath genannt, wo just die Erfahrungen aus den Vorläuferprojekten in hohem Maße Berücksichtigung finden.

### **3 Methodisches Vorgehen**

Selbstverständlicher Bestandteil der beginnenden Projektbearbeitung war die Recherche, Sichtung und Auswertung vorliegender Untersuchungen und Innovationsprojekte, mit denen gleiche oder ähnliche Zielsetzungen verfolgt werden. Wichtig war es, dabei von vornherein Scheininnovationen bloßer Neutitulierung vorhandener, z.T. längst auf geringe Wirksamkeit evaluierter Mobilitätsangebote auszusondern.

Zur authentischen Information über die Erfahrungen andernorts zu vergleichbaren Projekten wurden u.a. entsprechende Fachtagungen besucht und Exkursionen zu den Projekten KombiBus (Uckermark) und InMod (Nordwest-Mecklenburg) durchgeführt. Mit allen Projektbeteiligten erfolgte zudem eine Fachexkursion nach Mettingen (Kreis Steinfurt), wo Mitarbeiter der Westfälischen Verkehrsgesellschaft - WVG - bzw. ihrer Tochterunternehmen Regionalverkehr Münsterland - RVM - und Regionalverkehr Ruhr-Lippe - RLG - sowohl über die Erfahrungen mit dem dortigen multimodalen Verknüpfungssystem Bus - Pedelec als auch über die Umsetzung verschiedener Innovationsmaßnahmen im Hochsauerlandkreis sowie im Kreis Soest (Projekt „mobil4you“) berichteten.

Im Weiteren orientierte sich die RegioM 2030-Projektbearbeitung an den Prämissen der vielfach bewährten, sogenannten kommunizierenden Planung. Demgemäß war der gesamte Planungsprozess durch eine kontinuierliche Abstimmung mit allen Beteiligten sowie der wiederholten Rückkoppelung erarbeiteter Teilergebnisse auf die örtlichen Gegebenheiten geprägt. Dieses Verfahren erscheint relativ aufwendig, mündet zumeist aber in deutlich verkürzte und effiziente Umsetzungsprozesse.

Als wesentliches Element wurde direkt zu Projektbeginn eine Arbeitsgruppe ins Leben gerufen, die den gesamten Planungsprozess diskursiv begleitete und etwa alle zwei Monate tagte. Die

Teilnehmer dieser Arbeitsgruppe rekrutierten sich aus dem RVK-Projektmanagement, Mitarbeitern der vier unmittelbar involvierten Kreise (Rhein-Erft, Rhein-Sieg, Euskirchen, Düren) sowie der Projekt-assoziierten Kreise Rhein-Berg, Oberberg und Heinsberg), den mit der Projektbearbeitung betrauten Mitarbeitern der Planungsgesellschaft Verkehr Köln (PGV Köln) sowie dem Fachwissenschaftler Prof. Dr. Hebel von der Fachhochschule Aachen, Lehrgebiet Stadt- und Raumplanung, Verkehrsplanung und -technik.

Im Rahmen der konstituierenden Sitzung im September 2012 wurden die Teilnehmer der vier unmittelbar beteiligten Kreise gebeten, wesentliche untersuchungsrelevante Plangrundlagen, Daten (Kreis-/ Stadtpläne, Strukturdaten auf Kreis- und Kommunalebene, ÖPNV-Strukturdaten, mobilitätsrelevante Planungen, vorliegende konkrete Projekte zu den Themenfeldern Mobilität und ÖPNV in ländlich strukturierten Gebieten) bereitzustellen.

Zu Beginn konzentrierte sich die Aufgabe der projektbegleitenden Arbeitsgruppe auf die Abstimmung und Konkretisierung der Zielsetzung und Rahmenbedingungen. Überhöhte Erwartungshaltungen wurden so auf ein pragmatisch machbares Maß reduziert.

Im Weiteren galt es, in den unmittelbar involvierten Kreisen jeweils einen geeigneten Referenzraum auszuwählen. Das Verfahren ist weiter unten beschrieben.

Unter Beteiligung der Vertreter aus den unmittelbar involvierten Kreisen wurden in den ausgewählten Gebietskörperschaften intensive Detaillierungsgespräche mit den dortigen Verwaltungen geführt. Inhaltlich ging es um die Ergänzung sowie etwaige Korrekturen der verwendeten Strukturdaten, die fundierte Einschätzung der Mobilitätsstrukturen /-probleme vor Ort sowie die Eruierung von Ansprechpartnern / Interessensvertretern, die mit den Mobilitätssituationen der unmittelbar Betroffenen vertraut sind.

In der Folge wurden in den ausgewählten vier Referenzkommunen Expertengespräche mit Vertretern von Senioreneinrichtungen, der Volkshochschule, verschiedener Jugend-Einrichtungen, von Sportvereinen, kirchlichen Einrichtungen sowie vereinzelt auch mit Ortsbürgermeistern / Ortsvorstehern geführt. Darüber hinaus sind im Rahmen von Workshops in thematisch wechselnder Besetzung (Angebot, Marketing / Information, Tarif / Vertrieb und Sicherheit /



Abb. 6: Mobilitäts-Workshop,  
Dorfgemeinschaft „Am Thürne“

Service) einerseits die Problemlagen in den Kommunen herausgearbeitet, andererseits aber auch in Form von „Brainstormings“ Erfahrungen ausgetauscht sowie Lösungsansätze und Maßnahmen diskutiert worden.

Die so erarbeiteten Hinweise und Anregungen wurden zunächst im Hinblick auf die pragmatische Machbarkeit sowie der dauerhaften Finanzierbarkeit gesichtet und bewertet. Für jeden Referenzraum erfolgte im Anschluss die Zusammenstellung und Aufbereitung geeigneter Maßnahmen (-bündel) und deren nochmalige Diskussion und Abstimmung mit den örtlichen Verwaltungen. Die seitens der Verwaltungen aufgrund spezifischer Kenntnisse impliziter Rahmenbedingungen als wenig zielführend oder nicht umsetzbar erachteten Maßnahmen wurden aus dem konkreten Maßnahmen (-bündel) aber gestrichen und für den jeweiligen Referenzraum nicht weiter verfolgt.

Die insofern selektierten, abgestimmten und im Weiteren detaillierten Maßnahmen wurden abschließend einer umfassenden Bewertung unterzogen. Neben den Kostenschätzungen zu Investition und Betrieb zählten dazu Ertragsschätzungen sowie Aussagen zur Finanzierung und Bewertungen antizipierbarer nichtmonetärer Wirkungen.

Damit das Ideengut der abgelehnten bzw. nicht präferierten Maßnahmen für etwaige dritte Interessenten - insbesondere die nicht referenzierten Kommunen in den unmittelbar und mittelbar beteiligten Kreisen - nicht verloren geht, sind alle erarbeiteten und vorgeschlagenen Maßnahmen in Steckbriefen dokumentiert, die als Leitfaden bzw. Gebrauchsanleitung eigener Anwendung fungieren können.

Sowohl die detailliert ausgearbeiteten Maßnahmen als auch die Steckbriefe sind in der Anlage beigefügt.

#### 4 Untersuchungsraum / Auswahl der Referenzräume

Der konkrete Untersuchungsraum des Projektes RegioM 2030 besteht aus den drei Eigentümerkreisen der RVK, dem Rhein-Erft-Kreis, dem Kreis Euskirchen und dem Rhein-Sieg-Kreis (linksrheinisch). Um bei der Bearbeitung unterschiedliche strukturelle Besonderheiten berücksichtigen zu können, wurde es als zielführend erachtet, den westlich angrenzenden Flächenkreis Düren in die Untersuchung einzubeziehen. Dies geschah nicht zuletzt vor dem Hintergrund einer möglichen zukünftigen Zusammenführung der beiden Verbundräume Rhein-Sieg und Aachen. Zudem verfügt der Kreis Düren über Erfahrungen aus ähnlich gelagerten Projekten u.a. Dorfauto Gey), von denen das vorliegende Projekt durchaus partizipieren kann.

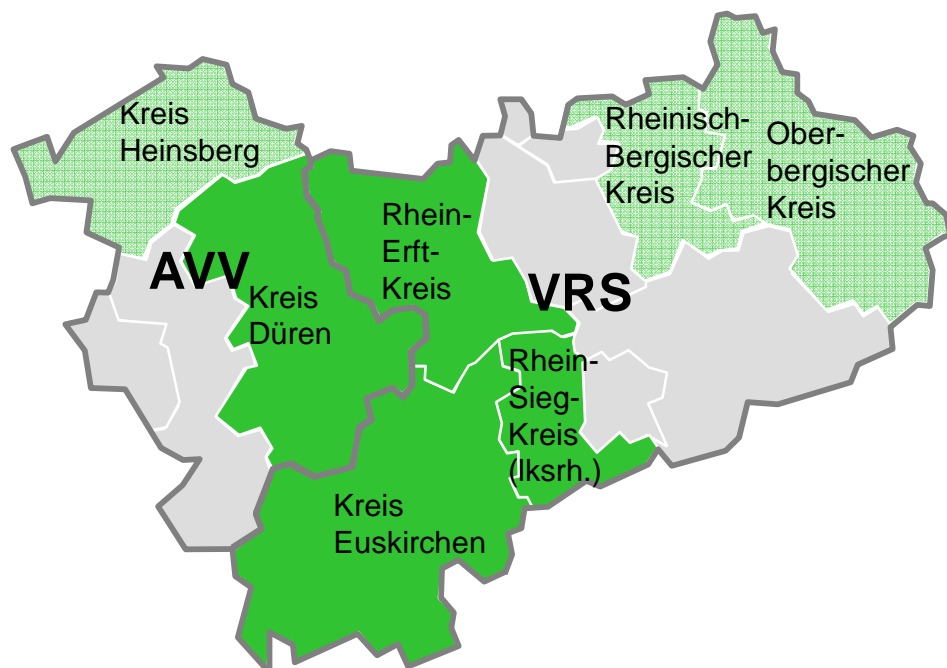


Abb. 7: Untersuchungsraum (dunkelgrün) und mittelbar beteiligte Gebietskörperschaften (hellgrün)

Bereits bei der Konzeption des Projektes RegioM 2030 war den Beteiligten klar, dass die Untersuchung der Mobilitätsstrukturen bzw. -probleme und die Entwicklung geeigneter Maßnahmen nicht alle 42 involvierten Städten und Gemeinden der vier (Teil-) Landkreise würde umfassen können. Stattdessen war intendiert, Referenzräume mit unterschiedlichen, gleichwohl für ländlich strukturierte Räume typischen Mobilitäts(defizit)strukturen auszuwählen.

Hierzu wurden für alle Kommunen in den vier Landkreisen zunächst folgende untersuchungsrelevante Strukturdaten recherchiert und tabellarisch aufbereitet:

- Einwohnerdichte (Ew / qkm),
- Einwohnerdichte nach Siedlungsfläche (Ew / qkm),
- PKW-dichte (PKW / 1.000 Einwohner)
- ÖPNV-Verbindungsqualität nach Pendlerprioritäten,
- Bewertung der verkehrlichen Anbindung (ÖPNV, SPNV, IV),
- ÖPNV-Angebot (Bus- und Bahnfahrten / 1.000 Ew),
- Bevölkerungsentwicklung nach Altersklassen.

Die verwendeten Daten resultieren sowohl aus den seitens der Kreise zur Verfügung gestellten Strukturdaten (ohne weitere Quellenangabe) als auch aus den "Kommunalprofilen" der Landesdatenbank (Information und Technik Nordrhein-Westfalen, Geschäftsbereich Statistik, it.nrw.de) sowie denen der BERTELSMANNSTIFTUNG, aber auch aus den Gesprächen in den beteiligten Kommunalverwaltungen.

ÖPNV-Nachfragedaten nach Kommunen, Linien, Kursen und Wochentagskategorien lagen nur vereinzelt vor. Dasselbe gilt bezüglich belastbarer Daten zu den kommunalen Verkehrsmarktanteilen (Modal split). Eine über die gewählte Form hinausgehende Bewertung des derzeitigen ÖV-Angebotes sowie verallgemeinernde Aussagen zu ggf. erforderlichen Anpassungen waren demzufolge nicht möglich.

Anhand eines Punktesystems von 1 bis 10 wurden aus den vorliegenden Daten für jede der insgesamt 42 kreisangehörigen Kommunen reliable Bewertungskennziffern ermittelt. Je geringer die einzelnen Werte, desto geringer der untersuchungsrelevante Handlungsbedarf und vice versa. Analog begründete die Addition der Teilwerte eine erste (vorläufige) Auswahl von Kommunen mit hohem mobilitätsverbesserndem Handlungsbedarf.

Ohne weitere Selektion waren darin auch Kommunen mit ausgeprägten städtischen Verdichtungsräumen enthalten. Angesichts der Projektfokussierung auf ländlich strukturierte Räume blieben sie bei der weiteren Bearbeitung allerdings unberücksichtigt. Die Selektion richtet sich nach dem Kriterium der Einwohnerdichte je Siedlungsfläche. Soweit diese den Mittelwert des jeweiligen Kreises übertraf, begründete dies den Ausschluss.



## Untersuchungsraum Aldenhoven

- Kleinstadt (BBR)
- Demographietyp 1, kleinere, stabile, ländliche Gemeinde
- 44,14 qkm,
  - davon 7,95 qkm Siedlungsfläche (ca. 18 %)
- 13.922 Einwohner (315 Ew./qkm) davon
 

- < 18 Jahre	2.832 Ew.
- 18 - 59 Jahre	7.892 Ew.
- > 59 Jahre	3.198 Ew.
- 7 Ortsteile, von Engeldorf mit 197 Ew. bis Aldenhoven mit 7.378 Ew.
- Demographische Entwicklung bis 2030:
 

- absolut	- 1,0 %
- < 18 Jahre	- 26,6 %
- 18 – 59 Jahre	- 13,8 %
- > 59 Jahre	+ 53,2 %
- Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte: 4.624
- Pendlerpräferenzen: Aldenhoven (1.635) / Aachen (1.122)
- Motorisierungsgrad: 526 Pkw / 1.000 Ew.

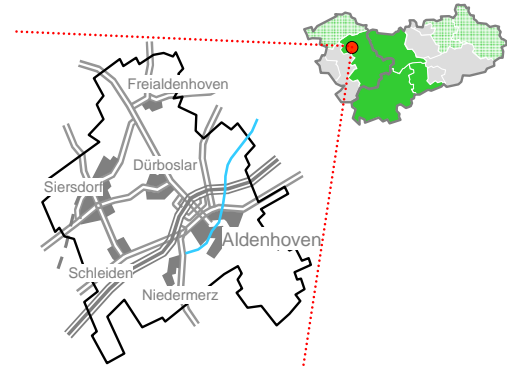


Abb. 10: Gemeinde Aldenhoven

## Untersuchungsraum Bad Münstereifel

- Große Landgemeinde (BBR)
- Demographietyp 5, Gemeinden in strukturschwachen ländlichen Räumen
- 150,83 qkm, davon 18,50 qkm Siedlungsfläche (ca. 12 %)
- 18.449 Einwohner (122 Ew./qkm) davon
 

- < 18 Jahre	3.167 Ew.
- 18 - 59 Jahre	10.200 Ew.
- > 59 Jahre	5.262 Ew.
- 51 Stadtteile, von Eichen mit 84 Ew. bis Bad Münstereifel mit 4.071 Ew.
- Demographische Entwicklung bis 2030:
 

- absolut	- 8,2 %
- < 18 Jahre	- 30,5 %
- 18 – 59 Jahre	- 27,1 %
- > 59 Jahre	+ 38,5 %
- Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte: 5.509
- Pendlerpräferenzen: Bad Münstereifel (2.861) / Euskirchen (1.658)
- Motorisierungsgrad: 572 Pkw / 1.000 Ew.

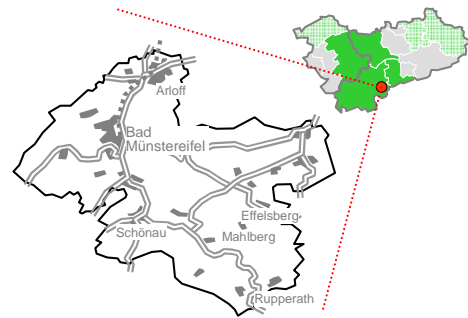


Abb. 11: Stadt Bad Münstereifel

## Untersuchungsraum Erftstadt

- Große Mittelstadt (BBR)
- Demographietyp 6,  
mittelgroße Kommune geringer Dynamik im Umfeld von  
Zentren u. im ländlichen Raum
- 119,89 qkm,  
davon 24,58 qkm Siedlungs-  
fläche (ca. 21 %)
- 50.553 Einwohner  
(422 Ew./qkm), davon
  - < 18 Jahre 8.623 Ew.
  - 18 - 59 Jahre 27.902 Ew.
  - > 59 Jahre 12.312 Ew.
- 16 Stadtteile, von  
Frauenthal mit 167 Ew. bis  
Liblar mit 12.312 Ew.
- Demographische Entwicklung bis 2030:
  - absolut - 7,3 %
  - < 18 Jahre - 18,7 %
  - 18 – 59 Jahre - 27,1 %
  - > 59 Jahre + 39,2 %
- Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte: 15.443
- Pendlerpräferenzen: Erftstadt (6.659) / Köln (5.936)
- Motorisierungsgrad: 552 Pkw / 1.000 Ew.

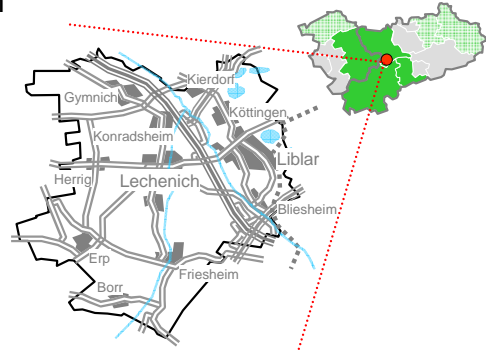


Abb. 12: Stadt Erftstadt

## Untersuchungsraum Swisttal

- Große Landgemeinde (BBR)
- Demographietyp 1,  
kleinere, stabile ländliche  
Gemeinde
- 62,24 qkm,  
davon 9,67 qkm Siedlungs-  
fläche (ca. 16 %)
- 18.215 Einwohner  
(293 Ew./qkm), davon
  - < 18 Jahre 3.402 Ew.
  - 18 - 59 Jahre 10.373 Ew.
  - > 59 Jahre 4.440 Ew.
- 10 Ortsteile, von  
Essig mit 407 Ew. bis Heimerzheim mit 6.137 Ew.
- Demographische Entwicklung bis 2030:
  - absolut + 3,0 %
  - < 18 Jahre - 12,1 %
  - 18 – 59 Jahre - 18,3 %
  - > 59 Jahre + 64,4 %
- Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte: 5.615
- Pendlerpräferenzen: Bonn (2.411) / Swisttal (1.820)
- Motorisierungsgrad: 557 Pkw / 1.000 Ew.

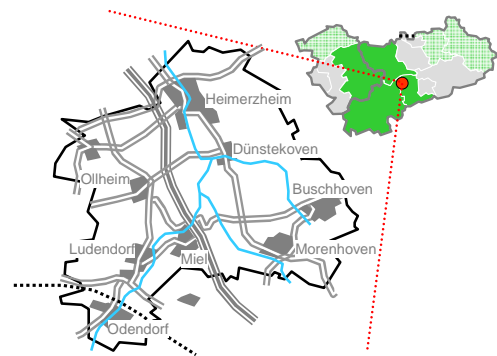


Abb. 13: Gemeinde Swisttal



Insgesamt re-präsentiert die Auswahl einen guten Querschnitt hinsichtlich sowohl der raumstrukturellen Klassifizierung des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung als auch der Demografietypisierung der Bertelsmannstiftung.

Bertelsmann \ BBR	Große Landgemeinde	Kleinstadt	Große Mittelstadt
Typ 1 kleinere, stabile, ländliche Gemeinden	Swisttal (Rhein-Sieg-Kreis)	Aldenhoven (Kreis Düren)	
Typ 5 Gemeinden in strukturschw. Ländl. Räumen	Bad Münstereifel (Kreis Euskirchen)		
Typ 6 mittelgroße Kommunen, geringer Dynamik			Erfstadt (Rhein-Erft-Kreis)

Abb. 14: Klassifizierung der Referenzräume

Gleiches gilt für den Querschnitt bezüglich der kommunenspezifischen Strukturdaten. Die Referenzräume weisen für die Kenngrößen Fläche

	Aldenhoven	Bad Münstereifel	Erfstadt	Swisttal
Fläche qkm	44	151	120	62
Einwohner	13.922	18.449	50.553	18.215
Einw. / qkm	315	122	422	293
Demografie 2030 allg. Entwicklung	- 1,0 %	- 8,2 %	- 7,3 %	+ 3,0 %
Demografie 2030 < 18 Jahre	- 26,6 %	- 30,5 %	- 18,7 %	- 12,1 %
Demografie 2030 > 59 Jahre	+ 53,2 %	+ 38,5 %	+ 39,2 %	+ 64,4 %

Abb. 15: Prognosen zur demografische Entwicklung in den Referenzräumen

(44 -151 qkm), Einwohner (13.922 - 50.553), Siedlungsdichte (122 - 422 Ew./ qkm) und demografische Entwicklung (- 8,2 % - + 3,0 %) ein breit gefächertes Spektrum auf.

Im Hinblick auf eine späterhin mögliche Übertragung der Maßnahmen auf andere unterschiedlich strukturierte Städte und Gemeinden ein nicht zu vernachlässigender Vorteil.

## 5 Maßnahmen

Nach Auswahl der vier Referenzkommunen ging es darum, je Teilraum die zentralen Mobilitätsdefizite herauszuarbeiten und geeignete Kompensationsmaßnahmen zu entwickeln.

### 5.1 Status quo-Analyse

Die Analyse konzentrierte sich zunächst auf die Auswertung der örtlichen mobilitätsrelevanten Strukturdaten (IV-Anbindungen, ÖV-Fahrplan, Topografie usw.). Als wesentliches Ergänzungs- und Differenzierungsinstrument wurden die bereits in Kap. 3 erwähnten Expertengespräche, qualitativen Interviews und Gruppendiskussionen durchgeführt, im Wesentlichen mit Personen (und deren Interessenvertretern), die im Regelfall nichtmotorisiert oder mobilitätsbeeinträchtigt sind. Hierzu zählen insbesondere Mitglieder, Vorsitzende, Bewohner, Besucher oder Nutzer folgender Einrichtungen:

- Senioren-Wohnanlagen, -treffs etc.,
- Jugendtreffs, OTs,
- Vereine (Sport, Heimat usw.)
- Kirchengemeinden bzw. Religionsgemeinschaften,
- Volkshochschulen,
- Dorfgemeinschaften,
- Einzelhandel sowie  
Ortsvorsteher bzw. Ortsbürgermeister.

Die Kontakte zu den Gesprächspartnern wurden in den meisten Fällen seitens der Kommunalverwaltungen hergestellt. Partiiell nahmen deren Mitarbeiter auch an den Gesprächen teil.

Im Folgenden sind für die vier Referenzkommunen die wesentlichen Gesprächsergebnisse wiedergegeben:

#### **Gemeinde Aldenhoven**

- Ortsteil Engeldorf ohne ÖPNV-Anbindung,
- defizitäre Erreichbarkeit des Einkaufsbereichs  
„Kapuzinerstraße“ (Haltestelle Alter Bahnhof),
- Lebensmittel-Einzelhandelsmarkt in Siersdorf ohne Haltestelle,
- keine Bedienung des Neubaugebietes Niedermerz,
- schlechte Verbindung in / aus Richtung Linnich,

- nur rudimentäres ÖPNV-Angebot in Freialdenhoven,
- teilweise schlechte Erreichbarkeit der Gottesdienste,
- nur mäßige abendliche Rückfahrmöglichkeiten aus Aachen,
- ÖPNV macht insgesamt (Fahrplan-)instabilen Eindruck,
- großes ÖV-Informationsdefizit / ÖPNV hat keine Lobby.

### **Stadt Bad Münstereifel**

- Höhendörfer (Am Thürne) ohne ÖPNV-Verbindung in Richtung Rheinbach / Bonn,
- Idee zur Organisation bürgerschaftlicher Fahrdienste (BürgerBus, gegenseitige Mitnahme in Privat-Pkw),
  - mit der Einschränkung, dass Nachbarschaftshilfe zwar partiell funktioniert, bei regelmäßiger Inanspruchnahme jedoch eher „unangenehm“ ist,
- Idee zum Bestprice-Ticketing / Vielfahrer-Rabatt,
- Wunsch der „Zu-Haus-Bedienung“ (Einkaufsgut),
- problematische abendliche Rückfahrten aus Bonn und Euskirchen (RB 23 aus Bonn endet ab ca. 20:00 Uhr in Euskirchen),
- ÖPNV wird aufgrund der Vielzahl unterschiedlicher Bedienungsformen (Bus, TaxiBus, AnrufSammelTaxi) als unübersichtlich bzw. kompliziert wahrgenommen,
- großes ÖV-Informationsdefizit / ÖPNV hat keine Lobby.

### **Stadt Erftstadt**

- Unpünktlichkeit der Zugverbindung in / aus Richtung Köln,
- überfüllte Züge auf diesem Streckenabschnitt,
- fehlende schnelle Verbindung zwischen Liblar und Lechenich,
- AnrufSammelTaxi-System wird (von älteren Mitbürgern) nicht verstanden,
- AnrufSammelTaxi-Fahrten werden als teuer empfunden,
- Fahrkartenautomaten stellen Zugangshemmnis zum ÖPNV dar,
- nur sporadischer Innerortsverkehr nach 22:00 Uhr,
- schlechtes Angebot im Abend-/ und Nachtverkehr, insbesondere an den Wochenenden,
- Fußwege zu / von den Haltestellen teilweise sehr groß,
- Haltestellen sind nicht barrierearm /-frei ausgebaut,
- Stadtteile Erp und Friesheim mit unzureichendem ÖPNV-Angebot,
- großes ÖV-Informationsdefizit / ÖPNV hat keine Lobby.

## Gemeinde Swisttal

- Fehlende Querverbindungen zwischen den westlichen und östlichen Gemeindeteilen,
- schlechte Verbindung von Buschhoven / Morenhoven nach Odendorf (Bahnhof) und Ludendorf (Rathaus),
- westliche Ortsteile werden teilweise nur im 120´-Takt bedient,
- ÖPNV-Nutzung in Swisttal ist sehr umsteigeintensiv,
- Wunsch nach „Zu-Haus-Bedienungen“ (Einkaufsgut),
- Fahrradinfrastruktur teilweise unzureichend,
- Zustand der Haltestellen in vielen Fällen „desolat“,
- Rückfahrten aus Bonn und Köln am Abend problematisch,
- ÖPNV und seine Systematik wird vielfach nicht verstanden,
- großes ÖV-Informationsdefizit / ÖPNV hat keine Lobby.

## 5.2 Kompensationsmaßnahmen

Resultierend aus der Analyse und den Ergebnissen der durchweg zielführenden Gespräche und Diskussionen wurden für die vier Referenzorte spezifische Maßnahmen (-bündel) für die Bereiche Angebot, Marketing / Information, Tarif / Vertrieb und Sicherheit / Service entwickelt.

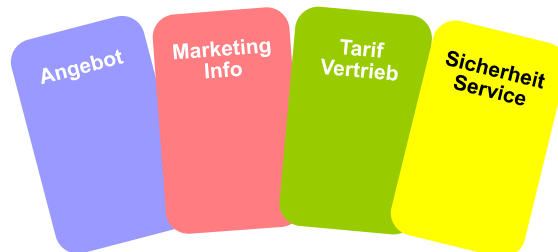


Abb. 16: Maßnahmenspektrum

Konstruktiver Bestandteil dieses Prozesses war die wiederholte Diskussion der Maßnahmen in der projektbegleitenden Arbeitsgruppe. Aus der stufenweisen Filterung aller zunächst je Referenzraum entwickelten Maßnahmen resultierten schließlich reduzierte Bündel, von denen in weitgehender Übereinstimmung effiziente Kompensationswirkungen und Umsetzungschancen zu erwarten sind.

Just um die Umsetzungschancen vor Ort zu präzisieren, wurden die selektierten und partiell angepassten Maßnahmen im Beisein der jeweiligen Arbeitsgruppenmitglieder den Verwaltungsgremien der Referenzräume vorgestellt und formelle sowie informelle Opportunitätskriterien diskutiert. Wenngleich kaum dokumentierbar,

so sind es doch vielfach solche Kriterien, die umsetzungsförderliche oder -hemmende Wirkungen entfalten.

Zum Teil in für mehrere Referenzräume modifizierten Formen wurden insgesamt folgende 14 Maßnahmen vorgestellt bzw. zur Umsetzung empfohlen.

- **Schnelle Verbindung / gute Erschließung**

Multimodale Verknüpfungen zur vollständigen Erschließung der Alltagswege  
(Swisttal);

- **Haltewunschtafel**

zur nachfrageadäquaten Erschließung peripher gelegener Siedlungs- und Gewerbelagen  
(Erftstadt, Aldenhoven);

- **Dorfauto**

zur gemeinschaftlichen Selbstorganisation der Mobilität  
(Bad Münstereifel);

- **TaxiBus<sup>+</sup>**

Linienverkehr auf Anruf mit optionaler Zu-Haus-Bedienung  
(alle Referenzorte);

- **KombiBus**

zur gemeinsamen Beförderung von Personen und Gütern im Linienverkehr  
(Aldenhoven);

- **Messe-/ KirchenBus**

zur Erreichbarkeit von Gotteshäusern  
(Aldenhoven);

- **Sitzplatzreservierung**

in hochwertigen Regionalverkehrsangeboten  
(Aldenhoven);

- **DorfTicket**

ein JobTicket für soziale bzw. sozialräumliche Einheiten  
(alle Referenzorte);

- **Ratespiel im Bus**

zur Attraktivierung der Mobilität  
(alle Referenzorte);

**- ÖPNV-Verkehrsfunk**

als systematische und analoge Ergänzung der gewohnten Verkehrsfunkmeldungen um Hinweise zum ÖPNV  
(alle Referenzorte);

**- Der Mobilist**

Bufris bzw. im freiwilligen sozialen Jahr tätige Menschen, die vor Ort zur Mobilisierung Nichtmotorisierter und Mobilitätsbeeinträchtigter beitragen  
(Swisttal, Bad Münstereifel);

**- ÖPNV-Resensibilisierung**

(alle Referenzorte);

**- Netzlückenschluss**

zur Anbindung der Höhendörfer in / aus Richtung Rheinbach / Bonn  
(Bad Münstereifel).

Nach eingehenden Diskussionen mit den Verwaltungen vor Ort wurde die Umsetzung einzelner Maßnahmen vor Ort für nicht zweckmäßig, opportun und / oder möglich erachtet und insofern von der weiteren Detaillierung ausgenommen.

Die folgende Abb. 17 (s.n.S.) zeigt, welche Maßnahmen für welche Referenzräume konzipiert (angekreuzte Felder) und welche zur weiteren Detaillierung ausgewählt wurden (grüne Hinterlegung).

Auf Anregung der projektbegleitenden Arbeitsgruppe sind in der Anlage alle konzipierten Maßnahmen in Steckbriefen dokumentiert und die zur Detaillierung vorgesehenen Maßnahmen in Power-Point-Folien für jeden Referenzraum konkretisiert.

Während letztere als Entscheidungshilfe zur Umsetzung genutzt werden können, dienen die Steckbriefe eher der Anregung Dritter, die Mobilitätsversorgung vor Ort zu verbessern. Sie sind insofern als erweiter- und modifizierbare Leitfäden und Argumentationshilfen zu verstehen. Neben der Kurzbeschreibung des jeweiligen Projektes werden darin die allgemeinen Ziele, die Zielgruppen, die Voraussetzungen sowie das Vorgehen zur Umsetzung skizziert.

	Erfstadt	Aldenhoven	Swisttal	Bad M-eifel
SVGE - Schnelle Verb. ...			X	
Haltewunschaste	X	X		
Dorfauto				X
TaxiBus <sup>+</sup>	X	X	X	X
KombiBus		X		
Messe-/ Kirchen-Bus		X		
SB-Sitzplatz-Reservierung		X		
DorfTicket	X	X	X	X
Ratespiel im Bus	X	X	X	X
ÖPNV-Verkehrsfunk	X	X	X	X
Mobilitätspate	X	X	X	X
Großeltern-Befragung	X	X	X	X
Mobilist			X	X
ÖPNV-Resensibilisierung	X	X	X	X
Netzlückenschluss				X

Abb. 17: Konzeption / Umsetzungspräferenzen vor Ort

Gleichermaßen werden auch die (unerwünschten) Nebenwirkungen und ggf. vorhandene Kompensationsstrategien aufgezeigt. Schließlich sind die erwartbaren Potentiale, die mit der Maßnahme einhergehen, die Kosten (und Erträge) sowie die Finanzierung nebst evtl. vorhandener Fördermöglichkeiten angegeben.

## 6 Empfehlungen zum weiteren Vorgehen

Im Beisein des Ministers für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Michael Groschek, fand das Projekt RegioM 2030 am 20.03.2014 im Rheinforum Wesseling seinen Abschluss in Form einer Fachtagung, zu der alle unmittelbar und mittelbar beteiligten Gebietskörperschaften eingeladen waren.

Sowohl Minister Groschek als auch die Landräte aus den Kreisen Rhein-Erft, Euskirchen und Düren unterstrichen in ihren Beiträgen die Bedeutung des Projektes für die ländliche Region. Konkreitonsgrad und Praxisorientierung des erarbeiteten „Handwerkszeugs“ wurden übereinstimmend als zur Adaption geeignete

„Blaupausen“ bezeichnet und die RVK in der Fortsetzung ihrer zukunftsorientierten Innovationsbestrebungen zur Mobilitätssicherung der Menschen in ihren Bedienungsräumen bestärkt.



Abb. 18: Maßgebliche Akteure der Abschlussveranstaltung, von links: Dr. R. Molitor, Region Köln-Bonn e.V., Landrat W. Spelthahn, Kreis Düren, Landrat M. Kreuzberg, Rhein-Erft-Kreis, Minister M. Groschek, Landrat G. Rosenke, Kreis Euskirchen, Bürgermeister H.-P. Haupt, Stadt Wesseling, Geschäftsführer E. Puderbach, Regionalverkehr Köln GmbH

Der Projektzielsetzung entsprechend kann ein Großteil der konzipierten, insbesondere die für die Referenzräume detaillierten Maßnahmen nunmehr vor Ort umgesetzt werden. Bei einzelnen Innovationsmaßnahmen bestehen gute Chancen zur finanziellen Förderung entsprechender Pilotprojekte, ein weiteres Mittel, um sich im interkommunalen Wettbewerb zu präsentieren. Selbstverständlich stünde die RVK auch dabei ihren kommunalen Eigentümern zur Seite.

Damit die Maßnahmen im Sinne der intendierten funktionalen Mobilitäts- und Standortsicherung Wirkung entfalten können, bedarf es nunmehr der notwendigen Umsetzungsbeschlüsse.

Zuversichtlich stimmt, dass einzelne Maßnahmen, wie etwa die ÖPNV-Repräsentanz auf der Homepage der Gemeinde Aldenhoven bereits realisiert wurde und sich andere, z.B. der Netzlückenschluss zwischen den Höhendörfern „Am Thürne“ in Bad Münstereifel und der Stadt Rheinbach schon in der Realisierungsplanung befinden.




Der konstruktive Diskurs in der projektbegleitenden Arbeitsgruppe führte zu der Anregung, den Expertise- und Erfahrungsaustausch über das Projektende hinaus fortzusetzen. Dem soll entsprochen werden. Über Form und Inhalt wird aktuell beraten.


## **7 Anlagen**


### **7.1 Steckbriefe**


<p><b>Kurzbeschreibung</b></p>	<p>Im Rahmen schulischer Mobilitätsprojekte erfragen Schüler das Mobilitätsverhalten bzw. die Mobilitätsbedürfnisse ihrer Großeltern. Die Befragung kann sowohl per Fragebogen schriftlich vor Ort oder per Telefon erfolgen.</p> <p>Standardisierte Fragebögen können adaptiert oder modifiziert werden.</p> <p>Die Auswertung erfolgt in den beteiligten Schulklassen - je nach Alter bzw. Voraussetzungen mit einfachen Strichlisten oder Software-basiert.</p> <p>Die so stattfindende unterrichtliche Nachbereitung beinhaltet die Auseinandersetzung mit bzw. die Sensibilisierung für die Thematik. Fächerübergreifend werden zudem Grundzüge der Statistik und Datenaufbereitung gelernt.</p> <p>Im Sinne der KMK handelt es sich um ein geradezu ideales Projekt zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in Primar- und Sekundarstufen.</p> <p><b>Großeltern-Befragung zur Mobilität</b></p> <p>Bitte vorlesen.</p> <p><b>Alle Menschen sollten die Möglichkeit haben, unterwegs sein zu können. Man muss Einkaufen, zum Arzt, Verwandte und Bekannte besuchen oder irgendwo anders hin.</b></p> <p><b>Wenn man älter wird, ist das nicht immer einfach, weil man nicht mehr so gut zu Fuß ist, das Fahrradfahren anstrengender wird oder nicht immer ein Auto zur Verfügung steht.</b></p> <p><b>Wir besprechen das Thema jetzt im Unterricht und befragen dazu unsere Großeltern.</b></p> <p>Bitte als Erstes ankreuzen, wer befragt wird!</p> <p><input type="checkbox"/> Opa    <input type="checkbox"/> Oma</p> <p><b>1. Wie heißt die Stadt, in der Du wohnst?</b> Bitte den Namen der Stadt eintragen, in der Deine Oma / Dein Opa wohnt!</p> <p><b>3. Wie oft im Monat gehst oder fährst Du</b> Bitte jeweils die Zahl pro Monat eintragen, die Deine Oma / Dein Opa angibt!</p> <p>zur Arbeit <input type="checkbox"/> mal</p> <p>zum Einkaufen <input type="checkbox"/> mal</p> <p>Bekannte/Verwandte besuchen <input type="checkbox"/> mal</p> <p>zum Arzt <input type="checkbox"/> mal</p> <p>ins Kino/Theater <input type="checkbox"/> mal</p> <p>zum Seniorentreff <input type="checkbox"/> mal</p> <p>zum Sport oder zur Gymnastik <input type="checkbox"/> mal</p> <p>zum Friedhof <input type="checkbox"/> mal</p> <p>zur Kirche <input type="checkbox"/> mal</p> <p><b>4. Wie erledigst Du normalerweise Deine Einkäufe und Besorgungen</b> Wenn Deine Oma bzw. Dein Opa hintereinander verschiedene Verkehrsarten nutzt, dann kreuze die mehreren Verkehrsarten bitte an!</p> <p><input type="checkbox"/> zu Fuß</p> <p><input type="checkbox"/> mit dem Fahrrad</p> <p><input type="checkbox"/> als Fahrer mit dem Auto</p> <p><input type="checkbox"/> als Mitfahrer mit dem Auto</p>
<p><b>Ziel</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sensibilisierung für das Thema „Mobilität“ / „ÖPNV“</li> <li>- auf Seiten der Schüler</li> <li>- auf Seiten der Großeltern / Senioren</li> </ul>
<p><b>Zielgruppen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Senioren</li> </ul>
<p><b>Voraussetzungen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bereitschaft zur Mitwirkung der Schulen</li> <li>- Motivation der Lehrkörper für eine entsprechende Projektarbeit in den Klassen</li> <li>- Vorlagen / Interviewleitfäden in standardisierter Form existieren</li> <li>- Bereitschaft der Kinder / der Großeltern besteht in den meisten Fällen</li> </ul>
<p><b>Vorgehen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Impulse für eine Großeltern-Befragung kommt zumeist von den Gebietskörperschaften oder auch von den Verkehrsunternehmen</li> <li>- Kontaktaufnahme zu Schulen</li> <li>- Fragebögen werden von Schülern zusammen mit den Großeltern ausgefüllt</li> <li>- Auswertung der Ergebnisse</li> <li>- Ableitung von Maßnahmen(-bündeln) in puncto Mobilität, dies insbesondere für Senioren</li> </ul>

<b>Mögliche unerwünschte Nebenwirkungen</b>	- Keine
<b>Kompensationsstrategien</b>	
<b>Potenzial</b>	- Spekulativ - Ein positives Akzeptanzklima fördert jedoch die ÖPNV-Nutzung.
<b>Kosten</b>	- Keine; bestenfalls - für eine zusammenfassende Aufbereitung der Ergebnisse bzw. Rückmeldung an alle Beteiligten und / oder - für eine jährlich wiederholte Initiierung (an anderen Schulen) und / oder - für ausgelobte Preise
<b>Finanzierung</b>	
<b>Realisierungsraum</b>	- In den Referenzkommunen keine Realisierungsoption (zuvor in den Kreisen Euskirchen und Heinsberg bereits einmal umgesetzt)
<b>Vorbilder</b>	- Kreis Heinsberg - Kreis Euskirchen
<b>Sonstiges</b>	


<b>Kurzbeschreibung</b>	<p>Busse sollen nicht regelmäßig kleine, abseits gelegene Siedlungslagen oder Gewerbegebiete mit nur geringer, sporadischer Nachfrage bedienen. Stattdessen stationäre (ggf. auch telefonisch / via Smartphone) Anforderungsmöglichkeiten für dortige Fahrgäste.</p> <p>Nur bei Betätigung / Initiierung werden entsprechende Stich-/ Schleifenfahrten durchgeführt. Ohne Anmeldung verbleibt der Bus auf der Hauptachse.</p> <p>In den Bussen wird die optionale Erschließungsfahrt akustisch sowie auf den TFT-Monitoren angezeigt und dann per Haltewunschtaste oder mündlichem Hinweis an den Fahrer initiiert.</p> <p>Ideales Instrument zur Zusatzererschließung ohne Verkehrsmittel- bzw. Systemwechsel.</p>	
<b>Ziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vermeidung unnötiger Stich-/ Schleifenfahrten ohne Fahrgastwechsel</li> <li>- Zusatzererschließung peripherer Siedlungslagen (ohne Systemwechsel)</li> </ul>	
<b>Zielgruppen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Linie fährt derzeit an Ortsteil vorbei → Fahrgäste aus dem Ortsteil</li> <li>b) Linie bedient derzeit Ortsteil → Fahrgäste, die weder Ziel noch Quelle in diesem Ortsteil haben</li> </ul>	
<b>Voraussetzungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei unzureichenden Fuß(oder Rad)weg-Alternativen muss der Ortsteil relativ nahe an der Hauptachse liegen (Fahrplansicherung)</li> <li>- Straßenquerschnitte müssen hinreichend dimensioniert sein</li> <li>- Bei Stichfahrten muss das Fahrzeug wenden können</li> <li>- Funkübermittlung muss technisch möglich sein (keine Funklöcher)</li> <li>- Fahrer muss angesprochen werden können / dürfen</li> <li>- „Abbiegezeit“ vom Hauptweg bestimmt die Vorlaufzeit der Anmeldung</li> <li>- Temporärer Fahrzeitverlust muss im Umlauf kompensierbar sein</li> </ul>	
<b>Vorgehen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- In Frage kommende Siedlungslagen eruiieren</li> <li>- erwartbare bzw. tatsächliche Haltestellenfrequentierung,</li> <li>- Fahrwege /-zeiten</li> <li>- Planung / Installation der erforderlichen Einrichtungen</li> <li>- WunschTaste in zentraler Ortslage</li> <li>- Empfangsmöglichkeit des Signals an der Straße oder im Bus</li> <li>- Genehmigungsanträge klären / stellen</li> <li>- Intensive Kommunikation</li> <li>- in den Siedlungslagen</li> <li>- in den Medien</li> <li>- in den Fahrzeugen (anfänglich zumindest auch per Lautsprecherdurchsagen)</li> </ul>	

<b>Mögliche unerwünschte Nebenwirkungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Möglichkeit von Fehlbestellungen (Kinderspässe)</li> <li>- ÖPNV verschwindet optisch (immer mehr) aus abgelegenen Siedlungslagen</li> </ul>
<b>Kompensationsstrategien</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hinsichtlich möglicher Fehlbestellungen: Keine</li> <li>- Anfängliche Kinderspässe verlieren schnell ihren Reiz</li> <li>- Videotechnische Lösungen wären unwirtschaftlich und aufwändig</li> <li>- Hinsichtlich Zusatzerschließung: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Präsenz in den Ortsteilen durch WunschTaste als Besonderheit kommunizieren (Treffpunkt für die Einwohner, „Drück doch mal“, „Drück mich“)</li> </ul> </li> </ul>
<b>Potenzial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Spekulativ</li> <li>- Bei Zusatzerschließung erwartbar geringe Zuwächse</li> </ul>
<b>Kosten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Investitionskosten</li> <li>- Solarpanel, Taster <span style="float: right;">ca. 5.000 €</span></li> <li>- Dynamische Fahrgastinformation (optional) <span style="float: right;">ca. 10.000 €</span></li> <li>- Balkensignale <span style="float: right;">ca. 5.000 €</span></li> <li>- Telekom-Anmeldung (optional) <span style="float: right;">ca. 10.000 €</span></li> <li>- Betriebskosten: Keine / marginal</li> </ul>
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Investitionskosten-Förderung gem. § 12 ÖPNVG NRW</li> <li>- Ggf. aus öffentlicher Projektförderung (u.a. gem. § 14 ÖPNVG NRW)</li> <li>- Ggf. auch aus ÖPNV-Pauschale gem. § 11 ÖPNVG NRW</li> </ul>
<b>Realisierungsraum</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei gegebenen Voraussetzungen vielerorts</li> <li>- Hier: Erfstadt (Ortsteile Blessem und Borr, Gewerbegebiet Lechenich sowie Freizeitgebiet Gymnicher Mühle)</li> </ul> 
<b>Vorbilder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeinde Heiden (Münsterland): B67 Abzweig K55, SprinterBus S75</li> </ul>
<b>Sonstiges</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- analoge Planungen im Projekt mobil4you, Hochsauerlandkreis sowie Kreis Soest</li> </ul>

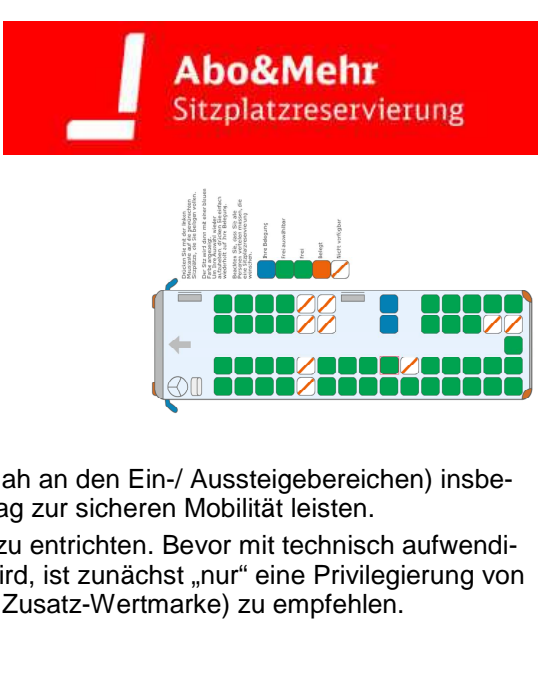
<b>Kurzbeschreibung</b>	<p>Rückführung differenzierter ÖPNV-Angebote auf eine einfachere Angebotsgrundstruktur. Es wird „nur noch“ Linienverkehr mit oder ohne Anruferfordernis offeriert.</p> <p>Als Basisangebot Linienverkehr zum Linienverkehrstarif von Haltestelle zu Haltestelle mit</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bussen <u>ohne</u> Anruf</li> <li>- Bussen <u>mit</u> Anruf (TaxiBus, AnrufLinientaxi usw.).</li> </ul> <p>Optionale Von-Haus-Bedienung und / oder Zu-Haus-Bedienung (PLUS) in definierten Räumen gegen Zuschlag.</p>	
<b>Ziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vereinfachung / Attraktivierung der ÖPNV-Nutzung, insbes. für ungeübte Nutzer weniger (Differenzierung) ist mehr (Einfachheit und Begreifbarkeit)</li> <li>- Vermeidung zufälliger Vor-/ Nachteile bei Fahrpreisen und Komfort</li> <li>- Keine Doppelfinanzierung von parallelen Angeboten (Bus, TaxiBus und AST)</li> </ul>	
<b>Zielgruppen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grundsätzlich, je nach Fahrtzweck, alle Nutzergruppen</li> <li>- Insbes. Mobilitätsbeeinträchtigte, z.B. auf dem Hinweg zu Fuß zur Haltestelle, auf dem Rückweg (Einkaufsgut) mit zu-Haus-Bedienung und mit Zuschlag</li> </ul>	
<b>Voraussetzungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verlässliche Koop-Partner (Taxi-/ Mietwagengewerbe) mit hinreichenden Fahrzeugkapazitäten vor Ort</li> <li>- Einfache Anmeldestrukturen</li> <li>- flexible EDV-Disposition, Auftragsübermittlung aufs Fahrzeug</li> <li>- Genehmigung des Verkehrsangebotes durch Bezirksregierung</li> <li>- Temporärer Fahrzeitverlust durch mehrfache zu-Haus-Bedienung muss „im Umlauf“ kompensierbar sein (ggf. Fahrzeitreserven im Fahrplan)</li> <li>- Überführung überlagernder AST- Verkehre in Linienverkehr</li> <li>- Integration ggf. bestehender FO-Verkehre</li> <li>- Für nachfragegesteuerte Linienverkehre müssen die Anmeldestrukturen vereinfacht bzw. automatisiert werden.</li> </ul>	
<b>Vorgehen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Untersuchung / Identifizierung geeigneter Erschließungsräume</li> <li>- derzeitige Bedienung mit konventionellem Linienverkehr, aber geringer Nachfrage</li> <li>- derzeitige Bedienung mit nachfragegesteuerten Linienverkehren (TaxiBusse),</li> <li>- derzeitige Bedienung mit (überlagernden) flächenerschließenden Bedienungsformen (AnrufSammelTaxis),</li> <li>- derzeit keine Bedienung (Nachfragetest)</li> <li>- Intensive Abstimmung mit ÖPNV-Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen (ggf. auch mit Verkehrsverbund)</li> <li>- Sondierungsgespräche mit potenziellen Auftragsunternehmen</li> <li>- Schaffung verständlicher Organisations-/ Anmeldestrukturen</li> <li>- Erstellung Abrechnungssoftware als ein Modul der Dispositionssoftware (Soll-Km !)</li> <li>- Erarbeitung Tarifgefüge / Marketingkonzeption</li> <li>- Genehmigungsanträge bei den zuständigen Behörden</li> <li>- Verträge zwischen Aufgabenträger, Besteller und Auftragsunternehmen</li> </ul>	

<b>Mögliche unerwünschte Nebenwirkungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Taxi-/ Mietwagenfahrer bringen Fahrgäste ohne Zuschlag nach Hause</li> <li>- Die (relativ wenigen) AST-Nutzer müssten sich (an der insgesamt vereinfachten Angebotsstruktur) neu orientieren</li> </ul>
<b>Kompensationsstrategien</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Intensive Informationskampagne vor, während und nach Betriebseinführung</li> <li>- Regelmäßige Kontroll-Mitfahrten („Mystery-Shopping“)</li> </ul>
<b>Potenzial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei Neu-Verkehren spekulativ</li> <li>- Insbes. bei Umstellung bestehender AST-Verkehre Fahrgastzuwächse erwartbar, weil sich Angebots- und Tarifstruktur vereinfachen</li> </ul>
<b>Kosten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Investitionskosten</li> <li>- Ausrüstung der Fahrzeuge (je nach Anzahl eingesetzter Fahrzeuge) ca. 2.000 €</li> <li>- Einstiegsmarketing ca. 5.000 €</li> <li>- Anmelde-/ Dispo-/ Abrechnungssoftware (im U-raum „vorhanden“) ca. 0 €</li> <li>- Ausrüstung der Haltestellen (je nach Anzahl der Haltestellen) ca. 5.000 €</li> <li>- Betriebskosten: in Abhängigkeit von Angebot (und Nachfrage)</li> </ul>
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ggf. aus öffentlicher Projektförderung (u.a. gem. § 14 ÖPNVG NRW)</li> <li>- Ggf. auch aus ÖPNV-Pauschale gem. § 11 ÖPNVG NRW</li> <li>- Bei bestehenden AST-Verkehren zum großen Teil aus Abbau der Parallelverkehre</li> <li>- Kostendeckungsbeitrag aus Fahrgeld- und Einnahmen aus Komfortzuschlag</li> </ul>
<b>Realisierungsraum</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- In Räumen mit geringer ÖPNV-Nachfrage vielerorts</li> <li>- Hier: Erftstadt (Überführung des den LV überlagernden AST-Verkehrs)</li> <li>Bad Münstereifel (Überführung AST-Verkehr, Integration TaxiBus)</li> <li>Swisttal (Integration TaxiBus)</li> <li>Aldenhoven (Freialdenhoven, Siersdorf)</li> </ul> 
<b>Vorbilder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Innovation</li> </ul>
<b>Sonstiges</b>	



<b>Kurz- beschreibung</b>	<p>Kombinierte / integrierte Personen- und Güterbeförderung (Einkaufsgut, Lebensmittel, Zustellwaren etc.) im Rahmen bestehenden Linienverkehrsstrukturen.</p> <p>Auf der Basis einer Lieferkooperation zwischen Verkehrsunternehmen und (örtlichen) Produzenten oder Einzelhandel können sich Kunden die Ware mit dem Linienbus bis zur nächstgelegene Haltestelle bringen lassen.</p> <p>An Verknüpfungspunkten finden Warenwechsel zwischen den Fahrzeugen unterschiedlicher Linien statt.</p> <p>Für die Warenbeförderung werden standardisierte (Kühl-)Boxen eingesetzt, die der Absender befüllt und der Empfänger anschließend (wieder per Bus) zurück sendet.</p> <p>In einer Ausbaustufe wäre auch denkbar, zur Bereitstellung eines Mindestmaßes an Infrastruktur für die ländliche Region, die Fahrzeuge mit flexiblen Einbauten / Einrichtungen zu versehen (montags die rollende Bibliothek, dienstags die rollende Sparkasse, mittwochs das rollende Rathaus usw.).</p> <p>Die Nutzung dieser Einrichtungen wäre sowohl stationär (an den Haltestellen) als auch während der Mitfahrt möglich.</p>	
<b>Ziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sicherung dezentraler Wohnstandorte, in denen die Grundversorgung fehlt</li> <li>- Offerte „unbeschwerter“ Einkäufe für Nicht-motorisierte</li> <li>- Reduzierung der Einkaufswege (bei telefonischer Bestellung)</li> <li>- wirtschaftliche(re) Bündelung von Zustellverkehren nach Fahrplan</li> <li>- ÖPNV-Zusatz-Einnahmen ohne (bzw. bei nur geringem) Zusatzaufwand</li> </ul>	
<b>Zielgruppen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nichtmotorisierte in dezentralen Wohnstandorten ohne Grundversorgung</li> <li>- Versorgungs-Unternehmen mit regionalen Zustellstrukturen</li> </ul>	
<b>Voraussetzungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Überzeugte Einzelhandels und Versorgungsunternehmen (Kundenbindung /-gewinnung, wirtschaftliche Warenzustellung)</li> <li>- Standardisierte Warenboxen (u.a. auch zum Kühltransport)</li> <li>- (Neu-)Fahrzeuge mit Ein-/ Umbauten zur gesicherten Warenbeförderung (im Fahrzeug, am Fahrzeugheck oder mittels Anhänger)</li> <li>- Stationäre, barrierefrei zugängliche Infrastrukturen an den Zielhaltestellen zur sicheren (Zwischen-)Lagerung der Waren (analog Paketstationen)</li> <li>- EDV-gestützte Logistikstrukturen</li> <li>- Motiviertes Personal</li> <li>- Arbeitsrechtliche Voraussetzungen für erweiterte Fahrer-Tätigkeiten</li> </ul> <p>Ein Großteil der Voraussetzungen ist bereits existent / bewährt (Zustell-Logistik, Paketstationen etc.) bzw. gerade in Pilotierung; davon kann / sollte partizipiert werden.</p>	
<b>Vorgehen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Exkursionen, authentische Erfahrungspartizipation andernorts</li> <li>- Eruiung eines zur praktischen Erprobung infrage kommenden Teilraumes (Raum-, Siedlungs-, Versorgungs- und Waren-Zustellstrukturen, ÖPNV-Angebot)</li> <li>- Eruiung in Frage kommender Beteiligter / Kooperationspartner <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verhandlungen über Art und Umfang auch der finanziellen Beteiligung</li> </ul> </li> <li>- Eruiung der arbeitsrechtlichen Voraussetzungen / Möglichkeiten</li> <li>- Eruiung geeigneter Ein-/ Anbauten (auch Anhänger) und deren Kosten</li> <li>- Eruiung infrastruktureller Voraussetzungen an den Zielhaltestellen</li> <li>- Prüfung und Festlegung der Logistikstrukturen (nebst EDV)</li> <li>- Untersuchung und Festlegung der Tarife für „Stückgut“ und Infrastruktur-Nutzung</li> <li>- Arbeitsrechtliche Abstimmung (Betriebsrat, Mitarbeitervertretung)</li> <li>- Einweisung / Schulung der Mitarbeiter / Fahrer</li> </ul>	

<b>Mögliche unerwünschte Nebenwirkungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Konkurrenzierung kommerzieller Lieferdienste</li> <li>- Reduzierung von Arbeitsplätzen in kommerziellen Zustelldiensten</li> <li>- Konkurrenzierung örtlicher „Rest-Infrastrukturen zur Versorgung“</li> </ul>
<b>Kompensationsstrategien</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keine</li> <li>- Ggf. empfiehlt sich die Zusammenarbeit mit einem etablierten Logistik- bzw. Zustell-Unternehmen</li> </ul>
<b>Potenzial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Spekulativ</li> <li>- Erste Erfahrungen im Land Brandenburg (Uckermark) verweisen auf Synergien für regionale Erzeuger bzw. Vermarkter und ÖPNV-Unternehmen</li> </ul>
<b>Kosten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Investitionskosten</li> <li>- Infrastruktur Warenboxen (je nach Zahl und Varianten) ab ca. 5.000 €</li> <li>- Infrastruktur Fahrzeug (je nach Einbau / Nutzung) ab ca. 50.000 €</li> <li>- Infrastruktur an Zielhaltestellen ab ca. 10.000 €</li> <li>- EDV-Logistik /-Abrechnung ab ca. 10.000 €</li> <li>- Schulung, Unterweisung der Personal im ersten Jahr ab ca. 4.000 €</li> <li>- Lfd. Kosten:</li> <li>- Aus-/ Fortbildung, lfd. Betreuung, ggf. Zulagen (per anno) ab ca. 5.000 €</li> </ul>
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aus Transportgebühren / Provisionen</li> <li>- Ggf. aus öffentlicher Projektförderung (u.a. gem. § 14 ÖPNVG NRW)</li> <li>- Ggf. auch aus ÖPNV-Pauschale gem. § 11 ÖPNVG NRW</li> </ul>
<b>Realisierungsraum</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ortslagen ohne bzw. mit unzureichender Grundversorgung</li> <li>- Teilräume mit zahlreichen parallelen Zustell-Leistungen</li> <li>- Teilräume mit Produzenten / Vermarktern regionaler Produkte</li> </ul>
<b>Vorbilder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- KombiBus in der Uckermark</li> <li>- KustBusses in Schweden</li> <li>(dort werden sogar große Möbel in speziellen Fahrzeug- anbauten /-hängern regionaler Buslinien befördert)</li> </ul>
<b>Sonstiges</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Nachteil einer Zustellung „nur“ bis zur Zielhaltestelle wird kompensiert durch die Pünktlichkeit der Zustellung nach Fahrplan</li> <li>- Eine Konkurrenzierung noch vorhandener örtlicher Grundversorgungsstrukturen sollte unbedingt vermieden werden.</li> <li>- Ggf. können Kooperationen zum beiderseitigen Erhalt von Grund- und Mobilitätsversorgung beitragen.</li> </ul>

<p><b>Kurzbeschreibung</b></p>	<p>Auf bestimmten Linien / zu bestimmten Fahrplanzeit besteht für die Fahrgäste gegen einen Kostenbeitrag die Möglichkeit, für einen bestimmten Abschnitt einen Sitzplatz zu reservieren.</p> <p>Die Reservierungsmöglichkeit bietet sich an für „hochwertige“ Beförderungsangebote (Schnell-Busse etc.), insbesondere zu Berufsverkehrszeitlagen (Zeiten mit hoher Sitzplatzauslastung).</p> <p>Im Zusammenhang mit der Barrierefreiheit kann eine Reservierung (Sitzplatz nah beim Fahrer oder nah an den Ein-/ Aussteigebereichen) insbesondere auch für Senioren einen Beitrag zur sicheren Mobilität leisten.</p> <p>Für die Reservierung ist ein Zuschlag zu entrichten. Bevor mit technisch aufwendigen Spontanreservierungen operiert wird, ist zunächst „nur“ eine Privilegierung von Stammkunden (Zeitkarten-Inhaber mit Zusatz-Wertmarke) zu empfehlen.</p>	
<p><b>Ziel</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mehreinnahmen (bei „Stammkunden“) generieren ohne wesentliche Zusatzkosten</li> <li>- Neukunden-Akquisition</li> </ul>	
<p><b>Zielgruppen</b></p>	<p>Grundsätzlich alle Kundengruppen, insbesondere jedoch Abonnenten</p>	
<p><b>Voraussetzungen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bereitschaft zur Mitwirkung Verbund / Verkehrsunternehmen</li> <li>- Überzeugungsarbeit bei Arbeitnehmervertretern</li> <li>- Motivation des Fahrpersonals</li> <li>- Attraktiver ÖPNV mit hochwertigen Fahrzeugen</li> <li>- Hohe Besetzungszahlen in den Fahrzeugen</li> <li>- Vorrichtung in Fahrzeugen zur Anbringung der Reservierungsmarkierungen</li> <li>- Möglichkeit der Übermittlung von Reservierungswünschen an das Fahrpersonal (bei im Ausbauzustand kurzfristigen Buchungen)</li> <li>- Implementierung in Tarif und Beförderungsbedingungen</li> </ul>	
<p><b>Vorgehen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abstimmungsgespräche mit...</li> <li>- Verkehrsunternehmen</li> <li>- Verkehrsverbund</li> <li>- Genehmigungsbehörde(n)</li> <li>- Einbindung der Arbeitnehmervertreter</li> <li>- Schaffung der „technischen“ Voraussetzungen</li> <li>- Befestigungsmöglichkeit zur Reservierungsanzeige (ggf. elektronisch)</li> <li>- Kommunikation der Reservierungswünsche auf das Fahrzeug</li> <li>- Intensive Vermarktung des neuen Angebotes</li> <li>- Wer kommt in den Genuss der Reservierungsmöglichkeit / Zielgruppe</li> <li>- alle (potentiellen) Fahrgäste</li> <li>..- nur Abonnenten</li> <li>- Festlegung der Reservierungsgebühren</li> <li>- Klärung der dadurch ergänzten Einnahmenaufteilungsstrukturen</li> </ul>	

<b>Mögliche unerwünschte Nebenwirkungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hoher Verwaltungs-/ Handlingsaufwand (wenn bereits zu Beginn die „große“, umfassende Realisierungsstruktur gewählt wird)</li> <li>- Der Aufwand darf den Ertrag nicht übersteigen</li> <li>- Kundenproteste gegen die Privilegierung</li> </ul>
<b>Kompensationsstrategien</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zum Auftakt (Pilotierung) einfachste Strukturen konzipieren / anwenden</li> <li>- Wertmarke (Liniennummer, Reservierungszeit /-teilstrecke, ggf. Sitznummer)</li> <li>- Markierung reservierter Sitzgruppen erübrigt Einzelplatzreservierungen</li> <li>- Ggf. Einzelplatzmarkierungen wie zu Beginn bei den DB-Reservierungen</li> <li>- „Angemessene“ Reservierungspreise unterstützen die Akzeptanz</li> </ul>
<b>Potenzial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Spekulativ</li> <li>- Kann erst im Zuge einer konkreten Projektierung abgeschätzt werden.</li> </ul>
<b>Kosten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Investitionskosten zur Pilotierung auf einer Linie <span style="float: right;">ca. 15.000 €</span></li> <li>- Marketing <span style="float: right;">ca. 40.000 €</span></li> <li>- Prozesssteuerung / gutachterliche Begleitung <span style="float: right;">ca. 50.000 €</span></li> <li>- Prozess-Evaluation <span style="float: right;">ca. 25.000 €</span></li> <li>- Betriebskosten: Keine / marginal</li> <li>- Bei Akzeptanz und späterer Implementierung Zusatzkosten aus Entwicklung der Reservierungssoftware, technischer Fahrzeug-Zusatzausstattung (ein Großteil ist hier aus Vorhandenem adaptierbar)</li> </ul>
<b>Finanzierung</b>	<p>Zur Pilotierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ggf. aus öffentlicher Projektförderung (u.a. gem. § 14 ÖPNVG NRW)</li> <li>- Ggf. auch aus ÖPNV-Pauschale gem. § 11 ÖPNVG NRW</li> <li>- Einnahmen aus Reservierungszuschlägen</li> </ul>
<b>Realisierungsraum</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- In den Referenzkommunen keine Realisierungsoption (zumeist ohne konkrete Begründung)</li> <li>- Grundsätzlich jedoch überall denkbar, wo attraktive und gut nachgefragte ÖPNV-Angebote vorhanden sind.</li> </ul>
<b>Vorbilder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- DB</li> <li>- Fernreisebusse,</li> <li>- Reisebus-Unternehmen</li> </ul>
<b>Sonstiges</b>	

<p><b>Kurz- beschreibung</b></p>	<p>Ein definierter Teil der Bevölkerung eines Dorfes (Orts-/ Stadtteils) erwirbt eine Zeitfahrkarte im Abo zu stark rabattierten Preisen</p> <p>Analog FirmenAbo / JobTicket:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nicht übertragbar</li> <li>- Laufzeit mindestens 12 Monate</li> <li>- Mitnahme bis max. 4 Pers. (davon 1 Erw.) in Schwachverkehrszeiten</li> <li>- Bei Ausscheiden einzelner Teilnehmer erfolgen Nachberechnungen</li> <li>- Monatliche Abrechnung mittels Lastschriftinzug beim Besteller (Unternehmen)</li> <li>- Jeweils x % unter Preis für konventionelles MonatsTicket</li> <li>- Ab x % Beteiligungsgrad weitere Rabattierungen</li> <li>- Keine Erstattung bei Verlust</li> <li>- Ggf. mit vorgeschaltetem Schnupper-Abo</li> </ul>	
<p><b>Ziel</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobilitätssicherung ohne Zweit-/Drittwagen</li> <li>- Angebotssicherung /-verbesserung bei geringer (werdender) Nachfrage</li> <li>- Förderung solidarischer kommunaler Identität</li> <li>- Mehreinnahmen generieren / Kostendeckungsfehlbeträge reduzieren</li> </ul>	
<p><b>Zielgruppen</b></p>	<p>Menschen &gt; 18 J. (keine Schüler, Studenten, Auszubildenden, Schwerbehinderten) ohne adäquate individuelle Mobilitätsmöglichkeiten, insbes. Berufspendler, Hausfrauen /-männer (ab 9.00 Uhr) + SeniorInnen</p>	
<p><b>Voraus- setzungen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bereitschaft zur Mitwirkung Verbund / Verkehrsunternehmen</li> <li>- Hinreichend attraktiver ÖPNV</li> <li>- Vertaktetes Angebot (Orts- und/oder Regionalverkehr)</li> <li>- Anschlusssichere Verbindungen zu Mittel-/ Oberzentren / Schienenverkehren</li> <li>- Freie Kapazitäten in vorhandenen Fahrzeugen</li> <li>- Pilotierung in zunächst nur einem Teilraum und nur einem Verkehrsunternehmen</li> <li>- Sinnvollerweise Förderung eines Pilot-Projektes</li> </ul>	
<p><b>Vorgehen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Akquisition (Überzeugungsarbeit) der (potenziellen) Abonnenten mittels             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bürgerversammlungen</li> <li>- Pressemitteilungen</li> <li>- Einbindung Ortsvorsteher, Meinungsführer</li> <li>- Bauträger in Neubaugebieten</li> <li>- Verlosung (jeder x-te Kunde erhält Abo temporär kostenlos)</li> </ul> </li> <li>- Intensives Marketing</li> <li>- Anpassung der TarifBestimmungen (Zustimmung BR)</li> <li>- Festlegung der ABO-Laufzeiten (Mindestzeiten zur Einnahmesicherung)</li> <li>- Eruierung von Fördermöglichkeiten</li> <li>- Ausschreibung einer gutachterlichen Projekt-Begleitung (Evaluation)</li> </ul>	

<b>Mögliche unerwünschte Nebenwirkungen</b>	- Kanibalisierung im bereits genutzten Ticket-Sortiment	
<b>Kompensationsstrategien</b>	- Steuerbar durch differenzierte Tarifierung	
<b>Potenzial</b>	- Spekulativ - Kann erst im Zuge einer konkreten Projektierung geschätzt werden.	
<b>Kosten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Investitionskosten zur Pilotierung</li> <li>- Marketing (Persuasion)</li> <li>- Prozesssteuerung / gutachterliche Begleitung</li> <li>- Prozess-Evaluation</li> <li>- Betriebskosten: Keine / marginal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ca. 15.000 €</li> <li>ca. 20.000 €</li> <li>ca. 30.000 €</li> <li>ca. 15.000 €</li> </ul>
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ggf. aus öffentlicher Projektförderung (u.a. gem. § 14 ÖPNVG NRW)</li> <li>- Ggf. auch aus ÖPNV-Pauschale gem. § 11 ÖPNVG NRW</li> </ul>	
<b>Realisierungsraum</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- In den Referenzkommunen keine Realisierungsoption (zumeist ohne konkrete Begründung)</li> <li>- Empfehlenswert ist ein Testbetrieb zunächst nur in einer Gebietskörperschaft bzw. einem Teilraum, um die Machbarkeit zu testen.</li> <li>- Von vornherein sollten Strukturen angestrebt werden, die die spätere Ausweitung / Übertragbarkeit ermöglichen</li> </ul>	
<b>Vorbilder</b>	- Keine	
<b>Sonstiges</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ggf höhere Teilnahmeanreize schaffen</li> <li>- Stärkere Rabattierungsstaffel (wenn alle mitmachen, muss der Einzelpreis günstiger werden als vorhandene 9.00 Uhr-/ SeniorenTickets)</li> <li>- Kanibalisierung <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei 50 % Rabatt müssen für jeden „verlorenen Normalzahler“ mindestens zwei DorfTicket-Kunden geworben werden</li> <li>- Ggf. Raum mit ger. Zeitkartenanteil und hinreichendem ÖPNV-Angebot wählen</li> </ul> </li> <li>- Angebotsreduktion während ABO-Laufzeit nicht realisierbar</li> <li>- Ggf. Angebotsausweitung als Zusatzanreiz offerieren</li> </ul>	

<b>Kurz- beschrei- bung</b>	<p>In den Fahrzeugen des Nahverkehrs werden zur Attraktivierung der Fahrten Ratespiele offeriert. Zwischen den Haltestellen-Anzeigen werden die mittlerweile standardmäßig eingebauten TFT-Monitore genutzt.</p> <p>Denkbar sind insbesondere Bilderrätsel und spezielle Wissensfragen aus der Region. Die Fragen / Aufgaben könnten ggf. auch gekoppelt sein an aktuelle Diskussionen oder auch an den Lehrstoff der Schulen (Schulbusse).</p> <p>Die Fragen können offen formuliert oder mit Antwortvorgaben gestellt werden. Entsprechend lizenziert ist gar die Adaption von z.B. „Wer wird Millionär?“ möglich. Für die Beantwortung können ggf. Gewinne ausgelobt werden. Dies könnten evtl. Freifahrkarten für den ÖPNV oder auch Einkaufsgutscheine des örtlichen Einzelhandels sein.</p>
<b>Ziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kurzweil auf den Fahrten</li> <li>- Anregung zur Kommunikation</li> <li>- Busfahren wird mit Attributen aufgeladen, die Spaß machen / unterhalten</li> <li>- Alleinstellungsmerkmal: Im Bus erlebt man Exklusives</li> </ul>
<b>Zielgruppen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrgäste</li> <li>- Jedermann (Zusatzanreiz zur Nutzung)</li> </ul>
<b>Voraus- setzungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bereitschaft zur Mitwirkung des örtlichen Verkehrsunternehmens</li> <li>- Ggf. Beteiligung von Schulen, Heimatvereinen etc.</li> <li>- Fahrzeuge müssen mit TFT-Monitoren ausgestattet sein (im Idealfall im vorderen und im hinteren Busbereich)</li> <li>- Technische Voraussetzungen zur automatischen temporären Ansteuerung der Monitore mit Bildern, Texten, Videos etc.</li> </ul>
<b>Vorgehen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Auswahl einer / der Linie(n) (örtlich und zeitlich)</li> <li>- Konzeption des / der Ratespiele(s) sowie der auszulobenden Preise</li> <li>- Klärung / Schaffung der technischen Voraussetzungen (Optik und ggf. Akustik)</li> <li>- Einbindung Dritter (Schulen, Bürgervereine etc.)</li> <li>- Einwerben / Auswahl der Bilder, Videos, Fragen etc.</li> <li>- Festlegung der Zeiten und Auswertungsstrukturen</li> <li>- Ggf. Eruierung lizenzrechtlicher Voraussetzungen</li> <li>- Auswahl und Verwendung des so verfügbaren Materials</li> </ul>



<b>Mögliche unerwünschte Nebenwirkungen</b>	- Fahrgäste, die an den Ratespielen nicht interessiert sind, könnten sich durch evtl. akustische Einspielungen gestört fühlen
<b>Kompensationsstrategien</b>	- Verzicht auf akustische Einspielungen
<b>Potenzial</b>	- Spekulativ - Ein positives Akzeptanzklima ist jedoch der ÖPNV-Nutzung förderlich
<b>Kosten</b>	- Investitionskosten zur Pilotierung ca. 15.000 € - Prozesssteuerung / gutachterliche Begleitung ca. 10.000 € - Prozess-Evaluation ca. 25.000 € - Betriebskosten: Keine / marginal, bei Gewinnspiel: Ausgelobte Preise
<b>Finanzierung</b>	- Ggf. aus öffentlicher Projektförderung (u.a. gem. § 14 ÖPNVG NRW) - Ggf. auch aus ÖPNV-Pauschale gem. § 11 ÖPNVG NRW - Preise können im Wesentlichen über Sponsoring finanziert werden
<b>Realisierungsraum</b>	- In den Referenzkommunen keine Realisierungsoption (zumeist ohne konkrete Begründung) - in Einzelfällen Verweis auf fehlende Fahrzeug-Ausstattung (TFT), insbesondere bei den Subunternehmen - Um die Akzeptanz zu testen, wird eine Pilotierung in nur einer Region oder auf nur einer Linie empfohlen
<b>Vorbilder</b>	- In der genannten Form keine - In „Freizeitlinien“: Nutzung der Monitore zur Information über die Region (Beispiel SB 82 Kall - Vogelsang) - In Reisebussen: Nutzung der Monitore zur Unterhaltung mit Spielfilmen
<b>Sonstiges</b>	




<b>Kurzbeschreibung</b>	<p>Der ÖPNV sollte selbstverständlicher Bestandteil lokaler Verkehrsfunkmeldungen sein; analog bzw. ergänzend zu den MIV-Verkehrsmeldungen.</p> <p>Wie bei den klassischen Verkehrsfunkmeldungen geht es nicht um eine detailgenaue Wiedergabe von Verspätungsmeldungen, sondern um häufigkeitsabhängige Differenzierungen (z.B. nur alle Meldungen ab 10 Min. Verspätung oder nur alle Meldungen ab 15 Minuten Verspätung).</p> <p>Wichtiger als die Information ist die Penetration des öffentlichen Bewusstseins</p> <p>Wiederum analog zu den klassischen Verkehrsmeldungen wäre die häufigste Nachricht: "Von Bussen und Bahnen liegen uns derzeit keine Meldungen vor"</p> <p>Das Informationssystem einer dynamischen Fahrzeitkontrolle je Linie und Fahrzeug ist aus den rechnergesteuerten Betriebsleitsystemen (RBL) der Verkehrsunternehmen abruf- bzw. übermittelbar.</p>
<b>Ziel</b>	<p>Etablierung eines verbesserten öffentlichen Bewusstseins („Klima“) für den ÖPNV.</p>
<b>Zielgruppen</b>	<p>Jedermann, auch diejenigen, die im MIV-Stau stehen</p>
<b>Voraussetzungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bereitschaft zur Mitwirkung kommunaler / regionaler Rundfunksender</li> <li>- Regelmäßige Bereitstellung / Übermittlung von Störungsmeldungen im ÖPNV-Betriebsablauf oder des selektiven Zugriffs auf die RBL-Systeme der Verkehrsunternehmen</li> <li>- Möglichkeit zur temporären Selektion nach unterschiedlichen Verspätungsgraden (in Abhängigkeit zu den Meldungshäufigkeiten) <ul style="list-style-type: none"> <li>- entweder automatisch</li> <li>- oder manuell einstellbar</li> </ul> </li> <li>- Pilotierung mit zunächst nur einem Sender und einem Verkehrsunternehmen</li> <li>- Sinnvollerweise Förderung eines Pilot-Projektes</li> </ul>
<b>Vorgehen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eruiierung der regionalen Senderlandschaft</li> <li>- Klärung der Kooperationsmöglichkeiten</li> <li>- Nutzung bestehender Kooperations- und Durchgriffsstrukturen</li> <li>- Klärung der technischen Datenübermittlungs-/ Zugriffsmöglichkeiten auf die RBL-Daten der Verkehrsunternehmen <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ggf. Anpassung der Zugriffsmöglichkeiten</li> </ul> </li> <li>- Eruiierung der Fördermöglichkeiten</li> <li>- Ausschreibung einer gutachterlichen Projekt-Begleitung</li> <li>- Schrittweise Umsetzung</li> </ul>




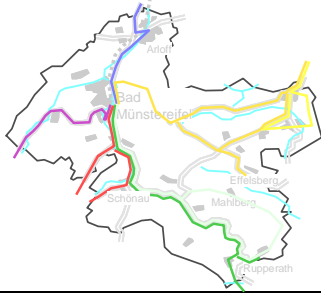
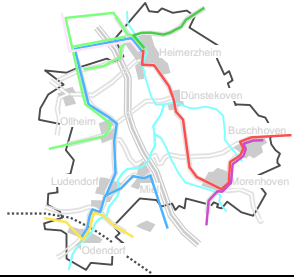
Von Bussen und Bahnen liegen uns derzeit keine Verspätungsmeldungen vor.

<b>Mögliche unerwünschte Nebenwirkungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keine</li> <li>- Ggf. partielle, subjektiv empfundene Überforderung aus einer „übermäßigen“ Verkehrsinformation</li> <li>- Zugleich auch die Chance zur Relativierung der heutigen MIV-Dominanz</li> </ul>
<b>Kompensationsstrategien</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keine</li> <li>- Offensive Reklamation einer informativen Gleichstellung aller mobilen Menschen</li> </ul>
<b>Potenzial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Spekulativ</li> <li>- Ein positives Akzeptanzklima fördert jedoch die ÖPNV-Nutzung.</li> </ul>
<b>Kosten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Investitionskosten zur Pilotierung <span style="float: right;">ca. 15.000 €</span></li> <li>- Prozesssteuerung / gutachterliche Begleitung <span style="float: right;">ca. 15.000 €</span></li> <li>- EDV-/ RBL-Software-Anpassung <span style="float: right;">ca. 20.000 €</span></li> <li>- Prozess-Evaluation <span style="float: right;">ca. 30.000 €</span></li> <li>- Betriebskosten: Keine, ggf. zur weiteren EDV-Anpassung / Softwarepflege</li> </ul>
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ggf. aus öffentlicher Projektförderung (u.a. gem. § 14 ÖPNVG NRW)</li> <li>- Ggf. auch aus ÖPNV-Pauschale gem. § 11 ÖPNVG NRW</li> </ul>
<b>Realisierungsraum</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- In den Referenzkommunen keine Realisierungsoption (zumeist ohne konkrete Begründung)</li> <li>- in Einzelfällen, Befürchtung negativer Verstärkung bei unzulänglichem ÖPNV</li> <li>- Empfehlenswert ist die Pilotierung in zunächst nur in einer Gebietskörperschaft bzw. mit einem Radiosender, um die Machbarkeit zu testen.</li> <li>- Von vornherein sollte die spätere Beteiligung weiterer Sender angestrebt werden, um die Öffentlichkeitswirksamkeit zu erhöhen.</li> <li>- Möglicherweise könnte eine Beteiligungsstruktur gegen Nutzungsgebühren geschaffen werden.</li> </ul>
<b>Vorbilder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keine</li> </ul>
<b>Sonstiges</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hinsichtlich der Vereinnahmung von Nutzungsentgelten ist eine mögliche Kollision mit dem Fördergeber zu klären.</li> <li>- Ggf. ist eine direkte Kostenbeteiligung Dritter (Werbung / Sponsoring) möglich</li> <li>- Latente Bedenken hinsichtlich möglicher kontraproduktiver Wirkungen werden nicht geteilt. <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1. können die Meldungen - wie beim Kfz-Verkehrsfunk - temp. selektiert werden.</li> <li>- 2. wären Verspätungsbegründungen (Stau, Unfall) mit anzugeben.</li> <li>- 3. werden die im eigentlichen Sinne negativen Kfz-Verkehrsfunk-Meldungen auch vorrangig als Information wahrgenommen.</li> <li>- 4. sollte der ÖPNV selbstbewusster diese Form kostenloser Werbung nutzen.</li> </ul> </li> </ul>

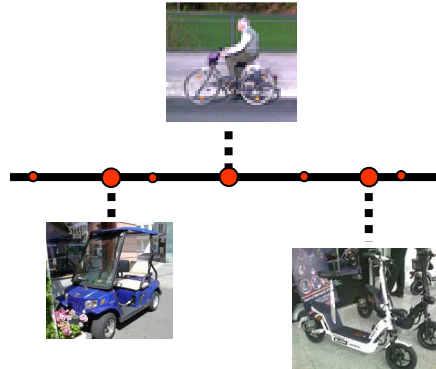
<b>Kurzbeschreibung</b>	<p>Einer in der sozialen Bezugseinheit (Ortsteil, Dorf, Verein, Schule, Seniorenwohnheim etc.) weiß Bescheid. Pate kann „jeder“ sein (Ortsvorsteher, Vereinsvorsitzende etc., aber auch Schüler). Angestrebt werden passive und aktive Informationsverbreitungen durch authentische und im spezifischen Umfeld bekannte Bezugspersonen.</p> <p>Paten sind primär für die Betreuung von „Selten“- und „Noch-Nicht-Nutzern“ zuständig.</p> <p>Paten werden „in Sachen ÖPNV“ intensiv geschult und mit allen notwendigen Informationsmitteln ausgestattet. Dazu gehört auch ein Tablet (3G) zur „mobilen Auskunft“ (Fahrplanauskunft, Tarif etc.).</p> <p>Paten verfügen auch über kostenlose Probe-Abos /-Tickets, die sie an potentielle Fahrgäste weitergeben können.</p>	
<b>Ziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Etablierung von ÖPNV-Know-how in der Bevölkerung</li> <li>- (Wieder-)Erreichen potentieller Fahrgäste</li> <li>- Nutzung informeller Kommunikationsstrukturen</li> <li>- Klimaförderung / Imagegewinn pro ÖPNV</li> </ul>	
<b>Zielgruppen</b>	<p>Formelle und informelle Meinungsführer in verschiedenen Sozialstrukturen / Bezugsgruppen</p>	
<b>Voraussetzungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Motivation zur Mitwirkung</li> <li>- Attraktiver ÖPNV vor Ort</li> <li>- Erkenntnis individueller und sozialer Vorteile</li> <li>- "geschenkte" Zeitfahrkarte für die Dauer der Mitwirkung</li> <li>- Nutzungsmöglichkeit des Tablets auch für private Zwecke</li> <li>- Anerkennung, Reputation im sozialen Umfeld</li> </ul>	
<b>Vorgehen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufruf / Ausschreibung zur Teilnahme durch direkte Anschreiben an die Institution</li> <li>- Durchführung eines Informationstreffens, Eruerung des Teilnahmeinteresses</li> <li>- Erarbeitung einer Zielvereinbarung</li> <li>- 1/2-tägige Schulung der Teilnehmer durch die Verkehrsunternehmen</li> <li>- Grundinformationen zur Fahr- und Betriebsplanung</li> <li>- Werkstattbesichtigung (Betriebshof)</li> <li>- Infos über den Arbeitsplatz des Busfahrers</li> <li>- Grundkurs Fahrplanlesen / -auskunft</li> <li>- Grundkurs Tarifkenntnisse /-information</li> <li>- Grundkurs über den Umgang mit Killerphrasen</li> <li>- Bereitstellung eines MonatsTickets, eines Tablets (für die Teilnahmedauer) sowie von Probefahrkarten (zur Verteilung an Dritte)</li> <li>- Regelmäßige telefonische Kontaktierung (ggf. auch Berichtspflicht)</li> <li>- Mindestens 1 x pro Jahr Erfahrungsaustausch</li> </ul>	

<b>Mögliche unerwünschte Nebenwirkungen</b>	- Zu viele Interessenten, die eine (missverständlich als diskreditierend verstehbare) Auswahl bedingen würden
<b>Kompensationsstrategien</b>	- Vorherige informelle Eruiierung potentiell in Frage kommender Beteiligter - Gezielte Vorauswahl / Transparenz im Selektionsprozess - Erst bei zu geringer Zahl weitere gezielte Rekrutierung
<b>Potenzial</b>	- Spekulativ - Kann erst im Zuge einer konkreten Projektierung geschätzt werden.
<b>Kosten</b>	- ½-tägige Schulung (Vorbereitung, Verpflegung, Personalaufwand, ggf. Reisekosten für die Teilnehmer), erstmalig rd. 4.000 €, dann jährlich 2.000 € - Tablet-PC, inkl. SIM-Karte je ca. 500 €, bei 20 Paten ca. 10.000 € - MonatsTickets (Abo, nicht zwingend erforderlich), Preisstufe 2a (76,50 €), 2b (96,80 €) oder 5 (21060 €), bei 20 Paten Kosten zwischen ca. 20.000 € und 50.000 €
<b>Finanzierung</b>	- Ggf. aus öffentlicher Projektförderung (u.a. gem. § 14 ÖPNVG NRW) - Ggf. auch aus ÖPNV-Pauschale gem. § 11 ÖPNVG NRW
<b>Realisierungsraum</b>	- Theoretisch überall - In den Referenzkommunen keine Realisierungsoption - Mobilitätspaten werden zwar als Möglichkeit zur besseren ÖPNV-Akzeptanz eingeschätzt, aber mit nur nachrangiger Priorität versehen
<b>Vorbilder</b>	- Pilotprojekt KVB / Universität Dortmund - Aktuell in den Kreisen Hochsauerland und Soest im Rahmen des Projektes „mobil4you“ mit zunehmendem Erfolg eingeführt (hier übrigens noch ohne die Bereitstellung von Zeitfahrkarten)
<b>Sonstiges</b>	Bis auf die Schulung, den jährlichen Erfahrungsaustausch und die kostenlose Bereitstellung von MonatsTickets für die Berater muss der Aufwand für alle Beteiligten gering bleiben. Ggf. bedarf es in unregelmäßigen Abständen entsprechender Presseartikel, um die Reputation zu unterstützen. Ggf. höhere Teilnahmeanreize schaffen

<b>Kurz- beschrei- bung</b>	<p>Berater / Begleiter in Sachen Mobilität Jemand,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- der telefonische Mobilitätsauskünfte gibt</li> <li>- der Mobilitätssprechstunden abhält</li> <li>- der Mobilitätsvorträge (in VHS, Senioreneinrichtungen, Firmen etc.) hält,</li> <li>- den man (nach Hause) bestellen kann</li> <li>- zur bloßen Mobilitätsinformation (-beratung)</li> <li>- zum Fahrkartenverkauf</li> <li>- zur Hilfestellung bei der Mobilitätsorganisation</li> <li>- zur Mobilitätsbegleitung (Mitfahrt hin und zurück)</li> </ul> <p>Ideales Tätigkeitsfeld für Menschen im Ehrenamt, Bundesfreiwilligendienst oder freiwilligen sozialen Jahr</p>	
<b>Ziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobilitäts- / Teilhabe- und Wohnstandortsicherung vor Ort</li> <li>- Menschen zur MIV-alternativen Mobilität motivieren</li> <li>- Konkrete Hilfestellung, insbes. beim Üben bzw. Wiederangewöhnen selbst bestimmter Mobilität (ÖPNV-Nutzung) leisten</li> </ul>	
<b>Zielgruppen</b>	<p>Jedermann, insbes. ÖPNV-unkundige bzw. „-entwöhnte“ Menschen</p>	
<b>Voraus- setzungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- BufDi-Stelle muss durch Bundesamt für Familie und zivilgesellschaftliche Aufgaben - BFZA - anerkannt sein / beantragt werden</li> <li>- U.a. kommen in Betracht Körperschaften öffentlichen Rechts oder Einrichtungen, die von der Umsatzsteuer befreit sind</li> <li>- Formelles Antragsverfahren</li> <li>- Zuordnung zu "Besonderen Einsatzbereichen und Modellprojekten" durch das BFZA möglich</li> <li>- Pauschale Vergütung durch das BFZA an Maßnahmenträger</li> <li>- Erstellung eines Ausbildungskonzeptes für die Bufdis <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ggf. kooperative Ausbildung mit Bufdi-Schulen</li> </ul> </li> <li>- Nachweispflicht gegenüber dem BFZA</li> <li>- Freiwilliges soziales Jahr: dito, jedoch vereinfachte Verfahren</li> </ul>	
<b>Vorgehen</b>	<p>Genauere Klärung des Anerkennungsverfahrens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Antragstellung</li> <li>- Erstellung der Ausbildungsinhalte</li> <li>- Kooperative Ausbildung der BufDis (Verkehrsunternehmen u.a.)</li> <li>- Klärung der Unterbringungs Voraussetzungen</li> <li>- Klärung / Verwaltung / Abrechnung der Vergütungsleistungen (Vorschüsse)</li> <li>- Einsatzplanung, Beaufsichtigung etc.</li> <li>- Nachweisführung gegenüber der Genehmigungsbehörde</li> </ul>	

<b>Mögliche unerwünschte Nebenwirkungen</b>	- Keine
<b>Kompensationsstrategien</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keine</li> <li>- Investitionskosten zur Initiierung (Arbeitsplatz, EDV usw.) ca. 5.000 €</li> <li>- Aus-/ Fortbildung, lfd. Betreuung (per anno) ca. 5.000 €</li> <li>- Eigenanteile (BufDi-Geld-/ Sachbezüge (bis zu jährlich) ca. 10.000 €</li> <li>- Prozesssteuerung / gutachterliche Begleitung ca. 30.000 €</li> <li>- Prozess-Evaluation ca. 15.000 €</li> </ul>
<b>Potenzial</b>	- Spekulativ, abhängig von den konkreten örtlichen Gegebenheiten
<b>Kosten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Investitionskosten zur Initiierung (Arbeitsplatz, EDV usw.) ca. 5.000 €</li> <li>- Aus-/ Fortbildung, lfd. Betreuung (per anno) ca. 5.000 €</li> <li>- Eigenanteile (BufDi-Geld-/ Sachbezüge (bis zu jährlich) ca. 10.000 €</li> <li>- Prozesssteuerung / gutachterliche Begleitung ca. 30.000 €</li> <li>- Prozess-Evaluation ca. 15.000 €</li> </ul>
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ggf. aus öffentlicher Projektförderung (u.a. gem. § 14 ÖPNVG NRW)</li> <li>- Ggf. auch aus ÖPNV-Pauschale gem. § 11 ÖPNVG NRW</li> </ul>
<b>Realisierungsraum</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prinzipiell allerorten,</li> <li>- Hier: <b>Bad Münstereifel</b> <span style="margin-left: 200px;"><b>Swisttal</b></span></li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div>
<b>Vorbilder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keine,</li> <li>- In Sachen informeller ÖPNV-Information: Mobilitätspate in Hochsauerlandkreis und Kreis Soest</li> </ul>
<b>Sonstiges</b>	Um das Ansinnen nicht auf Sachbearbeiter-Ebene zu gefährden, ist zur „Türöffnung“ politische Unterstützung (Landtags-/ Bundestagsabgeordnete) sinnvoll.

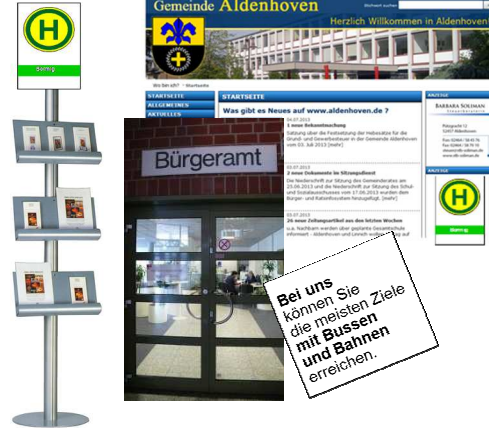
<b>Kurzbeschreibung</b>	<p>Intermodale, hierarchische Neustrukturierung des Regionalverkehrs. Bahnen und Busse werden auf die Verbindungsfunktionen im klassifizierten Straßennetz konzentriert. Die Erschließung der (kleineren) Siedlungslagen abseits der Verbindungsachsen erfolgt mittels subalternen Zu-/ Abbringer-Systeme.</p> <p>Das Spektrum der Erschließungsergänzungen reicht vom s.g. WalkingBus und Fahrrad (E-Bike) über soziale Mitnahme- oder Carsharing-Systeme (Dorfauto usw.) bis hin zu nachfragegesteuerten ÖPNV-Angeboten (TaxiBusse etc.).</p> <p>Über Art und Umfang der Erschließungsergänzungen entscheidet die Kommune, die Dorfgemeinschaft usw.</p> <p>Die Grundfinanzierung (ggf. auch monetäre Anreize) werden aus den Kostenersparnissen konzentrierter Verbindungsverkehre bewerkstelligt.</p> <p>Ein (tariflich erweitertes) Ticket gilt für alle Nutzungen.</p>
<b>Ziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beschleunigung und Attraktivierung des Regionalverkehrs durch Entbindung von (bestenfalls touristisch bedeutsamen) Erschließungsfahrten,</li> <li>- Eigeninitiative /-verantwortlichkeit und sozialräumliche Identität stärken,</li> <li>- Unterstützung statt doktrinärer Bereitstellung</li> </ul>
<b>Zielgruppen</b>	<p>Alle Bewohner / Mitglieder sozialräumlicher Einheiten, insbes. (potenzielle) ÖPNV-Nutzer</p>
<b>Voraussetzungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Konzept vorbereitender Persuasion, insbes. dann, wenn etablierte (aber unwirtschaftliche) Bedienungsstrukturen infrage gestellt werden,</li> <li>- Teilhabende Planung (in Workshops, Werkstätten usw.),</li> <li>- Systemabhängig variierte attraktive Verknüpfungs-Infrastrukturen,</li> <li>- Pilotierungsanreize (Wettbewerbe: „Wer zuerst kommt, malt zuerst“ etc.),</li> <li>- Tarif-Ergänzung: „Ein Ticket für Alle(s)“,</li> <li>- Explorative Pilotierung zunächst „nur“ in überschaubaren Teilräumen,</li> <li>- Learning by Doing,</li> <li>- Evaluierung (Vorteile, Nachteile, Übertragbarkeit etc.),</li> <li>- Sinnvollerweise Förderung eines Pilot-Projektes</li> </ul>
<b>Vorgehen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Auswahl geeigneter Teilräume (Strukturen, Opportunitäten etc.)</li> <li>- Eruiierung möglicher Projektförderungen, Antragsverfahren</li> <li>- Ggf. Ausschreibung einer gutachterlichen Projektbegleitung (Evaluation),</li> <li>- Analyse der örtlichen Gegebenheiten <ul style="list-style-type: none"> <li>- Betriebs- und Nachfragestrukturen,</li> <li>- Möglichkeiten wirtschaftlicher Optimierung mittels Neustrukturierung,</li> </ul> </li> <li>- Initiierung / Management des Teilhabeprozesses, <ul style="list-style-type: none"> <li>- Persuasion (Workshops, Werkstätten etc.),</li> <li>- Einbindung Ortsvorsteher, Meinungsführer</li> </ul> </li> <li>- Marketing (Hervorhebung der Chancen usw.)</li> <li>- Wirtschaftlichkeitsberechnung,</li> <li>- Planung und Bauen der Infrastrukturen (Gemeinsinn-Aktivitäten, Sponsoring?!) </li></ul>







<b>Mögliche unerwünschte Nebenwirkungen</b>	- Reaktanzen aus Furcht vor „Mobilitätssicherung 2. Klasse“ (andere, die nichts tun, behalten wenigstens den Status quo)
<b>Kompensationsstrategien</b>	- Anreizsystem, das über den bloßen Finanzausgleich hinausgeht - Ausgleichs- /Standortsicherung an anderer Stelle, - privilegierte Vermarktung usw.
<b>Potenzial</b>	- Spekulativ - Evaluierung muss auch mittelbare Wirkungen (sozialräumliche Identität, Wohnstandort-Sicherung, Lebensqualität etc.) berücksichtigen
<b>Kosten</b>	- Investitionskosten zur Pilotierung, je nach Umfang und Ausstattung, mind. ca. 15.000 € - Prozesssteuerung / gutachterliche Begleitung ca. 30.000 € - Prozess-Evaluation ca. 20.000 €  - Betriebskosten: keine / marginal, - bzw. Ausgleich und Anreize aus Minderung der Status quo-Betriebs-Kosten
<b>Finanzierung</b>	- Ggf. aus öffentlicher Projektförderung (u.a. gem. § 14 ÖPNVG NRW) - Ggf. auch aus ÖPNV-Pauschale gem. § 11 ÖPNVG NRW - Kosteneinsparungen bei den Verbindungslinien
<b>Realisierungsraum</b>	- In den Referenzkommunen keine Realisierungsoption (zumeist ohne konkrete Begründung)  - Empfehlenswert ist eine Pilotierung zunächst nur in einer Gebietskörperschaft bzw. einem Teilraum, um die Machbarkeit zu testen, - Varianten begründen parallele Erprobungen in anderen Teilräumen, - Von vornherein sollten Strukturen angestrebt werden, die die spätere Ausweitung / Übertragbarkeit ermöglichen
<b>Vorbilder</b>	- inmod, Mecklenburg Vorpommern (BMVBS-Forschungsprojekt): - ExpressBus (E-Antrieb) auf den Hauptachsen, - Zu-/ Abbringer-System mit Pedelects (r = 5 km bzw. 10 Min. Fahrzeit), - Verknüpfungsstationen mit Boxen und Akku-Ladevorrichtung - ein Ticket für Alle(s)
<b>Sonstiges</b>	- inmod reduziert sich auf die Bereitstellung von Pedelects und Fahrradboxen mit Ladeinfrastruktur, - Ein SVGE-Projekt umfasst - weitere Formen der Multimodalität (Walking-Bus, Golf-Cab usw.), - das Konzept teilhabender Planung und Umsetzung, - die Einbettung in lokale Sozialstrukturen (identitätsstiftende Nachhaltigkeit), - wobei die Idee des „Ein Ticket für Alle(s)“ unbedingt zu adaptieren sein wird



	<p>Der ÖPNV muss (wieder) selbstverständlicher und sichtbarer Bestandteil öffentlichen Bewusstseins werden, und zwar durch</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ÖPNV-Grundinformation in allen öffentlichen Einrichtungen</li> <li>- Info-Auslage an einheitlichen (wiedererkennbaren) Haltestellen-Stelen,</li> <li>- geschultes Personal, das Internet-basierte ÖPNV-Auskünfte geben kann,</li> <li>- ÖPNV-Info und Fahrkarten-Verkauf in BürgerBüros sowie</li> <li>- ÖPNV-Hinweise auf / in allen öffentlichen Kommunikationsmitteln: <ul style="list-style-type: none"> <li>- ... auf der ersten Seite kommunaler Homepages (StVO-Zeichen 224),</li> <li>- ... als Bestandteile touristischer Informationen,</li> <li>- ... als Bestandteile der Absenderangaben oder Frankierung,</li> <li>- ... als Bestandteile plakatiertes öffentlicher Informationen,</li> <li>- ... als Bestandteil von (Neu-)Bürger-Broschüren</li> </ul> </li> <li>- Eruiierung weiterer Möglichkeiten (der Phantasie sind keine Grenzen gesetzt!)</li> <li>- zunächst für eine standardisierte Info-Säule, am besten in Form eines Haltestellenmastes mit Display-Fächern (zur eindeutigen, wiedererkennbaren ÖPNV-Informationen), ggf. auch mit Aushangfahrplan von der nächstgelegenen Haltestelle,</li> <li>- im Weiteren für die Möglichkeit, von deklarierten Mitarbeitern (z.B. der BürgerBüros) qualifizierte ÖPNV-Informationen erlangen zu können (in jeder beteiligten Dienststelle sollte eine(r) "Bescheid wissen"),</li> <li>- als Drittes auch für die Möglichkeit des Fahrkartenerwerbs.</li> </ul> <p>Das Spektrum reicht von einfachen, kostengünstigen und kleinteiligen Maßnahmen bis hin zu systematischen Bestandteilen des kommunalen Marketings.</p>
<p><b>Ziel</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Resensibilisierung für die positiven Attribute hinreichend guter ÖPNV-Angebote in und für die Kommunen,</li> <li>- unmerkliche sukzessive Penetration einer Neuorientierung,</li> <li>- Authentische Akzeptanz der Mobilität jenseits des MIV</li> </ul>
<p><b>Zielgruppen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Unmittelbar Meinungsführer und Entscheidungsträger,</li> <li>- mittelbar alle Bewohner sozialräumlicher Einheiten und / oder ganzer kommunaler Gebietskörperschaften</li> </ul>
<p><b>Voraussetzungen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bereitschaft zur Mitwirkung</li> <li>- in einfachster Form zur Aufstellung und regelmäßigen Bestückung der Info-Säule</li> <li>- in Ausbaustufen zur mündlichen (EDV-gestützten) ÖPNV-Information</li> <li>- oder gar zum Fahrkartenverkauf (diesbezüglich ist zu klären, ob und wie die Einrichtung Provisionen für den Fahrkartenverkauf vereinnahmen und somit zur Finanzierung beitragen kann)</li> </ul> <p>Wichtig ist die Kennzeichnung unter einer einheitlichen Bezeichnung (Signet etc.).</p>
<p><b>Vorgehen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Festlegung der Örtlichkeit(en)</li> <li>- Klärung der Beteiligungsformen</li> <li>- Bestellung / Verteilung / Aufstellung der bestückten Haltestellensäulen</li> <li>- Mitarbeiterschulung durch die Verkehrsunternehmen <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grundinformationen zur Fahr- und Betriebsplanung</li> <li>- Werkstattbesichtigung (Busfahren)</li> <li>- Infos über den Arbeitsplatz des Busfahrers</li> </ul> </li> <li>- Grundkurs Fahrplanlesen / Fahrplanauskunft / Tarifierkenntnisse / Killerphrasen</li> <li>- Regelmäßige telefonische Kontaktierung</li> <li>- 1 x pro Jahr Erfahrungsaustausch / Nachschulung</li> <li>- Klärung der örtlichen Verkaufsstellenstruktur / der Provisionsmöglichkeiten</li> <li>- Beschaffung / Installation der Infrastrukturen zum Fahrkartenverkauf</li> <li>- Schulung des Personals</li> </ul>




<b>Mögliche unerwünschte Nebenwirkungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Befürchtungen hinsichtlich der Überforderung von Mitarbeitern</li> <li>- Konkurrenzierung nahe gelegener (privater) Fahrkartenverkaufsstellen</li> <li>- Kommunales Interesse, z.B. Schülerkarten selbst zu verkaufen, um so die Provisionen vereinnahmen zu können</li> </ul>
<b>Kompensationsstrategien</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Befürchtungen sind unbegründet, weil die Mitarbeiter u.a. angeleitet werden, die wesentlichen Informationen aus dem Internet zu erlangen.</li> <li>- Für schwierige Fragen (z.B. zu Übergangstarifen) wird eine HotLine eingerichtet</li> <li>- Eine Konkurrenzierung sollte grundsätzlich vermieden werden</li> </ul> <p>Im Rahmen einer entsprechenden Vereinbarung wäre der Verkauf von Schülerkarten auszuschließen</p>
<b>Potenzial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Spekulativ / mutmaßlich nicht meßbar</li> <li>- Eine Resensibilisierung für den ÖPNV kommt jedoch der allgemeinen ÖPNV-Akzeptanz zugute</li> </ul>
<b>Kosten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Investitionskosten</li> <li>- Informationssäulen (inkl. Verteilung / Montage) je Stück ca. 500 €</li> <li>- Ausstattung mit Verkaufsequipment (im Fall 3), je Verkaufsstelle ca. 2.500 €</li> <li>- Personalschulung einmalig bei „Betriebsaufnahme“ ca. 4.000 €</li> <li>- Betriebskosten</li> <li>- Laufende / wiederholte Schulungsaufwendungen p.a. ca. 2.000 €</li> <li>- darüber hinaus nur marginal (Abrg. Fahrkartenverkauf, anteilig Strom etc.) ggf. zur weiteren EDV-Anpassung / Softwarepflege</li> </ul>
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ggf. aus öffentlicher Projektförderung (u.a. gem. § 14 ÖPNVG NRW)</li> <li>- Ggf. auch aus ÖPNV-Pauschale gem. § 11 ÖPNVG NRW</li> <li>- Ggf. Mitfinanzierung aus Verkaufsprovisionen</li> </ul>
<b>Realisierungsraum</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vielerorts</li> <li>- Hier: In allen Referenzkommunen</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">     </div> <p style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <span>Aldenhoven</span> <span>Ertstadt</span> <span>Bad Münstereifel</span> <span>Swisttal</span> </p>
<b>Vorbilder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ÖPNV-Info (auch Stelen) in öffentlichen Einrichtungen: Ennepe-Ruhr-Kreis</li> <li>- ÖPNV-Fahrkarten-Verkauf in BürgerBüros: Georgsmarienhütte</li> </ul>
<b>Sonstiges</b>	<p>Hinsichtlich kostengünstiger Beschaffung größerer Bestellmengen wären ggf. auch andere kreisangehörige Kommunen von vornherein einzubeziehen</p> <p>Denkbare weitere Resensibilisierungsmaßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>... - Herausgabe einer um Mobilitäts-Infos ergänzten Notfall-Mappe (Kladde) für Senioren,</li> <li>- Sitzungsterminierung nach ÖPNV-Erreichbarkeit</li> </ul> <p>Das Thema „Mobilität / ÖPNV“ könnte / sollte ständiger TOP jeder Fachausschuss-Sitzung sein (Reminder-Funktion)</p>

<b>Kurzbeschreibung</b>	<p>Alternativ oder ergänzend zu nachfragegesteuerten ÖPNV-Betriebsformen oder BürgerBussen kommt in Räumen unzureichender ÖPNV-Erschließung die Bereitstellung eines Fahrzeugs zur flexiblen Eigennutzung in Betracht. Die Fahrzeuge werden in erster Linie durch Kommunen (E-Mobile auch durch Energieversorger) gekauft oder geleast.</p> <p>Registrierte Nutzer müssen das Fahrzeug im Vorfeld reservieren (zumeist Buchungsplattform im Internet). Die Nutzungsentgelte werden zeit- oder leistungsabhängig abgerechnet. Zeitgleich gemeinsame Nutzungen sind erwünscht, aber nicht Bedingung.</p> <p>Organisation bzw. Management obliegen in der Regel ehrenamtlich Tätigen (Mitglieder einer Kirchengemeinde, örtlicher Vereine oder auch eine Dorfgemeinschaft). Die Schlüsselausgabe sowie die bei Elektrofahrzeugen notwendige Aufladung der Batterie kann durch ein örtliches (Kfz-) Unternehmen theoretisch aber auch von ehrenamtlichen Privatleuten übernommen werden.</p>
<b>Ziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ersatz wenig genutzter (teurer) Zweitwagen</li> <li>- Mobilitätsverbesserung für Nichtmotorisierte</li> </ul>
<b>Zielgruppen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nichtmotorisierte Bürger im ländlichen Raum</li> <li>- Temporäre Zweitwagennutzer</li> <li>- Gelegenheitsnutzer (Erstfahrzeug in Reparatur etc.)</li> </ul>
<b>Voraussetzungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Unzureichendes ÖPNV-Angebot</li> <li>- Straßenräumlich oder wirtschaftlich schwierige Erschließung</li> <li>- Hoher Zweit-/ Drittwagenbestand</li> <li>- Kümmerer vor Ort, im Idealfall hohes ehrenamtliches Engagement</li> <li>- Ggf. auch geeignete Vereinsstrukturen</li> </ul>
<b>Vorgehen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrzeugauswahl</li> <li>- Fahrzeugbeschaffung <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kauf / Leasing, Bereitstellung durch Kommune (Kreis, Energieversorger etc.)</li> <li>- Sponsoring (semi-öffentliche) Einrichtungen (Energieversorger, Sparkasse etc.)</li> </ul> </li> <li>- Erstellung einer internetbasierten Buchungsplattform (insbesondere für Nutzer ohne Internetzugang sollte das Dorfauto auch schriftlich oder telefonisch buchbar sein)</li> <li>- Schaffung von entsprechenden Organisationsstrukturen <ul style="list-style-type: none"> <li>- Trägerschaft, Finanzierung, Bürgschaft</li> <li>- Anmeldung, Steuer, Versicherung, Werbung / Sponsoring</li> <li>- Pflege, Wartung, Betankung (Aufladen der Batterie) etc.</li> </ul> </li> <li>- Verwaltung der Anmeldungen / Buchungen sowie der Abrechnung</li> <li>- Fahrzeugschlüssel-Verfügbarkeit, Chipkarten mit Mitglieder-codes</li> <li>- „Pflege“ der Vereins-/ Zuständigkeitsstrukturen</li> </ul>



Bild © LAG Eifel

<b>Mögliche unerwünschte Nebenwirkungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Durch Fahrten in benachbarte Versorgungszentren (zu Discountern etc.) wird die (noch) vorhandene örtliche Grundversorgung weiter geschwächt.</li> <li>- Legitimation für (defizitäre) Infrastruktureinrichtungen wie Post oder auch Sparkassenfilialen zum endgültigen Rückzug</li> </ul>
<b>Kompensationsstrategien</b>	- Keine
<b>Potenzial</b>	- Spekulativ
<b>Kosten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Investitionskosten</li> <li>- Erstellung Anmeldeplattform- und Abrechnungs-Software ca. 5.000 €</li> <li>- Bewerbung des Angebotes ca. 2.500 €</li> <li>- Fahrzeug (je nach Art der Beschaffung) ab ca. 25.000 €</li> <li>- Betriebskosten: p.a. (je nach Art der Beschaffung und Nutzung) ca. 5.000 €</li> <li>- Pflege der Vereinsstruktur p. a. ca. 1.000 €</li> </ul>
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nutzungsentgelte</li> <li>- Sponsoring und Werbung</li> <li>- Zuschüsse kommunaler Gebietskörperschaften</li> <li>- Ggf. aus öffentlicher Projektförderung (Bsp. Leader-Projekt)</li> </ul>
<b>Realisierungsraum</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei gegebenen Voraussetzungen vielerorts</li> <li>- hier als Option für die Dorfgemeinschaft Am Thürne konzipiert, aber nicht weiter verfolgt, da parallel durch den Kreis Euskirchen angestrebt</li> </ul>
<b>Vorbilder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hübenthal, Hessen</li> <li>- Gnötzheim, Bayern</li> <li>- Dorfauto Freilingen (Blankenheim), ab 04-2014 in Thürne (Bad Münstereifel)</li> <li>- Gey, (Nideggen, Kreis Düren)</li> </ul>
<b>Sonstiges</b>	

<b>Kurzbeschreibung</b>	<p>Busse sollen an Wochenend- und Feiertagen dort, wo kein Linienverkehrsangebot besteht, Zu- und Abbringerfahrten zu / von den Gottesdiensten gewährleisten.</p> <p>In Form von „Rundfahrten“ vor und nach den Gottesdiensten werden die Kirchenbesucher wohnungsnah abgeholt und auch wieder zurück (nach Hause) gebracht.</p> <p>Aufgrund des erwartbar zumeist betagten Klientels kann dies ggf. auch mit einer Abholung zu Hause und Rückfahrt bis vor die Haustüre geschehen (bei geringen Straßenquerschnitten in den Ortslagen dann aber nur mit Kleinbussen).</p> <p>Die Fahrten können ähnlich dem TaxiBus<sup>+</sup> von Haltestelle zu Haltestelle zum Linienverkehrstarif oder gegen Zuschlag mit Zu-Haus-Bedienung durchgeführt werden. Sinnvoll erscheint die vorherige (telefonische) Anmeldung des Mitfahr-Wunsches. Die partizipierenden Kirchengemeinden können / sollten an den Kostendeckungsbeiträgen beteiligt werden.</p>	 <p>Bild © Hilfswerk Kirche in Not</p>
<b>Ziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Teilnahmemöglichkeit an Gottesdiensten, die insbesondere in ländlichen Regionen mittlerweile nur noch einem bestimmten Turnus folgend in unterschiedlichen Ortsteilen / Pfarrgemeinden stattfinden. Das dadurch entstehende Mobilitätsersfordernis trifft dann zumeist auf ein deutlich reduziertes Fahrtenangebot im Rahmen des konventionellen Linienverkehrs</li> </ul>	
<b>Zielgruppen</b>	<p>Nichtmotorisierte Besucher der Gottesdienste</p>	
<b>Voraussetzungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Unzureichende / fehlende Erreichbarkeit der Gottesdienste</li> <li>- U.U. wechselnde / unregelmäßige Gottesdienste in unterschiedlichen Stadt-/ Gemeindeteilen bzw. an unterschiedlichen Orten</li> <li>- Ausreichende (potenzielle) Nachfrage zur Teilnahme an diesen Gottesdiensten</li> <li>- Fahrweg sollte möglichst siedlungsnah konzipiert sein (ggf. Hausabholung gegen Zuschlag in Abhängigkeit von Fahrzeuggröße und Straßenquerschnitten)</li> <li>- Unveränderter Richtungsbezug beim Ringverkehr für Hin- und Rückfahrten verteilt die systemimmanenten Fahrzeiten für alle Nutzer gleichmäßig</li> <li>- Kein Taktverkehr, sondern Orientierung des Fahrplans an den Anfangs- und Endzeiten der Gottesdienste</li> <li>- Einsatz barrierearmer Fahrzeuge</li> <li>- Adäquate Dispositionsstrukturen</li> </ul>	
<b>Vorgehen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recherche der (zukünftigen) Gottesdienstzeiten</li> <li>- Werden mehrere Gotteshäuser angefahren, Abstimmung der Anfangs- und Endzeiten („Gottesdienstzeitstafelung“)</li> <li>- In Frage kommende Siedlungslagen eruiieren <ul style="list-style-type: none"> <li>- Abschätzung der Haltestellenfrequentierung (Befragung Kirchenbesucher)</li> <li>- Festlegung der Fahrwege /-zeiten (ohne Linienverkehrs-Konkurrenz)</li> <li>- Puffer einbauen für optionale Haus-Abholung / nach Hause-Beförderung</li> </ul> </li> <li>- Dispositionsstrukturen klären, ein- bzw. aufbauen,</li> <li>- U.U. in Kombination mit anderen Mobilitätsangeboten (Veranstaltungen, Friedhofsbesuch usw.),</li> <li>- Festlegung der Finanzierungsstrukturen (Tarif - ggf. integriert, Kostendeckungsbeiträge Dritter, Sponsoring usw.)</li> <li>- Genehmigungsanträge klären / stellen</li> <li>- Intensive Kommunikation, insbes. über die involvierten Religionsgemeinschaften</li> </ul>	

<b>Mögliche unerwünschte Nebenwirkungen</b>	- keine
<b>Kompensationsstrategien</b>	
<b>Potenzial</b>	- Spekulativ - Feinerschließung, Barrierearmut und ggf. Hausabholung bergen Potenzial - Involvierte Religionsgemeinschaften (Veranstalter) würden partizipieren
<b>Kosten</b>	- Investitionskosten - (ergänzende) Haltestellenausrüstung ab ca. 2.000 € - Einstiegs-Kommunikation / Fahrgastinformation (optional) ab ca. 3.000 €  - Betriebskosten: in Abhängigkeit von Fahrweg und Bedienungshäufigkeit per anno ab ca. 3.000 €
<b>Finanzierung</b>	- Investitionskosten-Förderung gem. § 12 ÖPNVG NRW - Ggf. aus öffentlicher Projektförderung (u.a. gem. § 14 ÖPNVG NRW) - Ggf. auch aus ÖPNV-Pauschale gem. § 11 ÖPNVG NRW - Mitfinanzierung über die Religionsgemeinschaften
<b>Realisierungsraum</b>	- Bei gegebenen Voraussetzungen vielerorts
<b>Vorbilder</b>	- Nicht bekannt - Bei dem vorseitig abgebildeten BeichtMobil handelt es sich um eine „aufsuchende“ Dienstleistung
<b>Sonstiges</b>	Sofern eine Religionsgemeinschaft bereits einen (sporadischen) Fahrdienst vorhält, so ist dessen Integration zu klären.

## 7.2 Maßnahmen-Detaillierung

RegioM  
2030

## Zukunftskonzepte für die Mobilitätsversorgung der ländlichen Regionen



Maßnahmendetaillierung  
Der Mobilist - Stadt Bad Münstereifel, Gemeinde Swisttal



RegioM  
2030

## Detallierung

Mobilist



### Ausgangslage:

- Ausgeprägte manifezte und latente MIV-Affinität in der ländlichen Region
- ÖPNV „in den Köpfen“ = Schülerbeförderung<sup>1)</sup>

### Zielsetzungen:

- Mobilitäts- / Teilhabe- und Wohnstandortsicherung vor Ort
- Menschen zur MIV-alternativen Mobilität motivieren
- Konkrete Hilfestellung, insbes. beim Üben bzw. Wiederangewöhnen selbst bestimmter Mobilität (ÖPNV-Nutzung) leisten

für öm ze wiederanzejewöhne



<sup>1)</sup> „Klamme“ Kommunen diskutieren FO-Verkehre als „billige“ ÖPNV-Variante



RegioM  
2030

## Detailierung

Mobilist



- Eine(r) im Dorf (in mehreren Dörfern) weiß Bescheid.
- Er/ sie
  - fungiert als Berater(in) / Begleiter(in) in Sachen Mobilität,
  - gibt telefonische Mobilitätsauskünfte,
  - bietet Mobilitätssprechstunden an,
  - gibt Mobilitätskurse in VHS, Senioreneinrichtg., Vereinen usw.,
  - berät bei der Fahrpreisermittlung / Ticket-Beschaffung,
  - verkauft ggf, auch Fahrkarten,
  - hilft bei der Mobilitätsorganisation,
  - informiert über Zu-/ Abbringer- und Anschlussfahrten,
  - begleitet Menschen und übt mit ihnen selbst bestimmte Mobilität.
- Ideales Tätigkeitsfeld für Menschen im Ehrenamt, Bundesfreiwilligendienst oder freiwilligen sozialen Jahr!



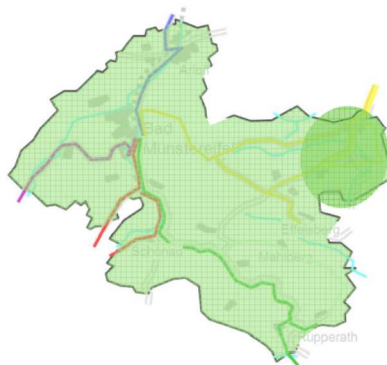
RegioM  
2030

## Detailierung

Mobilist



- Dörfergemeinschaft Am Thürne
- Stadt Bad Münstereifel<sup>1)</sup>



- Gemeinde Swisttal



<sup>1)</sup> Anregung des Kreises Euskirchen



RegioM  
2030

## Detailierung

Mobilist

Bad Münstereifel  
Swisttal

- Mobilisten gibt es noch nicht!<sup>1)</sup>
  - Voraussetzungen, u.a.
    - Institutionelle Angliederung (Körperschaften öffentlichen Rechts, Umsatzsteuer-befreite Einrichtungen etc.)
    - Aus-/ Fortbildungskonzept<sup>2)</sup>
    - Anerkennung (z.B. durch Bundesamt für Familie und zivilgesellschaftliche Aufgaben – BFzA)
      - Möglichkeiten „besonderer Einsatzbereiche u. Modellprojekte“
      - Pauschale Vergütung (z.B. durch BFzA) über Maßnahmenträger
- ... müssen erst geschaffen werden,  
... idealerweise in Form eines geförderten Pilotprojektes,  
das sich vergleichend auf beide Gebietskörperschaften erstreckt.

<sup>1)</sup> Auf Mobilitätsbegleitung beschränkt: Seniorenbegleiter, auf Information beschränkt: Mobilitätspaten im Hochsauerlandkreis  
<sup>2)</sup> Ggf. in Kooperation mit BufDi-Ausbildungsstätten

RegioM  
2030

## Detailierung

Mobilist

Bad Münstereifel  
Swisttal

### Pilotprojekt initiieren

- Fördergeber recherchieren
- Fördervoraussetzungen klären
  - Formale Zuordnung (BufDi, Fs), Ehrenamt
  - Institutionelle und arbeitsrechtliche Anbindung (Kreis, Kommune, Verkehrsunternehmen, AWO, Caritas o.ä.)
    - Verwaltung, Vergütungsabrechnungen etc.
    - Dienst-/ Einsatzplanung, Dienstaufsicht
    - Nachweisführung
  - Tätigkeitsbeschreibung
  - Aus-/ Fortbildungsinhalte und -verfahren
  - Anerkennungsverfahren (Abstimmung, Antragstellung)
- Projektskizze /-antrag formulieren



RegioM  
2030

## Detailierung

Mobilist



Bad Münstereifel  
Swisttal



### Pilotprojekt durchführen

- Potenziell Beteiligte zusammenführen
- Inhaltliche und formale Strukturen abstimmen
- Ausbildungsinhalte /-strukturen formulieren
- Stellenausschreibung
- PR-Aktivitäten strukturieren
  
- Aus-/ Fortbildung betreiben / betreuen
- Praxis betreuen
- Evaluation



RegioM  
2030

## Detailierung

Mobilist



Bad Münstereifel  
Swisttal



### Kosten

- Investitionskosten (Initiierung)
- Arbeitsplatz, EDV, Mobilitätsmittel ca. 5.000 €
- Lfd. Kosten:
- Aus-/ Fortbildung, lfd. Betreuung, jährlich ca. 5.000 €
- Eigenanteile für Geld- und Sachbezüge (bis zu) jährlich ca. 10.000 €
- Pilotierung/ Evaluation ca. 50.000 €

### Finanzierung

- Ggf. aus öffentlicher Projektförderung (u.a. gem. § 14 ÖPNVG NRW)
- Ggf. aus ÖPNV-Pauschale gem. § 11 ÖPNVG NRW



RegioM  
2030

## Zukunftskonzepte für die Mobilitätsversorgung der ländlichen Regionen



Maßnahmendetaillierung  
Haltewunschaste Stadt Erftstadt

RegioM  
2030

## Detailierung

## Haltewunschaste



Angebot

### Ausgangslage:

- Peripher gelegenen Siedlungslagen oder Gewerbegebiete mit geringer oder nur temporärer Nachfrage werden nicht oder nur durch Schleifen-/ Stichfahrten erschlossen
- Umwegfahrten (ohne Fahrgastwechsel) unattraktiv
- „Unproduktive“ Betriebsleistungen

### Zielsetzungen:

- Erschließung derzeit nicht bedienter Siedlungs- und Gewerbegebiete
- Einstellung unproduktiver Stich-/ Schleifenfahrten ohne Fahrgastwechsel
- Temporäre Straffung des Linienweges



RegioM  
2030

## Detailierung

## Haltewunschtaste



- Nur bei Bestellung wird eine entsprechende Fahrt per Funkübermittlung ausgelöst
- Zeitgerechte Aktivierung eines Balkensignals an der Hauptachse, um dem Busfahrer die notwendige Schleifen-/ Stichfahrt anzuzeigen
- Liegt kein Haltewunsch vor, bleibt das Fahrzeug auf der Hauptachse
- Anmeldung des Haltewunsches
  - Bei Einstieg stationär (ggf. auch per telefonisch)
  - Bei Ausstieg über Fahrpersonal
- Bei stationärer Anmeldung muss Fahrgast mehrere Minuten vor der eigentlichen Abfahrtszeit an der Haltestelle sein, um seinen Fahrtwunsch rechtzeitig abzusetzen nämlich bevor der Bus die jeweilige Abzweigung erreicht
- Zu erschließendes Gebiet sollte relativ nah an der Hauptachse liegen, um die Einhaltung des Fahrplanes nicht zu gefährden (Umläufe, Anschlüsse etc.)
- Kompensationsmöglichkeiten für temporäre Fahrzeitverluste
- Wendemöglichkeit für Stichfahrt
- Ausreichende Dimensionierung der Straßenquerschnitte
- Fotovoltaischer Betrieb v. Balkensignal und Haltewunschtaste nebst Funkübermittlung



RegioM  
2030

## Detailierung

## Haltewunschtaste



### Stadt Erftstadt



● Mögliche Standorte für Haltewunschasten



RegioM  
2030

Angebot

## Detailierung

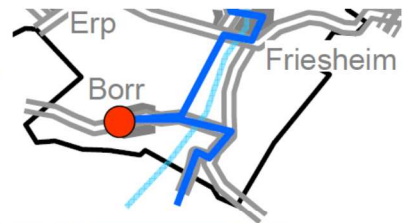
Haltewunschtaaste



Erfstadt

### Stadtteil Borr

- Linie 807 Euskirchen - Lechenich
- Derzeitige Bedienung des Stadtteils Borr im 60 Min.-Takt mittels Stichfahrt über Weilerstr. / Valderstr. und Lichtstr. (Umfahrung Kirche)
- Länge der Stichfahrt ca. 2,5 km entsprechend ca. 20.000 km/a.



RegioM  
2030

Angebot

## Detailierung

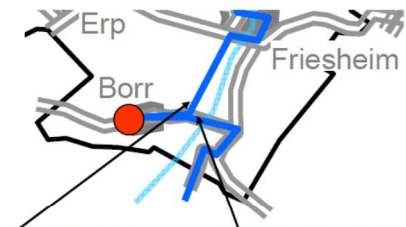
Haltewunschtaaste



Erfstadt

### Stadtteil Borr

- Ausrüstung der Haltestelle Borr mit Haltewunschtaaste
- Montage der Balkensignale
  - in Fahrtrichtung Euskirchen auf der Zülpicher Straße vor dem Abzweig Weilerstr. (1)
  - in Fahrtrichtung Lechenich auf der Weilerstr. vor dem Abzweig Zülpicher Straße (2)
- Kosten
  - Investition: ca. 10.000 €
  - Betrieb: marginal



RegioM  
2030



## Detailierung

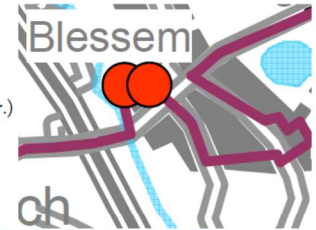
Haltewunschtaaste



Erfstadt

### Stadtteil Blessem

- Linie 990 Lechenich - Brühl
- Derzeitige Bedienung des Stadtteils Blessem (Haltestellen Klaus-Schäfer-Str., Von-Stephan-Str.) im 30-/60 Min.-Takt über K44 und Frauenthaler Straße
- Länge der Umweg ca. 1,0 km entsprechend ca. 12.500 km/a.



RegioM  
2030



## Detailierung

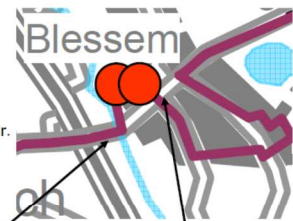
Haltewunschtaaste



Erfstadt

### Stadtteil Blessem

- Ausrüstung der Haltestellen Von-Stephan-Str. und Klaus-Schäfer-Str. mit Haltewunschtaasten
- Montage der Balkensignale
  - in Fahrtrichtung Liblar / Brühl auf der Bonner Str. vor dem Kreisverkehr (1)
  - in Fahrtrichtung Lechenich auf der Frauenthaler Str. im Bereich der Haltestelle Frauenthal (2)
- Kosten
  - Investition: ca. 25.000 €
  - Betrieb: marginal
- **Empfehlung: keine Umsetzung**
  - Regelmäßige Fahrgastwechsel
  - keine Einsparung erwartbar



Standorte Balkensignale



RegioM  
2030



## Detailierung

Haltewunschta



Erfstadt

### Wirtschaftspark Erfstadt

- Erfstädter Wirtschaftspark derzeit nicht durch den ÖPNV bedient
- Linie 920 Horrem – Erfstadt bedient nur peripher (Haltestelle Erfstadt Wirtschaftspark auf der Straße An der Patria)
- Fußwege von der Haltestelle bis zu den (zukünftig) ansässigen Unternehmen teilweise > 500m



RegioM  
2030



## Detailierung

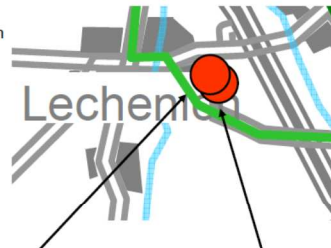
Haltewunschta



Erfstadt

### Wirtschaftspark Erfstadt

- Erschließung des Gewerbegebietes durch Einrichtung von zwei Haltestellen
- Otto-Hahn-Allee / Albert-Einstein-Str. und Bedienung durch Linie 920
- Erwartbar geringe Nachfrage  
→ Haltewunschta (Nachfragetest)
- Schleife ca. 1,3 km / ca. 5.000 km/a. (jede 4. Fahrt wird angefordert)
- Montage der Balkensignale jeweils vor dem Kreisverkehr
- Kosten
- Investition: ca. 15.000 €
- Betrieb: marginal



Standorte Balkensignale





RegioM  
2030



## Detailierung

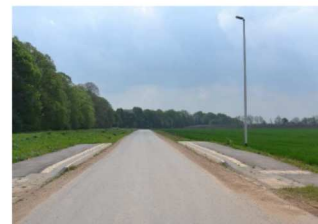
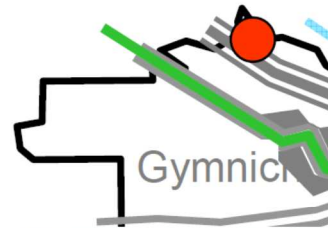
Haltewunschtaсте



Erfstadt

### Gymnicher Mühle

- Derzeit wird das Naturparkzentrum nicht durch den ÖPNV bedient
- Linie 920 Horrem – Erfstadt bedient auch (noch) nicht peripher (Haltestelle auf Kerpener Str. im Einmündungsbereich Gymnicher Mühle im Bau)
- Fußwege von zukünftiger Haltestelle Kerpener Str. bis zum Naturparkzentrum ca. 1,3 km
- Haltestelleninfrastruktur an Gymnicher Mühle bereits vorhanden



RegioM  
2030



## Detailierung

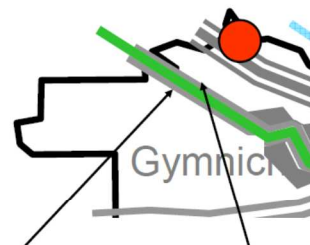
Haltewunschtaсте



Erfstadt

### Gymnicher Mühle

- Erschließung des Naturparkzentrums durch bereits eingerichtete Haltestelle und Bedienung durch Linie 920 mittels Haltewunschtaсте
- Erwartbare Nachfrage sehr gering (Freizeitverkehre, Wochenende)
- Stichfahrt ca. 2,6 km / ca. 1.500 km/a. (10 Fahrten pro Woche)
- Montage der Balkensignale vor Abzweig Gymnicher Mühle
- Kosten
  - Investition: ca. 10.000 €
  - Betrieb: marginal



Standorte Balkensignale



RegioM  
2030

## Zukunftskonzepte für die Mobilitätsversorgung der ländlichen Regionen



Maßnahmendetaillierung  
Netzlückenschluss „Am Thürne – Rheinbach / Bonn“



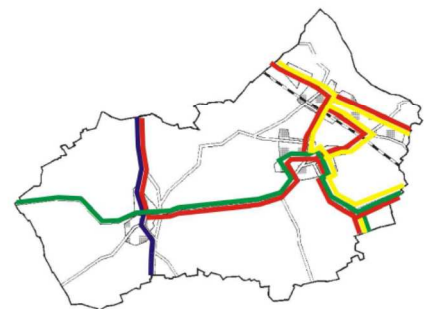
RegioM  
2030

## Detailierung Netzlückenschluss



### Ausgangslage:

- Wirtschaftlichkeitsgebot gebietet ÖPNV-Angebotskonzentration auf nachfragestarke Achsen,
- verbunden mit unattraktiven Umwegfahrten und/ oder (z.T.) mehrfachen Umstiegen für nachfrageschwache Relationen
- In Nahverkehrsplänen wurden „grenzüberschreitende“ Verbindungen (u.a. wg. geringer Nachfrage) gekappt.



RegioM  
2030

Angebot

## Detaillierung

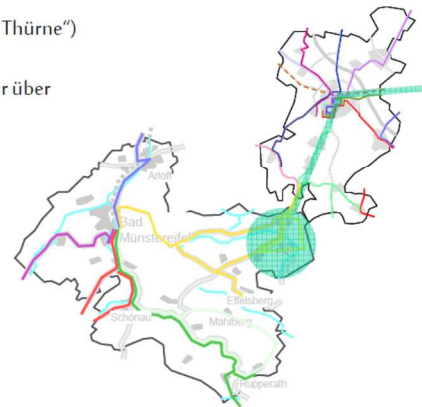
## Netzlückenschluss



Höhendörfer  
Bad Münstereifel

**Anwendungsfall:**

- Fehlende Direkt-Verbindung zwischen den Höhendörfern („Am Thürne“) und Rheinbach / Bonn
- Durchbindung von / nach Bonn nur über langen (und teureren) Umweg Bad Münstereifel Bf



RegioM  
2030

Angebot

## Detaillierung

## Netzlückenschluss



Höhendörfer  
Bad Münstereifel

**Bedienungsalternativen / Konzeptvarianten:**

- Verlängerung der Linie 814 von Rheinbach bis Kurtenberg (1,4 km) mit Anschluss an die Linie 828 in/aus Richtung Höhendörfer (Anpassung der Fahrzeitlagen / Anschlusspräferenzen)
- Durchbindung der Linie 814 von Rheinbach bis in die Höhendörfer (auch hier Anschlusspräferenzen ändern)
- Durchbindung der Linie 828 bis nach Rheinbach Bf (ggf. ohne Unterwegs-Halt auf Rheinbacher Stadtgebiet)
- ... unter Beteiligung des Aufgabenträgers Rhein-Sieg-Kreis



RegioM 2030

Angebot

## Detaillierung

## Netzlückenschluss



Höhendörfer  
Bad Münstereifel

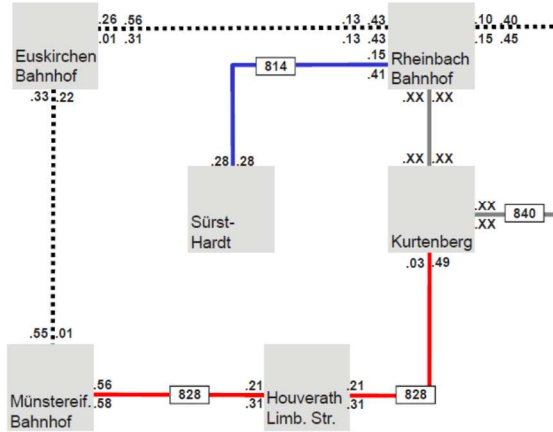
### Status quo

Gute Anchlüsse an den Bahnhöfen Rheinbach (814/DB) und B. Münstereifel (828/DB)

Anchlüsse in Kurtenberg – wenn überhaupt – nur zufälliger Natur (828/840)

→ Keine attraktive Fahrtmöglichkeiten aus den Höhendörfern in Richtung Rheinbach / Bonn

.XX = kein Taktfüge



RegioM 2030

Angebot

## Detaillierung

## Netzlückenschluss



Höhendörfer  
Bad Münstereifel

### Konzept 1

Verlängerung der Linie 814 von Rheinbach bis Kurtenberg (1,4 km) mit Anschluss an die Linie 828 in/aus Richtg. Höhendörfer

Anpassung der Fahrzeiten Linie 814

→ Gute Anchlüsse bleiben bestehen

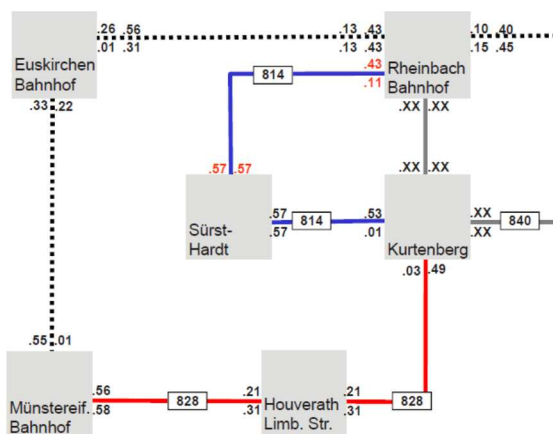
→ Umlauf 814 unwirtschaftlich

→ Umwegfahrt / rel. lange Fahrzeit

→ +10 TKM Angebot

→ +12 TKM Nachfrage

.XX = kein Taktfüge



RegioM 2030

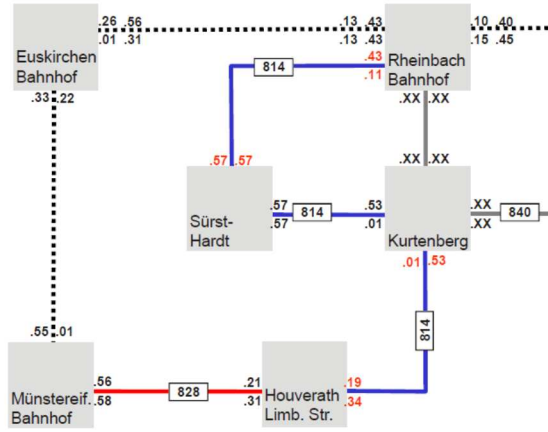
Angebot

## Detaillierung

## Netzlückenschluss



Höhendörfer  
Bad Münstereifel



### Konzept 2

Verlängerung der Linie 814 von Rhein-bach bis in die Höhendörfer / Verkürzung der Linie 828 BAM – Houverath

- Anpassung der Fahr-zeiten Linie 814/828
- Gute Anschlüsse bleiben bestehen
  - Kein U-erfordernis
  - Umlauf 828 unwirtschaftlich
  - Umwegfahrt / rel. lange Fahrzeit
  - +10 TKM Angebot
  - +12 TKM Nachfrage

XX = kein Taktgefüge



RegioM 2030

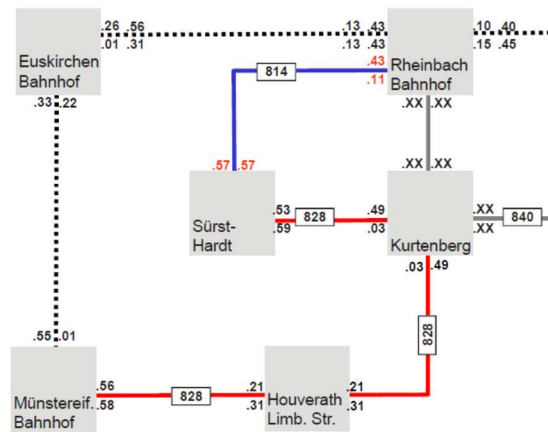
Angebot

## Detaillierung

## Netzlückenschluss



Höhendörfer  
Bad Münstereifel



### Konzept 3

Verlängerung der Linie 828 von BAM bis Sürst/Hardt

- Anpassung der Fahr-zeiten Linie 814
- Gute Anschlüsse bleiben bestehen
  - Umlauf 814 und 828 wirtschaftlich
  - Umwegfahrt / rel. lange Fahrzeit
  - +10 TKM Angebot
  - +12 TKM Nachfrage

XX = kein Taktgefüge



RegioM 2030

Angebot

Detaillierung

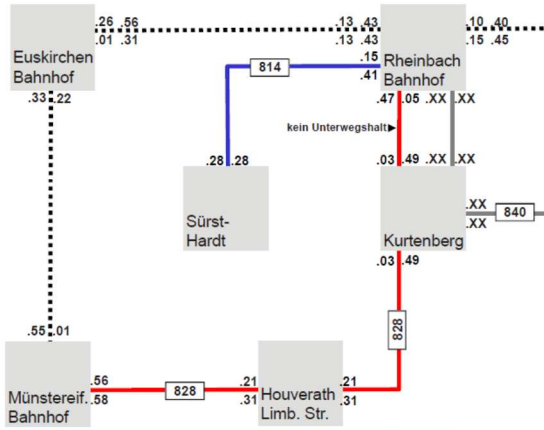
Netzlückenschluss



Höhendörfer  
Bad Münsteriefel

Konzept 4

Verlängerung der Linie 828 von BAM bis Rheinbach, ohne Unterwegshalt zw. Kurtenberg und Rheinbach



- Gute Anschlüsse bleiben bestehen
- Kein U-erfordernis
- kurze Fahrzeit
- Umlauf 828 unwirtschaftlich (EU-Taxis in Rheinbach, kein PFG)
- +44 TKM Angebot
- +20 TKM Nachfrage

XX = kein Takteffige



RegioM 2030

Angebot

Detaillierung

Netzlückenschluss



Höhendörfer  
Bad Münsteriefel

Kosten

Erwartbar geringe Inanspruchnahme des neuen Angebotes impliziert zumindest in der Einführungsphase den Einsatz von TaxiBussen

- Konzepte 1 - 3 ca. 22.500 €/a. <sup>1)</sup>
- Konzept 4 ca. 35.000 €/a. <sup>1)</sup>

Einnahmen

- Konservative Berechnung / keine Kalkulation von Einnahmen

Finanzierung

- Anteilig durch die beiden ÖPNV-Aufgabenträger Kreis Euskirchen und Rhein-Sieg-Kreis

<sup>1)</sup> Kalkulation auf Basis des derzeit gültigen unrabattierten Taxi-Tarifs im Kreis Euskirchen



RegioM  
2030

## Zukunftskonzepte für die Mobilitätsversorgung der ländlichen Regionen



Maßnahmendetaillierung

Resensibilisierung Aldenhoven, Bad Münstereifel, Erftstadt, Swisttal

RegioM  
2030

## Detailierung      Resensibilisierung



### Ausgangslage:

- Vielerorts geringes ÖPNV-Bewusstsein in Politik u. Administration<sup>1)</sup>
- ÖPNV „in den Köpfen“ = Schülerbeförderung und / oder Kosten<sup>2)</sup>
- Selbst relativ gute Angebote finden nur geringe Beachtung.

### Zielsetzungen:

- Meinungsführer und Entscheidungsträger (wieder) sensibilisieren
  - für die Mobilitäts- und Teilhabesicherung Nichtmotorisierter,
  - für den Stellenwert des ÖPNV im interkommunalen Wettbewerb
- Akzeptanz-Förderung
  - ohne „Bekanntnisse“,
  - ohne langfristige finanzielle Verpflichtungen,
  - durch kleine, aber sichtbare, erfolgreiche Schritte
- Unmerkliche sukzessive Penetration der Neuorientierung



<sup>1)</sup> Zumeist letzte regelmäßige ÖPNV-Nutzung in der eigenen Schulzeit

<sup>2)</sup> „Klamme“ Kommunen diskutieren FO-Verkehr als „billige“ ÖPNV-Variante

RegioM  
2030

## Detailierung

## Resensibilisierung



- ÖPNV-Grundinformation in allen öffentlichen Einrichtungen



- Info-Auslage nicht als unmerklicher Teil unzähliger anderer Flyer, Broschüren etc., sondern an einheitlichen, wiedererkennbaren Haltestellen-Stelen (in Foyers etc.)

- Geschultes Verwaltungs-Personal, das Internet-basierte ÖPNV-Auskünfte geben kann



- ÖPNV-Info und Fahrkarten-Verkauf in Bürger- und Tourismus-Büros



- ÖPNV-Info als inhaltlicher Bestandteil stationärer und Internet-basierter Hotel- bzw. Übernachtungsinfos



Mai 2014

RegioM  
2030

## Detailierung

## Resensibilisierung



- ÖPNV-Hinweise auf/ in allen kommunalen Kommunikationsmitteln

- ... nicht irgendwo und überall verschieden, sondern als einheitlicher Verlinkungsbutton (StVO-Zeichen 224) stets auf der ersten Seite kommunaler Homepages



- ... als Bestandteile plakatierter öffentl. Informationen

- ... als Bestandteile jedweder Tourismus-Informationen



- ... als Bestandteile in (Neu-)Bürger-Broschüren, Umweltkalendern usw.

- ... als Bestandteile kommunaler Absenderangaben oder Frankierungs-Aufdrucke



Mai 2014



RegioM  
2030



## Detaillierung

## Resensibilisierung



- Herausgabe einer „Notfall-Mappe“ (Kladde) für ältere Menschen (vgl. Stadt Georgsmarienhütte), die um substantielle Mobilitäts-Informationen (Auskunfts-Nummern /-Email-Adressen, TaxiBus-Bestellung, Tarifstruktur usw.) ergänzt wird
- Sitzungsterminierung nach ÖPNV-Erreichbarkeit
- Mobilitätssicherung / ÖPNV als fixer TOP jeder Fachausschuss-Sitzung (Reminder-Funktion)
  
- Weitere, gleichermaßen kostengünstige Maßnahmen sind denkbar – der Phantasie sind keine Grenzen gesetzt.



RegioM  
2030



## Detaillierung

## Resensibilisierung



- Teile der Maßnahmen existieren bereits:
  - ÖPNV-Info-Stelen in öffentl. Einrichtungen, Ennepe-Ruhr-Kreis,
  - Internet-basierte ÖPNV-Info in BürgerBüros, Ennepe-Ruhr-Kreis,
  - Senioren-Notfall-Mappe, Stadt Georgsmarienhütte,
  - Fahrkarten-Verkauf in BürgerBüros, Stadt Georgsmarienhütte,
  - ÖPNV-Info-Verlinkung mittels StVO-Zeichen 224, Gemeinde Aldenhoven, spontan umgesetzt
- Andere Teile können / sollten problemlos umgesetzt werden



RegioM  
2030

Marketing Info  
Sicherheit Service

## Detailierung

## Resensibilisierung



Anwendungsbezüge (nahezu allerorten sinnvoll)

Gemeinde Swisttal



Gemeinde Aldenhoven<sup>1)</sup>



<sup>1)</sup> Bereits realisiert



RegioM  
2030

Marketing Info  
Sicherheit Service

## Detailierung

## Resensibilisierung



### Kosten

- ÖPNV-Info-Stelen, je Stk.  
(gemeinsame Bestellung über Verkehrsunternehmen ermöglicht Mengenrabatt)
- Ansonsten sind Kosten nicht zu beziffern, weil – wenn überhaupt - nur marginal

ca. 500 €

### Finanzierung

- Ggf. aus ÖPNV-Pauschale gem. § 11 ÖPNVG NRW
- Zumeist jedoch aus Haushaltsmitteln



RegioM  
2030

## Zukunftskonzepte für die Mobilitätsversorgung der ländlichen Regionen



Maßnahmendetaillierung  
TaxiBus+ Gemeinde Aldenhoven

RegioM  
2030

## Detailierung

TaxiBus+



### Allgemeine Ausgangslage:

- Differenzierte Bedienung „bis zur Unkenntlichkeit“
- Vielfach räumlich und / oder zeitlich überlagerte ÖPNV-Fahrtenangebote
- Angebotsstrukturelle und wirtschaftliche Konkurrenzierung
  - Zufällige Vor-/ Nachteile bei Fahrpreisen / Komfort
  - Für ungeübte Fahrgäste unbegreifbar
  - Doppelfinanzierung

### Zielsetzungen:

- Restrukturierung des ÖPNV-Angebotes  
LinienTarif auf Linien, Zu-Haus-Bedienung mit Zuschlag
- Einfachheit, Begreifbarkeit, Praktikabilität
- „Weniger ist Mehr“

RegioM  
2030

Angebot  
Tarif  
Vertrieb

## Detailierung

TaxiBus<sup>+</sup>



Aldenhoven



### ÖPNV-Liniennetz

- SB 11 Aachen – Mariadorf – Aldenhoven – Jülich – Forschungszentrum
- 6 Eschweiler – Aldenhoven – Jülich
- 71 Geilenkirchen – Baesweiler – Siersdorf – Aldenhoven
- 90 Alsdorf – Siersdorf – Aldenhoven
- 278 Linnich – Ederen – Aldenhoven
- 281 Jülich – Ederen – Freialdenhoven – AST Freialdenhov. – Aldenhoven – Jülich



Mai 2014

3

RegioM  
2030

Angebot  
Tarif  
Vertrieb

## Detailierung

TaxiBus<sup>+</sup>



Aldenhoven

### Charakteristika des derzeitigen ÖPNV

- Ausreichende Verbindungen in die Nachbarkommune Eschweiler (Linie 6)
- Sehr gute Verbindungen in das Mittelzentrum / Nachbarkommune Jülich (überlagernde Linien SB 11 und 6)
- Attraktive Verbindungen in das Oberzentrum Aachen und die Nachbarkommune Alsdorf (Linien SB 11 und 6)
- Ausreichende jedoch wenig attraktive Verbindungen (kein Sonntagsverkehr, nur partielle Vertaktung) in Fahrtrichtung Baesweiler / Geilenkirchen (Linie 71)
- Sehr schlechte Anbindung des Gemeindeteils Freialdenhoven, sowohl in die Nachbarkommunen als auch an das Zentrum (Linie 278, 281);
  - Defizit von besonderer Bedeutung, da Freialdenhoven „keine“ Infrastruktur (mehr) hat; nächster Einzelhandel im Ortsteil Siersdorf, jedoch auch hierhin keine ÖPNV-Verbindung
- Die südlichen Gemeindeteile sind insgesamt gut an das Zentrum und teilweise auch untereinander ausreichend angebunden.
- Ergänzung durch AST-Verkehr in den typischen Schwachverkehrszeiten (mo.-fr. ab 19:00 Uhr, sa. ab 15:00 Uhr und so./fe. ab 10:00 Uhr, zumeist im 120'-Takt)



Mai 2014

4

RegioM  
2030

## Detailierung

TaxiBus<sup>+</sup>



Aldenhoven



- Maßnahme: Anbindung des Gemeindeteils Aldenhoven an das Zentrum und an den Ortsteil Siersdorf sowie Überführung des gesamten derzeitigen AST-Verkehrs in TaxiBus<sup>+</sup>
- Einsatz von nachfragegesteuerten TaxiBussen von Haltestelle zu Haltestelle zum Linienverkehrstarif
- Als Komfortangebot optional Hausabholung oder Beförderung zu individuellem Fahrtziel (Zu-Haus-Bedienung) mit Zuschlag (TaxiBus<sup>+</sup>)
- Fahrtenangebot
  - mo. - fr. 06:00 Uhr - 23:00 Uhr im 60'-Takt
  - sa. 06:00 Uhr - 15:00 Uhr im 60'-Takt  
17:00 Uhr - 23:00 Uhr im 120'-Takt
  - so./fe. 11:00 Uhr - 23:00 Uhr im 120'-Takt



5

RegioM  
2030

## Detailierung

TaxiBus<sup>+</sup>



Aldenhoven



### TaxiBus<sup>+</sup> Linien

- Siersdorf – Freialdenhoven - Aldenhoven
- Jülich – Aldenhoven – Jülich (derzeitiger AST-Verkehr)



6

RegioM  
2030

## Detailierung

TaxiBus<sup>+</sup>

Aldenhoven



### Auswirkungen der Maßnahme

- Anbindung des Gemeindeteils Freialdenhoven und damit nicht zuletzt Attraktivierung des Wohnstandortes
- Für Fahrgäste im TaxiBus<sup>+</sup>-Bedienungsbereich besteht die Möglichkeit der günstigen Beförderung zum Linienverkehrstarif von Haltestelle zu Haltestelle oder der zuschlagpflichtigen Zu-Haus-Bedienung (z. B. auf dem Rückweg mit schwerem Einkaufsgut)
- Der Linienverkehrstarif motiviert die Fahrgäste zu regelmäßiger Nutzung (Wegfall des insbesondere für regelmäßige Nutzer „teueren“ AST-Tarifs)
- Einnahmeausfälle für das Verkehrsunternehmen aus dem selben Grund (...es sei denn, dass durch die Maßnahme vermehrt Abo-Kunden gewonnen werden)



Mai 2014

71

RegioM  
2030

## Detailierung

TaxiBus<sup>+</sup>

Aldenhoven



### Räumliche Erschließung

- „Linie Freialdenhoven“
  - Durch Nutzung derzeitiger Haltestellen wird der Gemeindeteil Freialdenhoven nahezu vollständig erschlossen.
  - Bei Nutzung der optionalen Zu-Haus-Bedienung wird jeder Wohnstandort erreicht.
- Anbindung der Linie in Aldenhoven Markt an weiterführende Linien nach Jülich und Eschweiler sowie in Richtung Alsdorf / Aachen
- Vermeidung von Parallelbedienungen zu bestehendem Linienverkehr (Linie 278) / Einbindung schlecht nachgefragter Fahrten in das neue System
- Linie Jülich – Aldenhoven in SVZ (derzeit AST-Verkehr)
  - In Anlehnung an Nachfrage im derzeitigen AST-Verkehr
- In den Schwachverkehrszeiten kann die „Linie Freialdenhoven“ eingestellt werden.



Mai 2014

8

RegioM  
2030

## Detailierung

TaxiBus<sup>+</sup>

Aldenhoven



### Zeitliche Erschließung

- „Linie Freialdenhoven“
  - mo. - fr. 06:00 Uhr - 19:00 Uhr im 60'-Takt
  - sa. 06:00 Uhr - 15:00 Uhr im 60'-Takt
- Linie Jülich – Aldenhoven in SVZ (derzeit AST-Verkehr)
  - mo. - fr. 20:00 Uhr - 23:00 Uhr im 60'-Takt
  - sa. 17:00 Uhr - 23:00 Uhr im 120'-Takt
  - so./fe. 11:00 Uhr - 23:00 Uhr im 120'-Takt

Parallelbedienungen zum konventionellen Linienverkehr sind unbedingt auszuschließen, da konkurrenzierende Fahrtenangebote insbesondere bei nachfragegesteuerten Verkehren zu deutlichen Mehrkosten bei gleichen Einnahmen führen.



Mai 2014

Regionalverkehr Köln GmbH

9

RegioM  
2030

## Detailierung

TaxiBus<sup>+</sup>

Aldenhoven



### Kosten

- Angebot Linie Siersdorf - Freialdenhoven - Aldenhoven
  - 12.000 Fahrten/a. (Streckenabschnitte)
  - 70.000 Km/a.
- Nachfrage Linie Siersdorf - Freialdenhoven - Aldenhoven
  - Je nach Wochentagsgruppe und Streckenabschnitt 20 % - 50% (ca. 5.000 Fahrten / a.)
  - Durchschnittlich ca. 80 % - 90 % der Gesamtstreckenabschnitte (ca. 25.000 km/a.)
- Angebot Linie Jülich - Aldenhoven - Jülich
  - 3.300 Fahrten/a.
  - 75.000 Km/a.
- Nachfrage Linie Siersdorf - Freialdenhoven - Aldenhoven
  - Je nach Wochentagsgruppe 50 % - 'zumeist 100% (ca. 3.000 Fahrten / a.)
  - Durchschnittlich ca. 40% der Gesamtstreckenabschnitte (ca. 20.000 km/a.)
- Gesamtkosten unter Zugrundelegung des aktuellen TaxiTarifs des Kreis Düren (inkl. Rabattierung) ca. 80.000 €/a. für beide Linien



Mai 2014

Regionalverkehr Köln GmbH

10

RegioM  
2030

## Detailierung

TaxiBus<sup>+</sup>

Aldenhoven

### Einnahmen

- ... aus Linienverkehr ca. 10.000 €/a.
- ... aus Zu-Haus-Bedienung ca. 5.000 €/a.

### Finanzierung

- ... aus heutigen AST-Kosten der Linie Jülich – Aldenhoven - Jülich
- ... aus Ersparnis der Betriebsleistungskosten auf der Linie 278  
(Kompensation gering besetzter Busse durch TaxiBus<sup>+</sup>)



RegioM  
2030

## Zukunftskonzepte für die Mobilitätsversorgung der ländlichen Regionen



Maßnahmendetaillierung  
TaxiBus<sup>+</sup> Stadt Bad Münstereifel

**RK**  
Mai 2014  
Regionalverkehr Köln GmbH

RegioM  
2030

## Detailierung

TaxiBus<sup>+</sup>

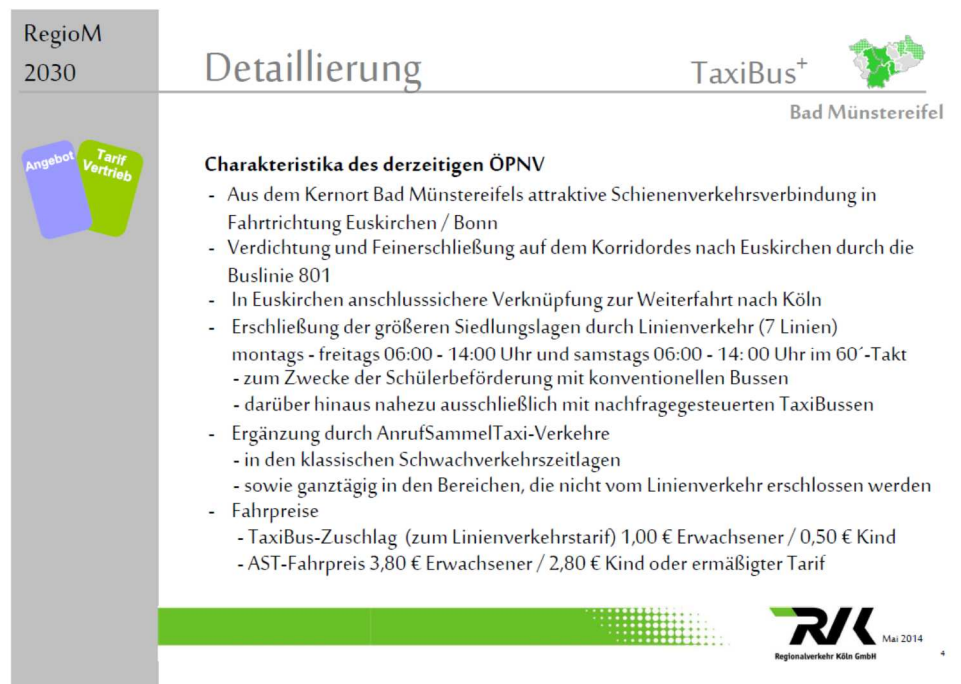
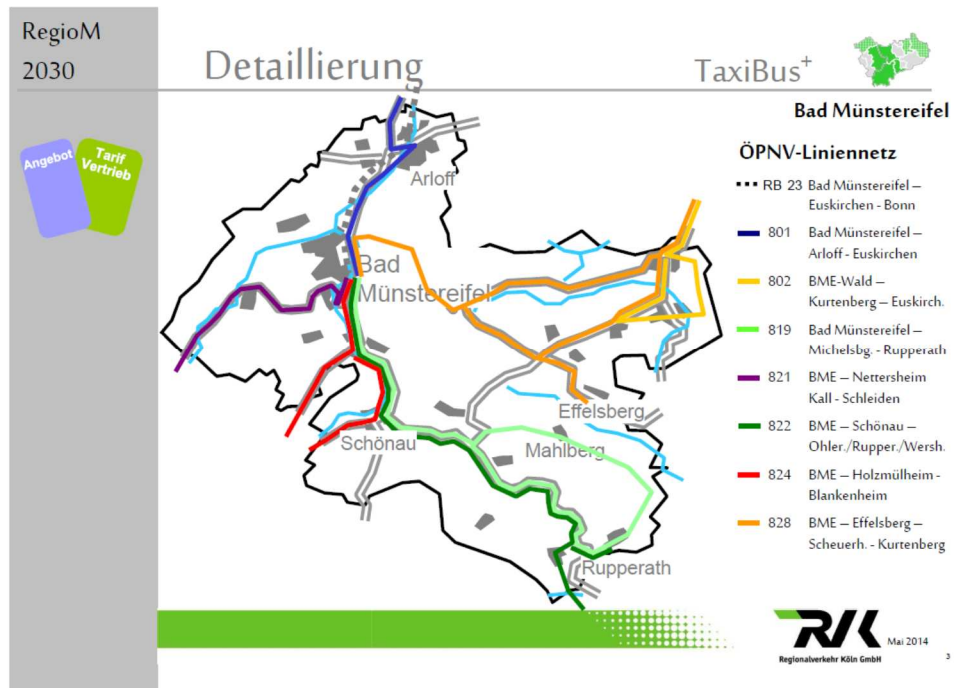
### Allgemeine Ausgangslage:

- Differenzierte Bedienung „bis zur Unkenntlichkeit“
- Vielfach räumlich und / oder zeitlich überlagerte ÖPNV-Fahrtenangebote
- Angebotsstrukturelle und wirtschaftliche Konkurrenzierung
  - Zufällige Vor-/ Nachteile bei Fahrpreisen / Komfort
  - Für ungeübte Fahrgäste unbegreifbar
  - Doppelfinanzierung

### Zielsetzungen:

- Restrukturierung des ÖPNV-Angebotes  
LinienTarif auf Linien, Zu-Haus-Bedienung mit Zuschlag
- Einfachheit, Begreifbarkeit, Praktikabilität
- „Weniger ist Mehr“

**RK**  
Mai 2014  
Regionalverkehr Köln GmbH



RegioM  
2030

## Detailierung

TaxiBus<sup>+</sup>

Bad Münstereifel

Maßnahme: Einstellung des AnrufSammelTaxi-Verkehrs bei gleichzeitiger Option der Hausabholung / Zu-Haus-Bedienung im Rahmen des bestehenden TaxiBus-Verkehrs

- Ausdehnung der TaxiBus-Betriebszeiten
  - Mo. - Fr. 06:00 Uhr - 23:00 Uhr im 60'-Takt (Ergänzungen freitags abends)
  - Sa. 06:00 Uhr - 14:00 Uhr im 60'-Takt  
16:00 Uhr - 02:00 Uhr im 120'-Takt
  - So. 10:00 Uhr - 22:00 Uhr im 120'-Takt
- (Teil-) Erschließung der Siedlungsbereiche, die derzeit ausschließlich vom AST-Verkehr bedient werden mit TaxiBussen
- Einzelne Streu-Siedlungslagen werden u.U. nicht mehr im Rahmen des Linienverkehrs angebunden (bislang Nachfrage nahe Null, AST-Abfahrtsstelle in zumutbarer Entfernung zur nächsten Linienverkehrshaltestelle)
- Hausabholung / Zu-Haus-Bedienung nicht möglich / problematisch, wenn zur gewünschten Zeitlage wegen hoher Nachfrage (Schülerverkehr) ein Bus eingesetzt wird (Straßenquerschnitte, Topographie, „enger“ Fahrplan)
- „Letzte Meile“ in Eigenverantwortung der Bewohner von Streu-Siedlungslagen, Attraktivierung des Zu-/ Abgangs durch Schaffung entsprechender Infrastrukturen

RegioM  
2030

## Detailierung

TaxiBus<sup>+</sup>

Bad Münstereifel

Eckdaten des derzeitigen AST-Verkehrs (Bezugsjahr 2013)

- Nachfrage aller AST-Fahrten (insgesamt ca. 3.650)
  - zu Zeitlagen des Linienverkehrsverkehrs auf den Hauptachsen ca. 20 % (750 Fahrten) davon finden 70 % der Fahrten auf 2 Relationen statt
    - 284 Fahrten zwischen Wittscheider Hof, Weissenstein und Bad Münstereifel Bf
    - 247 Fahrten zwischen Rodert und Bad Münstereifel Bf
  - von den übrigen AST-Abfahrtsstellen / zu den übrigen individuellen Fahrtzielen wird durchschnittlich weniger als 1 Fahrt nachgefragt !!
- zu den übrigen Zeitlagen (klassische SVZ) ca. 80 % (2.900 Fahrten)
  - montags - freitags ab ca. 20:00 Uhr ca. 1.000 Fahrten/a.
  - samstags ab ca. 15:00 Uhr ca. 900 Fahrten/a.
  - sonn- und feiertags ganztags ca. 1.100 Fahrten/a.



RegioM  
2030

## Detailierung

TaxiBus<sup>+</sup>



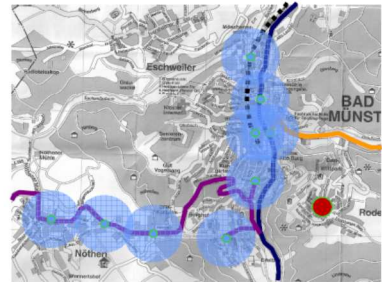
Bad Münstereifel



AST-Abfahrtstelle Weissenstein



AST-Abfahrtstelle Rodert



Mai 2014

7

RegioM  
2030

## Detailierung

TaxiBus<sup>+</sup>



Bad Münstereifel



### Auswirkungen der Maßnahme

- Vereinfachung / bessere Verständlichkeit des Verkehrsangebotes
- Kostengünstigere Beförderung insbesondere in den Abendstunden
- Das gilt sowohl für Fahrten entlang der Linie als auch für abseits gelegene Ziele
- Bündelung der Fahrten durch Integration der AST-Fahrten in den TaxiBus-Verkehr, keine Parallelbedienung auf einzelnen Streckenabschnitten
- Einheitlichere Abrechnungsmodalitäten (nur noch TaxiBus), aber
- Abrechnung auf Soll-Km-Basis problematisch (jedes Ziel müsste in der Dispositions- und Abrechnungssoftware hinterlegt sein)
- Fahrtwünsche abseits der Linie zu den Zeitlagen der Schülerbeförderung (mit Bussen) können im Einzelfall nicht erfüllt werden (Abweichen vom Linienweg nur in Ausnahme fällen / eher gar nicht möglich)
- Attraktivierung des Zu-/ Abgangs durch Schaffung entsprechender Infrastrukturen, sichere Fußwege, attraktive Fahrradwege, Fahrradabstellanlagen / Fahrradboxen (besonders wichtig für teure Räder / Pedelecs), kleine Mobilitätsstationen



Mai 2014

8

RegioM  
2030



## Detaillierung

TaxiBus<sup>+</sup>



Bad Münstereifel

### Wirtschaftlichkeitseinschätzungen

- Einsparungen durch Streichung des gesamten AST-Verkehrs (ca. 50 TDM/a.)
- Überwiegender Teil derzeitiger AST-Fahrten können im Rahmen des TaxiBus-Verkehrs mitbedient werden und führen zu marginalen Zusatzkosten, weil
  - die Nachfrage nach TaxiBus-Fahrten relativ hoch ist (Bündelungseffekt)
  - die potenziellen Umwegfahrten in die vom TaxiBus derzeit noch nicht bedienten peripher gelegenen Siedlungslagen recht kurzwegig sein werden
- Nachfrage nach TaxiBus-Fahrten in SVZ leicht erhöht gegenüber derzeitiger AST-Nachfrage, da die Fahrpreise für die Fahrgäste sinken
  - Fahrten zu Zielen entlang der Linien kosten nur noch den Zuschlag von 1,- €
  - Fahrten mit optionaler Hausabholung / Zu-Haus-Bedienung kosten nur noch 2,90 € (Zuschlag 1,- € plus Zuschlag für Option 1,90 € [dies in Anlehnung an aktuellen VRS-Kurzstreckentarif])
- Einnahmeverluste durch insgesamt geringere Fahrpreise
- Wirtschaftlicher Vorteil durch Bündelung der Fahrten tagsüber sowie höherem durchschnittlichen Besetzungsgrad je Fahrt

RegioM  
2030

## Zukunftskonzepte für die Mobilitätsversorgung der ländlichen Regionen



Maßnahmendetaillierung  
TaxiBus<sup>+</sup> Stadt Ertstadt



RegioM  
2030

## Detailierung

TaxiBus<sup>+</sup>



### Ausgangslage:

- Differenzierte Bedienung „bis zur Unkenntlichkeit“
- Vielfach räumlich und / oder zeitlich überlagerte ÖPNV-Fahrtenangebote
- Angebotsstrukturelle und wirtschaftliche Konkurrenzierung
  - Zufällige Vor-/ Nachteile bei Fahrpreisen / Komfort
  - Für ungeübte Fahrgäste unbegreifbar
  - Doppelfinanzierung

### Zielsetzungen:

- Restrukturierung des ÖPNV-Angebotes
  - LinienTarif auf Linien, Zu-Haus-Bedienung mit Zuschlag
- Einfachheit, Begreifbarkeit, Praktikabilität
- „Weniger ist Mehr“



RegioM  
2030

## Detaillierung

TaxiBus<sup>+</sup>

Erfstadt



- Charakteristika des derzeitigen AST-Verkehrs (bis ca. 21:00 Uhr)
  - für systemkundige Fahrgäste komfortabel
  - für regelmäßige Nutzung (zu) teuer
  - Besetzungsgrad < 1,1 Fahrgäste / angemeldeter Fahrt
  - Betriebskosten ca. 190.000 € / a.
  - Fahrgeldeinnahmen ca. 36.000 € / a.
  - sehr hoher städtischer Zuschussbedarf
  
- „Zwei-Klassen-ÖPNV“
  - Bewohner im Einzugsbereich des Linienverkehrs fahren preisgünstig zum Linienverkehrstarif, jedoch ohne Zu-Haus-Bedienung
  - Bewohner außerhalb dieses Einzugsbereichs werden „immer“ bis nach Hause befördert, haben jedoch stets den erhöhten Fahrpreis zu entrichten

RegioM  
2030

## Detaillierung

TaxiBus<sup>+</sup>

Erfstadt



- Restrukturierung der ÖPNV-Angebote **bis ca. 21:00 Uhr**
  - Einfache(re) Angebotsgrundstruktur
  - Als Basisangebot Linienverkehr zum Linienverkehrstarif von Haltestelle zu Haltestelle mit
    - Bussen ohne Anruf
    - TaxiBussen mit Anruf
  - Als Komfortangebot bei TaxiBussen mit Zuschlag von Haltestelle bis zu individuellem Fahrtziel (Zu-Haus-Bedienung)
  - Überführung des überlagernden AST-Verkehrs in „Stadtlinie(n)“ mit möglichst wenigen Umstiegen
  - Ggf. Integration vorhandener FO-Verkehre

RegioM  
2030

## Detailierung

TaxiBus<sup>+</sup>

Erftstadt



### Einfachheits-Struktur

- Linienverkehr
  - Zu Linienverkehrsfahrpreisen
  - Verständliche / einfache Strukturen
  - Verlässlichkeit
  - Kosten AST-Verkehr derzeit bis 21:00 Uhr ca. 190.000,- € p.a.
- Beibehaltung AST-Verkehr
  - Mo. – so. ab ca. 21:00 Uhr bis ca. 24:00 Uhr, ergänzt ggf. um Zusatzfahrten in den Wochenendnächten<sup>1)</sup>
  - Abbringer von Linie 18 ab Hürth-Hermülheim; wg. kürzerer Distanz sinnvollerweise ab Brühl<sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Anpassung der Fahrtenangebote an modifizierte Regionalverkehre geboten.


 Mai 2014  
 Regionalverkehr Köln GmbH

5

RegioM  
2030

## Detailierung

TaxiBus<sup>+</sup>

Erftstadt



### AST-Nachfrage

- Derzeitig bedeutsamste Fahrtrelationen
  - Häufigste Abfahrtspunkte /-orte
    - Bf. Erftstadt ca. 20% aller Fahrten
    - Lechenich ca. 17% aller Fahrten
    - Liblar ca. 12% aller Fahrten
  - Häufigste Zielpunkte
    - Lechenich ca. 15% aller Fahrten
    - Liblar ca. 11% aller Fahrten
    - Erp und Friesheim mit je ca. 10% aller Fahrten


 Mai 2014  
 Regionalverkehr Köln GmbH

6



RegioM  
2030

Angebot  
Tarif  
Vertrieb

## Detailierung

TaxiBus<sup>+</sup>



Erfstadt

### AST-Nachfrage

- Derzeitig bedeutsamste Fahrtrelationen **bis ca. 21:00 Uhr**
- Häufigste Abfahrtspunkte /-orte
  - Liblar ca. 23% aller Fahrten
  - davon allein ca. 50% ab Bf. Erfstadt
  - Niederberg, Friesheim, Scheuren ca. 19% aller Fahrten
- Häufigste Zielpunkte
  - Liblar, ebenfalls mit ca. 23% aller Fahrten, und auch hier davon alleine ca. 50% mit Ziel Bf. Erfstadt
  - Niederberg, Friesheim, Scheuren ca. 19% aller Fahrten
- Fahrbeziehungen sind spiegelbildlich weitgehend identisch (Verteilung der Hin- und Rückfahrten gleich)
- Fahrbeziehungen außerhalb der Zentren spielen nur sehr untergeordnete Rolle (ca. lediglich ein Viertel aller Fahrten)



Mai 2014

7

RegioM  
2030

Angebot  
Tarif  
Vertrieb

## Detailierung

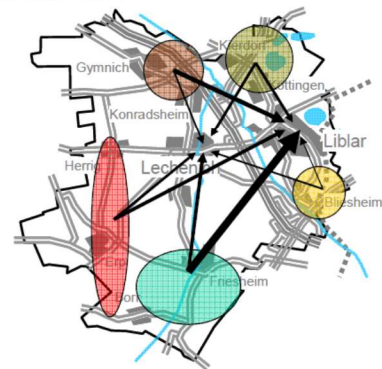
TaxiBus<sup>+</sup>



Erfstadt

### AST-Nachfrage

Hauptfahrbeziehungen im AST-Verkehr bis ca. 21:00 Uhr aus den AST-Bedienungsbereichen in die „Zentren“  
(Strichstärken dokumentieren proportional die Nachfrage)



Mai 2014

8

RegioM  
2030

## Detailierung

TaxiBus<sup>+</sup>



Erftstadt



### Neustrukturierung

- Räumliche Erschließung
  - In Anlehnung an Nachfrage im derzeitigen AST-Verkehr
  - Anbindung des Bf Erftstadt, insbesondere aus dem Bereich Niederberg, Friesheim, Scheuren
  - Vermeidung von Parallelbedienungen zu bestehendem Linienverkehr
  - Große Distanzen von/zu den Stadtteilen bedingen mutmaßlich „Ringfahrten“
- Zeitliche Erschließung
  - mo. – fr. ca. 06:00 Uhr bis ca. 21:00 Uhr im 60'-Takt
  - sa. ca. 07:00 Uhr bis ca. 21:00 Uhr im 60'-Takt
  - so./fe. ca. 10:00 Uhr bis ca. 21:00 Uhr im 120'-Takt



9

RegioM  
2030

## Detailierung

TaxiBus<sup>+</sup>



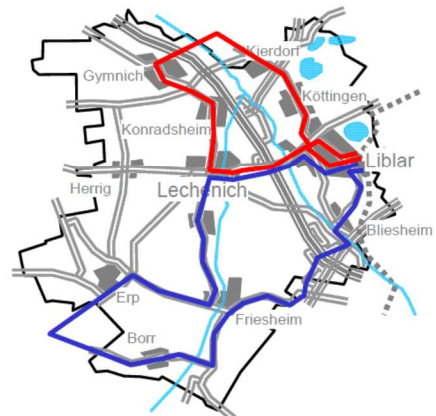
Erftstadt



### Neue StadtLinie Erftstadt

#### Einstellung des „überlagernden“ AnrufSammelTaxi-Verkehrs

Erftstadt		
Mo-Fr	Sa	So-Fei
6.00		
7.00	7.00	
8.00	8.00	
9.00	9.00	
10.00	10.00	10.00
11.00	11.00	
12.00	12.00	12.00
13.00	13.00	
14.00	14.00	14.00
15.00	15.00	
16.00	16.00	16.00
17.00	17.00	
18.00	18.00	18.00
19.00	19.00	
20.00	20.00	20.00
21.10	21.10	21.10
22.10	22.10	22.10
23.10	23.10	23.10
00.10	00.10	00.10
01.10	01.10	01.10



10

<sup>10</sup> Konsequenterweise würden die abendlichen AST-Fahrten gleichermaßen als TaxiBus<sup>+</sup>-Fahrten offeriert.

RegioM  
2030

## Detailierung

TaxiBus<sup>+</sup>

Erftstadt



### Kosten

- Angebot
  - 5.000 Fahrten/a.
  - 240.000 Km/a.
- Nachfrage
  - Je nach Wochentagsgruppe 60% – 90% (ca. 4.200 Fahrten / a.)
  - Durchschnittlich ca. 60 % der Gesamtstrecke (ca. 120.000 km/a.)
- Gesamtkosten unter Zugrundelegung des aktuellen TaxiTarifs des Rhein-Erft-Kreises (ohne Rabattierung) ca. 200.000 €/a.

### Einnahmen

- ... aus Linienverkehr ca. 20.000 €/a.
- ... aus Zu-Haus-Bedienung ca. 10.000 €/a.<sup>1)</sup>

### Finanzierung

- ... aus heutigen AST-Kosten<sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> Modell: Differenz zw. AST- und Linienverkehrstarif, ggf. entfernungsabhängig staffeln  
<sup>2)</sup> Andermorts aus ÖPNVG NRW, Leader-Förderung o.ä.

RegioM  
2030

## Zukunftskonzepte für die Mobilitätsversorgung der ländlichen Regionen



Maßnahmendetaillierung  
TaxiBus<sup>+</sup> Gemeinde Swisttal



Mai 2014  
Regionalverkehr Köln GmbH

RegioM  
2030

## Detallierung

TaxiBus<sup>+</sup>

### Allgemeine Ausgangslage:

- Differenzierte Bedienung „bis zur Unkenntlichkeit“
- Vielfach räumlich und / oder zeitlich überlagerte ÖPNV-Fahrtenangebote
- Angebotsstrukturelle und wirtschaftliche Konkurrenzierung
  - Zufällige Vor-/ Nachteile bei Fahrpreisen / Komfort
  - Für ungeübte Fahrgäste unbegreifbar
  - Doppelfinanzierung

### Zielsetzungen:

- Restrukturierung des ÖPNV-Angebotes  
LinienTarif auf Linien, Zu-Haus-Bedienung mit Zuschlag
- Einfachheit, Begreifbarkeit, Praktikabilität
- „Weniger ist Mehr“



Mai 2014  
Regionalverkehr Köln GmbH

RegioM  
2030

Angebot  
Tarif  
Vertrieb

## Detailierung

TaxiBus<sup>+</sup>



Swisttal



### ÖPNV-Liniennetz

- RB 23 BME – Euskirchen – Odendorf - Bonn
- 805 Heimerzheim/Odendorf – Miel - Rheinbach
- 806 Heimerzheim – Dom-Esch - Euskirchen
- 842 Euskirch, – Kuchenh. – Odendorf - Rheinbach
- 845 Heimerzh. – Morenhov. – Duisdorf - Bonn
- 846 Buschhoven – Morenh. – Rheinbach
- 882 Heimerzheim – Brenig -Bornheim
- 986 Heimerzheim – Mettern. - Weilerswist



Mai 2014

RegioM  
2030

Angebot  
Tarif  
Vertrieb

## Detailierung

TaxiBus<sup>+</sup>



Swisttal

### Charakteristika des derzeitigen ÖPNV

- Aus den östlichen Gemeindeteilen gute Verbindungen zwischen den Ortsteilen sowie nach Bonn und Rheinbach (Linien 845 und 846)
- Aus den westlichen Gemeindeteilen (Straßfeld, Ollheim) nur eingeschränkte Fahrmöglichkeiten sowohl zwischen den Ortsteilen als auch in Richtung Rheinbach oder zum DB-Haltepunkt Odendorf zur Weiterfahrt nach Bonn oder Euskirchen
- Ergänzende Bedienung durch Regionalverkehrslinien von Heimerzheim nach Bornheim sowie temporär von Heimerzheim in Richtung Weilerswist und Euskirchen
- Aus dem Ortsteil Odendorf überwiegend halbstündliche Fahrmöglichkeit in Richtung Euskirchen und Rheinbach / Bonn (DB-Strecke RB23)
- Die Bedienung der Linien erfolgt ausschließlich in Form des Linienverkehrs
  - zumeist in Form konventioneller Busfahrten
  - zu Zeiten geringer Nachfrage mit TaxiBussen
- Das ehemals vorgehaltene AST-Angebot wurde in 2010 eingestellt  
(Die Interviews im Vorfeld haben ergeben, dass die Einstellung dieses Verkehrs insbesondere bei älteren / mobilitätseingeschränkten Einwohnern sehr bedauert wird.)



Mai 2014

RegioM  
2030

## Detailierung

TaxiBus<sup>+</sup>

Swisttal

- Maßnahme: Ermöglichung der Zu-Haus-Bedienung im Rahmen des bestehenden TaxiBus-Verkehrs
- Weiterhin Einsatz von nachfragegesteuerten TaxiBussen von Haltestelle zu Haltestelle zum Linienverkehrstarif
- Als Komfortangebot optional Hausabholung oder Beförderung zu individuellem Fahrtziel (Zu-Haus-Bedienung) mit Zuschlag (TaxiBus<sup>+</sup>)
- Option der Hausabholung / Zu-Haus-Bedienung gilt nur in den derzeit bedienten Gemeindeteilen / Korridoren

RegioM  
2030

## Detailierung

TaxiBus<sup>+</sup>

Swisttal

### Fahrtenangebot

- Linie 805 (Abschnitt) Rheinbach – Essig – Ludendorf – Miel – Rheinbach
  - mo. - fr. keine TaxiBus-Fahrten
  - sa. 16:00 Uhr - 22:00 Uhr im 60'-Takt (ca. 700 Fahrten)
  - so./fe. 10:00 Uhr - 22:00 Uhr im 120'-Takt (ca. 910 Fahrten)
- Linie 846 Rheinbach – Morenhoven - Buschhoven
  - mo. - fr. 17:00 Uhr - 22:00 Uhr im 60'-Takt (ca. 2.500 Fahrten)
  - sa. 07:00 Uhr - 22:00 Uhr im 60'-Takt (ca. 1.500 Fahrten)
  - so./fe. 09:00 Uhr - 22:00 Uhr im 120'-Takt (ca. 910 Fahrten)
- Linie 882 Heimerzheim – Bornheim
  - mo. - fr. 06:00 Uhr - 21:00 Uhr im 60'-Takt (ca. 7.500 Fahrten)
  - sa. 09:00 Uhr - 21:00 Uhr im 60'-Takt (ca. 1.300 Fahrten)
  - so./fe. 11:00 Uhr - 21:00 Uhr im 120'-Takt (ca. 780 Fahrten)
- Linie 986 Heimerzheim – Metternich - Weilerswist
  - mo. - fr. keine TaxiBus-Fahrten
  - sa. 06:00 Uhr - 14:00 Uhr im 60'-Takt (ca. 800 Fahrten)
  - so./fe. keine TaxiBus-Fahrten

RegioM  
2030

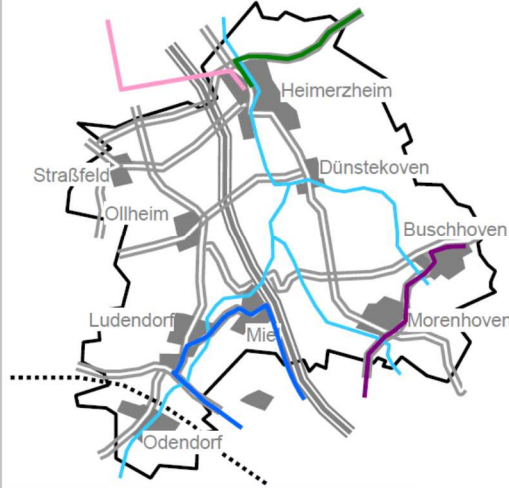
Angebot  
Tarif  
Vertrieb

## Detailierung

TaxiBus<sup>+</sup>



Swisttal



### TaxiBus-Angebot

- 805 Rheinbach - Essig – Ludend. - Miel - Rheinbach
- 846 Buschhoven – Morenh. – Rheinbach
- 882 Heimerzheim - Brenig - Bornheim
- 986 Heimerzheim – Mettern. - Weilerswist



Mai 2014

RegioM  
2030

Angebot  
Tarif  
Vertrieb

## Detailierung

TaxiBus<sup>+</sup>



Aldenhoven

### Auswirkungen der Maßnahme

- Möglichkeit der Haus-Abholung / Zu-Haus-Bedienung, in der Einführungsphase allerdings nur für Fahrgäste
  - ... für die Fahrgäste entlang der TaxiBus-Korridore
  - ... zu den Zeitlagen der TaxiBus-Bedienung
- Attraktivere Bedienung insbesondere für Mobilitätseingeschränkte
- Sicherere Mobilität (insbesondere in den Abendstunden)
- U.U. Verbesserung der Einnahmesituation (Km-Kosten für „vermeintliche“ Umwegfahrten < Einnahmen durch Zuschläge)
- In einer späteren Ausbaustufe Ausdehnung der Option auf die bis dato noch nicht mit TaxiBus<sup>+</sup> bedienten Siedlungsbereiche Swisttals



Mai 2014

RegioM  
2030

## Detailierung

TaxiBus<sup>+</sup>



Swisttal



### Nachfrageanalyse TaxiBus für das Jahr 2013 (gesamt) <sup>1</sup>

- Gesamtangebot ca. 17.000 Fahrten
- 6.468 Fahrtanmeldungen
- ca. 38 % der angebotenen Fahrten werden zumindest auf Teilstrecken nachgefragt
- 11.925 Fahrgäste
- Durchschnittlicher Besetzungsgrad 1,84 Fahrgäste / Fahrt
- Nachgefragte Km-Leistung ca. 50.000
- Durchschnittliche Fahrtweite 7,7 Km / Fahrt
- Summe der Taxameterstände 99.150 €
- Durchschnittliche Kosten / Fahrt 15,33 €
- Einnahmen 2.250 €

<sup>1</sup> Quelle: Regionalverkehr Köln, Dispositions- und Abrechnungsdatei



RegioM  
2030

## Detailierung

TaxiBus<sup>+</sup>



Swisttal



### Nachfrageanalyse TaxiBus für das Jahr 2013 nach Linien <sup>1</sup>

	Linie 805	Linie 846	Linie 882
Anzahl der Fahrten	292	2.980	3.196
Anzahl der Fahrgäste	555	5.553	5.817
Distanz in Km	2.021	19.718	28.171
Einnahmen in €	119	418	1.717
Taxameter in €	4.180	40.489	54.480
Ø Besetzungsgrad	1,90	1,86	1,82
Ø Fahrtweite in Km	6,9	6,6	8,8

<sup>1</sup> Quelle: Regionalverkehr Köln, Dispositions- und Abrechnungsdatei





RegioM  
2030

## Detailierung

TaxiBus<sup>+</sup>



Swisttal



### Veränderungen von Nachfrage und Kosten

- Annahmen
  - Anstieg der Nachfrage auf den derzeit bedienten Linien um ca. 25 %
  - Anstieg der Inanspruchnahme angebotener Fahrten um ca. 15 %
  - Anstieg der Inanspruchnahme angebotener Kilometer um ca. 20 %
  - Hausabholung bei ca. 15 % der nachgefragten Fahrten
  - Zu-Haus-Bedienung bei ca. 25 % der nachgefragten Fahrten
  - Zuschlag entspricht Kurzstreckentarif (Viererticket 1,75 € je Fahrt)
- Daraus resultieren folgende Kostenveränderungen
 

- Ca. 1.000 zusätzlich nachgefragte Fahrten	+ 2.800,00 €
- Ca. 10.000 zusätzlich nachgefragte Kilometer	+ 16.000,00 €
- Ca. 1.200 Hausabholungen / Zuschläge	- 2.100,00 €
- Ca. 2.000 Hausabholungen / Zuschläge	- 3.500,00 €
- Mehrkosten für den Betrieb des TaxiBus <sup>+</sup> -Verkehrs	13.200,00 €
- Einnahmen aus Barverkäufen sowie aus der Einnahmeverteilung im Verbund sind hier nicht gegengerechnet