

Übersicht

über die gefassten Beschlüsse in der **9. Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr** des Rhein-Sieg-Kreises am **07.11.2022**:

TO.- Punkt	Beratungsgegenstand	Beschluss-Nr./ Ergebnis	Abstimmungs- ergebnis
	Öffentlicher Teil		
1	Allgemeine und Geschäftsordnungsangelegenheiten	Kenntnisnahme	
	Niederschrift über die 2. Gemeinschaftssitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 23.08.2022	anerkannt	--
2	Niederschrift über die 07. Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr am 23.08.2022 (Sondersitzung zum Regionalplan)	anerkannt	--
3	Sachstand und Ausblick auf die Finanzierung des ÖPNV im NVR und VRS		
3.1	Wirtschaftliche Situation des ZV NVR - Vorstellung durch Herrn Michael Vogel, Geschäftsführer des ZV VRS und ZV NVR -	Kenntnisnahme	--
3.2	Gutachten zur Finanzierung des ÖPNV im VRS-Raum - Vorstellung der Ergebnisse durch Herrn Dr. Hendrik Koch (Gutachter Unternehmensberatung mobilité) -	Kenntnisnahme	--
4	Weiterentwicklung des Busnetzes in der Gemeinde Windeck und Integration der Schülerbeförderung in den Linienverkehr	B.-Nr.: 35/22 Empfehlung KA/KT: Zustimmung zum Beschlussvorschlag	einstimmig, Seite 7

TO.- Punkt	Beratungsgegenstand	Beschluss-Nr./ Ergebnis	Abstimmungsergebnis
5	Kooperation Köln und Rechtsrheinische Nachbarn (K & RN): Sachstand zum Projekt "METRO-KLIMA-LAB"	Kenntnisnahme	--
6	ICE-Halte am Bahnhof Siegburg/Bonn	B.-Nr.: 36/22 Empfehlung an KA: s. Niederschrift	einstimmig, Seite 8
7	Haushaltsplan-Entwurf 2023/2024	B.-Nr.: 37/22 Empfehlung KA/KT: s. Niederschrift	MB ./. FDP bei E. AfD, Seite 9/10
8	Mitteilungen und Anfragen		
8.1	Modellvorhaben On Demand vs. Ortsbus Neunkirchen-Seelscheid - Entwicklung Rhesi und Berghüpfer im 1. Projektjahr	Kenntnisnahme	--
8.2	Radweg / Busspur B56 Stallberg/Franzhäuschen	Kenntnisnahme	--
8.3	Evaluation Fahrradmietsystem	Kenntnisnahme	--
8.4	Änderungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022	Kenntnisnahme	--
8.5	SPNV-Baustellen	Kenntnisnahme	--
8.6	Änderung des LEP-NRW zum Ausbau der Erneuerbaren Energien und zur Umsetzung des Wind-an-Land-Gesetzes	Kenntnisnahme	--
8.7	Aktuelle Mitteilungen und Anfragen		--
	Nichtöffentlicher Teil		
9	Mitteilungen und Anfragen		

In die Zuständigkeit von Kreisausschuss/Kreistag fallen folgende Beschlussempfehlungen:

TO.- Punkt	Beratungsgegenstand	Beschluss-Nr./ Ergebnis	Abstimmungsergebnis
4	Weiterentwicklung des Busnetzes in der Gemeinde Windeck und Integration der Schülerbeförderung in den Linienverkehr	B.-Nr.: 35/22 Empfehlung KA/KT: Zustimmung zum Beschlussvorschlag	einstimmig, Seite 7
6	ICE-Halte am Bahnhof Siegburg/Bonn	B.-Nr.: 36/22 Empfehlung an KA: s. Niederschrift	einstimmig, Seite 8
7	Haushaltsplan-Entwurf 2023/2024	B.-Nr.: 37/22 Empfehlung KA/KT: s. Niederschrift	MB ./ . FDP bei E. AfD, Seite 9/10

Niederschrift

über die gefassten Beschlüsse in der 9. Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr des Rhein-Sieg-Kreises am 07.11.2022:

Sitzungsbeginn: 16:03 Uhr
Sitzungsende: 17:15 Uhr
Ort der Sitzung: A 1.16
Datum der Einladung: 25.10.2022
Einladungsnachtrag vom: --

Anwesende Mitglieder:

Kreistagsfraktion CDU

Frau Renate Becker-Steinhauer

Herr Dirk Beutel

Herr Franz Gasper

Herr Marcus Kitz

Herr Sven Kraatz in Vertretung für KTM Sowa-Holderbaum

Herr Oliver Krauß

Herr Oliver Roth in Vertretung für KTM Siegberg

Herr Florian Westerhausen

Kreistagsfraktion GRÜNE

Frau Lisa Anschütz

Herr Horst Becker

Herr Michael Schroerlücke

Herr Ingo Steiner

Herr Karl-Otto Stiefelhagen

Herr Wilhelm Windhuis

Kreistagsfraktion SPD

Herr Rolf Engelhardt in Vertretung für KTM Tendler

Herr Achim Tüttenberg

Herr Denis Waldästl

Kreistagsfraktion FDP

Herr Felix Keune ab 16.25 Uhr

Herr Dr. Friedrich-Wilhelm Kuhlmann

Kreistagsfraktion AfD

Herr Bernhard Schindler

9. Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr am 07.11.2022		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

Sachkundige Bürger/-innen CDU

Frau Theodor Heck in Vertretung für SkB Koch
Herr Hans Peter Müller
Herr Petra Schonlau in Vertretung für SkB Keuter
Herr Werner Seifert
Herr Christian Stock

Sachkundige Bürger/-innen SPD

Frau Kristina Görlitz in Vertretung für KTM Krupp
Herr Otis Henkel in Vertretung für KTM Meyer
Herr Niko Novacek in Vertretung für KTM Suchetzki

Schriftführerin

Frau Ursula Hillebrand

Entschuldigt fehlten:

Herr Christian Sieberg (CDU)
Herr Guido Koch (CDU)
Frau Angelina Keuter (CDU)
Frau Jasmin Sowa-Holderbaum (GRÜNE)
Herr Dietmar Tendler (SPD)
Frau Ute Krupp (SPD)
Herr Nils Suchetzki (SPD)
Frau Hanna Nora Meyer (SPD)
Frau Katharina Blank (DIE LINKE)

Vertreter/-innen der Verwaltung:

Herr Hahlen Umweltdezernent
Herr Pütz Leiter des Straßenverkehrsamtes
Frau Klüser Leiterin des Fachbereichs Regionalplanung und Strategische Kreisentwicklung
Herr Dr. Berbuir Leiter der Stabsstelle Verkehr und Mobilität
Herr Dr. Groneck Stabsstelle Verkehr und Mobilität

Gäste:

Herr Michael Vogel, Geschäftsführer NVR und VRS (TOP 3.1)
Herr Dr. Hendrik Koch, Unternehmensberatung mobilité (TOP 3.2)
Herr Eberhard Schuppius, Inklusionsfachbeirat

9. Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr am 07.11.2022		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

Öffentlicher Teil

	Allgemeine und Geschäftsordnungsangelegenheiten	
--	---	--

Der Vorsitzende, KTM Steiner, eröffnete die 09. Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr und stellte die form- und fristgerechte Einladung fest. Er begrüßte die Mitglieder, die Verwaltung, den Vertreter des Inklusionsfachbeirates, Herrn Schuppius, und die Vertreterin der Presse sowie die als Referenten eingeladenen Gäste, Herrn Vogel (Geschäftsführer VRS und NVR) und Herrn Dr. Koch (Gutachter der Unternehmensberatung mobilité). Er wies auf die Nachsendung vom 28.10.2022 zu TOP 7 (Haushaltsplan-Entwurf 2023/2024) sowie den als Tischvorlage nachgereichten gemeinsamen Antrag der Fraktionen CDU, GRÜNE, SPD und FDP zu TOP 6: „Verschlechterung des ICE-Angebotes am Bahnhof Siegburg/Bonn“ hin. Die Tischvorlage ist der Niederschrift nochmals als **Anlage 1** beigelegt.

Änderungswünsche zur Tagesordnung gab es nicht.

1	Niederschrift über die 2. Gemeinschaftssitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 23.08.2022	
---	---	--

Es gab keine Einwendungen. Die Niederschrift wurde anerkannt.

2	Niederschrift über die 07. Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr am 23.08.2022 (Sondersitzung zum Regionalplan)	
---	---	--

Es gab keine Einwendungen. Die Niederschrift wurde anerkannt.

3	Sachstand und Ausblick auf die Finanzierung des ÖPNV im NVR und VRS	
---	--	--

3.1	Wirtschaftliche Situation des ZV NVR - Vorstellung durch Herrn Michael Vogel, Geschäftsführer des ZV VRS und ZV NVR -	
-----	--	--

Herr Vogel, Geschäftsführer NVR und VRS, erläuterte die aktuelle Finanzsituation von VRS und NVR und die möglichen Auswirkungen auf die Bestandsverkehre.

9. Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr am 07.11.2022		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

Nähere Einzelheiten können der als **Anlage 2** beigefügten Präsentation entnommen werden.

3.2	Gutachten zur Finanzierung des ÖPNV im VRS-Raum - Vorstellung der Ergebnisse durch Herrn Dr. Hendrik Koch (Gutachter Unternehmensberatung mobilité) -	
-----	---	--

Herr Dr. Koch, Unternehmensberatung mobilité, stellte den Finanzierungsbedarf für einen Angebotsausbau im VRS dar und erläuterte alternative Finanzierungsinstrumente.

Die Präsentation ist der Niederschrift als **Anlage 3** beigefügt.

Der Vorsitzende, KTM Steiner, kündigte an, dass die Präsentationen vorab im Kreistagsinformationssystem zur Verfügung gestellt würden. Sollten noch Fragen bestehen, könnten diese über die Schriftführerin (ursula.hillebrand@rhein-sieg-kreis.de) an die Referenten weitergeleitet werden.

4	Weiterentwicklung des Busnetzes in der Gemeinde Windeck und Integration der Schülerbeförderung in den Linienverkehr	
---	---	--

KTM Becker äußerte für seine Fraktion, es könne nach Vorlage abgestimmt werden.

Weitere Wortmeldungen lagen nicht vor.

**B.-Nr.
35/22** **Der Ausschuss für Planung und Verkehr empfiehlt dem Kreisausschuss, dem Kreistag vorzuschlagen, die Umsetzung des Buskonzeptes Windeck inkl. Integration des Schülerspezialverkehrs zum Fahrplanwechsel nach den Sommerferien 2023 zu beschließen und den Nahverkehrsplan entsprechend fortzuschreiben, sofern der Rat der Gemeinde Windeck ebenfalls eine Umsetzung beschließt.**

**Abst.-
Erg.:** **einstimmig**

9. Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr am 07.11.2022		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

5	Kooperation Köln und Rechtsrheinische Nachbarn (K & RN): Sachstand zum Projekt "METRO-KLIMA-LAB"	
---	---	--

Der Ausschuss für Planung und Verkehr nahm die Verwaltungsvorlage zur Kenntnis.

6	ICE-Halte am Bahnhof Siegburg/Bonn	
---	------------------------------------	--

KTM Becker nahm Bezug auf den mit Tischvorlage vorgelegten gemeinsamen Antrag der Fraktionen CDU, GRÜNE, SPD und FDP mit dem Schreiben an die Deutsche Bahn AG. Er schlug vor, im Schreiben den Beginn des letzten Satzes von „Wir hoffen...“ in „Wir fordern...“ abzuändern.

Hierüber bestand Einvernehmen.

Anschließend stellte der Vorsitzende, KTM Steiner, den Antrag mit dem so geänderten Schreiben zur Abstimmung. Gleichzeitig wies er darauf hin, dass das Schreiben sowohl an den Vorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Herrn Dr. Lutz, als auch an die politischen Vertreter im Aufsichtsrat des DB Konzerns versandt werden solle.

Hinweis der Schriftführung:

Das geänderte Schreiben an den Vorsitzenden der Deutschen Bahn AG ist der Niederschrift als **Anlage 4** beigelegt.

B.-Nr.
36/22

Der Ausschuss für Planung und Verkehr empfiehlt dem Kreisausschuss, die Initiative der vier antragstellenden Fraktionen zum ICE-Angebot am Bahnhof Siegburg/Bonn (s. beigelegtes Schreiben an den Vorstandsvorsitzenden der DB AG) zu unterstützen und die dort erhobenen Forderungen ausdrücklich zu bekräftigen.

Abst.-
Erg.:

einstimmig

7	Haushaltsplan-Entwurf 2023/2024	
---	---------------------------------	--

Der Vorsitzende, KTM Steiner, wies darauf hin, dass heute ausschließlich über die Fortführung des Programms „JOBWÄRTS einfach.besser.pendeln“ beraten werden solle.

9. Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr am 07.11.2022		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

KTM Becker schlug vor, dass Programm „JOBWÄRTS“ im Jahr 2023 wie vorgesehen fortzuführen und die für 2024 beantragten Haushaltsmittel mit einem Sperrvermerk für 2024 zu versehen. Hintergrund sei, dass es im Verhältnis zu den Kosten nicht einfacher, sondern schwieriger werde, neue Betriebe zu gewinnen und Vorteile zu erzielen. Vor allem im ländlichen rechtsrheinischen Raum hätten sich bisher erst wenige Betriebe dem Programm angeschlossen. Begleitend zu dem Sperrvermerk bei den Haushaltsmitteln für 2024 solle deshalb die Verwaltung beauftragt werden,

- 1) bis März 2023 ein Konzept zur besseren Einbindung der Betriebe im ländlichen Raum zu erarbeiten und vorzustellen,
- 2) bis zu den Sommerferien 2023 über die Projektfortschritte zu berichten.

Anschließend könne dann der Ausschuss für Planung und Verkehr über die Aufhebung des Sperrvermerks entscheiden.

KTM Dr. Kuhlmann äußerte, seine Fraktion sehe das Programm „JOBWÄRTS“ nach wie vor kritisch. Es sei zu kostenintensiv und die Wirkung nicht eindeutig nachgewiesen. Darüber hinaus werde der Kostenanteil der Betriebe in Höhe von einheitlich 5.000 € für zu niedrig gehalten. Seine Fraktion sei daher gegen eine Verlängerung des Programms.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorlagen, formulierte der Vorsitzende einen Beschlussvorschlag einschließlich der Vorschläge von Herrn KTM Becker und stellte diesen zur Abstimmung.

B.-Nr.
37/22

Der Ausschuss für Planung und Verkehr empfiehlt dem Kreisausschuss/Kreistag folgenden Beschluss:

- 1. Die Verwaltung wird beauftragt, das Programm „JOBWÄRTS einfach.besser.pendeln.“ gemeinsam mit der Stadt Bonn und den Arbeitgebern aus der Region Bonn/Rhein-Sieg über das Jahr 2022 hinaus fortzusetzen.**
- 2. Die Kosten werden zu gleichen Teilen durch die Bundesstadt Bonn und den Rhein Sieg-Kreis getragen. Die Verwaltung wird ermächtigt, die bestehende Kooperationsvereinbarung zur Programmdurchführung und zur Deckung der Personal- und Sachkosten mit der Stadt Bonn zu verlängern.**

9. Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr am 07.11.2022		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

3. Die Kämmerin wird gebeten, in den Haushaltsplanentwurf 2023/2024 den absehbaren Mittelbedarf von 530.000,- € in 2023 und 431.000,- € in 2024 aufzunehmen. Der Betrag für 2024 wird mit einem Sperrvermerk zu Gunsten des Ausschusses für Planung und Verkehr versehen.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, bis Ende März 2023 ein Konzept zur besseren Einbindung der Betriebe im ländlichen Raum zu erarbeiten und vorzustellen.
5. Die Verwaltung soll sich zur Mitfinanzierung des Programms „JOB-WÄRTS einfach.besser.pendeln.“ weiterhin intensiv um Fördermittel bemühen.
6. Die Verwaltung wird beauftragt, bis zu den Sommerferien 2023 über die Projektfortschritte zu berichten.

Abst.- MB ./. FDP bei E. AfD
Erg.:

8	Mitteilungen und Anfragen	
8.1	Modellvorhaben On Demand vs. Ortsbus Neunkirchen-Seelscheid - Entwicklung Rhesi und Berghüpfen im 1. Projektjahr	

KTM Tüttenberg äußerte, aus dem Bericht gehe hervor, dass 40 % der hinterher zu den Erfahrungen befragten Nutzer sich noch eine alternative Anforderoptionsoption zu der ausschließlichen Online-Buchung wünschten. Das könne natürlich auch damit zusammenhängen, dass die Nutzer zu einem Teil aus älteren Menschen bestehen. Er fragte nach, ob die Verwaltung hierzu praktikable Vorschläge machen könne.

KTM Becker dankte für die ausführliche Vorlage und bat die Verwaltung, nach der angekündigten 2. Nutzerbefragung in Zusammenarbeit mit dem Wuppertal Institut dem Ausschuss einen weiteren Zwischenbericht zu geben.

Herr Dr. Berbuir, Leiter der Stabsstelle Verkehr und Mobilität, wies bezogen auf den Wortbeitrag von Herrn KTM Tüttenberg darauf hin, dass es sich hier um ein Modellvorhaben im Rahmen des Landeswettbewerbs „Mobil.NRW“

9. Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr am 07.11.2022		
--	--	--

TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.
-----	---------------------	-----------------------

handele und der Rhein-Sieg-Kreis mit der Prämisse gestartet sei, ein rein digitales System auszuprobieren. Das sei Bestandteil des Förderprojektes. Gleichwohl würden zurzeit auch die ersten Erfahrungen im Rhein-Sieg-Kreis ausgewertet. Im Moment ergebe sich eine Tendenz dazu, dass die rein digitalen On Demand-Verkehre nicht das richtige Mittel für den ländlichen Raum des Rhein-Sieg-Kreises seien. Die Verwaltung denke darüber nach, eine Mischung zwischen dem klassischen Anrufsammeltaxi und dem digitalen On Demand-Verkehr zu entwickeln. Für eine Bewertung des bestehenden On Demand-Verkehrs und entsprechende Optimierungsvorschläge benötige man aber noch ein wenig Zeit.

Die Verwaltung sagte zu, nach der 2. Nutzerbefragung noch einmal im Ausschuss zu berichten.

8.2	Radweg / Busspur B 56 Stallberg/Franzhäuschen	
-----	---	--

KTM Becker nahm Bezug auf den letzten Absatz der Mitteilungsvorlage, in dem die Verwaltung ankündige, die Verkehrsministerien des Bundes und des Landes in einem Schreiben auf die aktuelle Situation aufmerksam zu machen. Seines Erachtens sollte die Verwaltung in dem Schreiben an den Landesverkehrsminister auch darum bitten, das Thema auf die Tagesordnung der Landesverkehrsminister-Konferenz zu setzen. Er vermute, dass das Thema nicht nur von einem Bundesland als Ärgernis gesehen werde. Die beiden Schreiben sollten dann auch an die Bundes- und Landtagsabgeordneten aus dem Rhein-Sieg-Kreis mit der Bitte um Unterstützung weitergeleitet werden.

Die Verwaltung sagte dies zu.

8.3	Evaluation Fahrradmietsystem	
-----	------------------------------	--

Der Ausschuss nahm die Mitteilungsvorlage der Verwaltung zur Kenntnis.

8.4	Änderungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022	
-----	---	--

KTM Tüttenberg begrüßte, dass in der Mitteilungsvorlage auch die verkürzte Linie 506 angesprochen werde. Es stelle sich allerdings die Frage, warum die Änderung bereits im Dezember 2022 umgesetzt werden müsse, obwohl die

9. Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr am 07.11.2022		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

direkte Verbindung zwischen Troisdorf-Altenrath und dem Bahnhof Troisdorf mindestens noch bis Mitte nächsten Jahres gesperrt bleibe. Der neue Verlauf der Linie 506 schließe also zunächst an die vorübergehende Ausweichstrecke an. Das halte er nicht für besonders sinnvoll. Er wollte wissen, warum man die Änderung nicht erst ein Jahr später, dann aber gleich auf der richtigen Strecke einführe.

Herr Dr. Groneck, Stabsstelle Verkehr und Mobilität, antwortete, leider habe man nicht mit dem entsprechenden zeitlichen Vorlauf gewusst, dass die Streckenführung nicht zur Verfügung stehe. Darüber hinaus sei das gesamte neue Busnetz unter Voraussetzung des Wunsches einer Direktverbindung nach Troisdorf-Altenrath betrieblich neu geplant worden, u.a. auch die Verteilung der Solo- und Gelenkwagen, die künftig so verteilt würden, dass man auf dem Altenrather Abschnitt keine Gelenkbusse mehr einsetze, sondern nur auf dem städtischen Teil der Linie 506. Infolgedessen sei man nicht mehr frei, die Änderung zeitlich beliebig zu verschieben.

Im Übrigen nahm der Ausschuss die Fahrplanänderungen zur Kenntnis.

8.5	SPNV-Baustellen	
-----	-----------------	--

KTM Krauß forderte die Verwaltung auf, darauf hinzuwirken, dass künftig sichergestellt werde, dass bei der Abstimmung und Kommunikation der SPNV-Baustellen durch den NVR eine Verbesserung eintrete. Es könne nicht sein, dass es gleichzeitig Baustelleneinschränkungen im SPNV und im ÖPNV auf einer Stadtbahnstrecke (Siegstrecke/Linie 66) gebe und dann auch noch die Deutsche Bahn die teilweise gesperrte Stadtbahnstrecke als Ausweichmöglichkeit nenne.

Die Verwaltung sagte dies zu.

8.6	Änderung des LEP-NRW zum Ausbau der Erneuerbaren Energien und zur Umsetzung des Wind-an-Land-Gesetzes	
-----	---	--

Frau Klüser, Leiterin des Fachbereichs „Regionalplanung und Strategische Kreisentwicklung“ informierte, dass inzwischen auch die Stellungnahmen aus dem Hause eingegangen seien. Es handele sich hierbei ausschließlich um Empfehlungen.

9. Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr am 07.11.2022		
TOP	Beratungsgegenstand	Vorlagen-/Antrags-Nr.

Die Stellungnahme des Rhein-Sieg-Kreises werde als **Anlage 5** der Niederschrift beigelegt und vorab ins Kreistagsinformationssystem eingestellt.

8.7	Aktuelle Mitteilungen und Anfragen	
-----	------------------------------------	--

a) Schriftlich beantwortete Anfragen

Der Vorsitzende, KTM Steiner, wies darauf hin, dass von August bis zur heutigen Sitzung 4 Anfragen schriftlich beantwortet worden seien. Diese werden der Niederschrift nochmals als **Anlagen 6-9** beigelegt:

- Anfrage der FDP-Fraktion vom 28.06.2022:
Schwerbehindertenparkplätze im Rhein-Sieg-Kreis
- Anfrage der FDP-Fraktion vom 29.06.2022:
Barrierefreiheit des ÖPNV im RSK
- Anfrage der FDP-Fraktion vom 18.08.2022:
Auswirkungen der Sparmaßnahmen bei Straßenbeleuchtung und Ampelanlagen an Kreisstraßen
- Anfrage der Fraktionen CDU/GRÜNE vom 07.09.2022:
2. Anfrage zur Verkehrssituation K 18, Ortslage Alzenbach

b) Mündliche Anfrage zur Ertüchtigung der Rad- und Gehwege zwischen Troisdorf und Lohmar

KTM Tüttenberg berichtete, im Frühjahr sei die Verwaltung beauftragt worden, gemeinsam mit der Stadt Troisdorf ein Konzept zur Ertüchtigung der Rad- und Gehwege zwischen Troisdorf und Lohmar zu erstellen. Der hier gebildete Arbeitskreis soll erstmals im Oktober getagt haben. Eine Rückmeldung an die Politik sei bisher noch nicht erfolgt. Da das Konzept möglicher Weise auch haushaltsrelevant sei, bitte er um Auskunft über den aktuellen Sachstand.

Herr Dr. Berbuir, Leiter der Stabsstelle Verkehr und Mobilität, teilte mit, dass die Abstimmungsgespräche auf der Verwaltungsebene mit der Unteren Naturschutzbehörde und der Stadt Troisdorf noch nicht beendet

9. Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr am 07.11.2022

TOP

Beratungsgegenstand

Vorlagen-/Antrags-Nr.

seien. Er gehe davon aus, dass dies aber in nächster Zeit der Fall sein werde und dann auch dem Ausschuss ein Vorschlag der Verwaltung vorgelegt werden könne.

KTM Tüttenberg erkundigte sich, wie die Verwaltung die Finanzierung sicherstellen wolle.

KTM Becker stellte fest, von dem Konzept sei auch der Agger-Sülz-Radweg betroffen. Er lege großen Wert darauf, dass dies in der Politik entschieden werde. Der Etat-Ansatz für den Neubau könnte ggf. in „Neubau und Ertüchtigung“ umbenannt werden. Das könnte ggf. noch einmal im Kreisausschuss besprochen werden.

Herr Hahlen, Umweltdezernent, entgegnete, der Titel im Haushalt sei investiv. Es müsste zunächst geklärt werden, ob Beides, Neubau und Ertüchtigung, in dem vorgeschlagenen Ansatz abgewickelt werden könne.

Der Vorsitzende, KTM Steiner, stellte fest, die Verwaltung kläre, was möglich sei und informiere anschließend die verkehrspolitischen Sprecher.

Ende des öffentlichen Teils

Nichtöffentlicher Teil

9

Mitteilungen und Anfragen

Es gab keine Mitteilungen und Anfragen für den nichtöffentlichen Teil.



Ingo Steiner
Vorsitzender

gez.
Ursula Hillebrand
Schriftführerin

Tischvorlage zu TOP 6



CDU-Kreistagsfraktion Rhein-Sieg

An den
Vorsitzenden des
Planungs- und Verkehrsausschusses
Herrn Ingo Steiner
Kreishaus

04.11.2022

53721 Siegburg

nachrichtlich:
Fraktionen/Gruppen

Antrag

Verschlechterung des ICE-Angebotes am Bahnhof Siegburg/Bonn

Sehr geehrter Herr Steiner,

die Fraktionen von CDU, GRÜNEN, SPD und FDP haben sich zur Verschlechterung des ICE-Angebotes am Bahnhof Siegburg/Bonn brieflich an den Vorstandsvorsitzenden der Deutsche Bahn AG gewandt und stellen in diesem Kontext folgenden Antrag:

Der Planungs- und Verkehrsausschuss des Rhein-Sieg-Kreises unterstützt die Initiative der antragstellenden Fraktionen und bekräftigt die dort erhobenen Forderungen ausdrücklich.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr. Torsten Bieber
Oliver Krauß

Horst Becker
Michael Schroerlücke

Denis Waldästl
Dietmar Tendler

Christian Koch
Dr. Friedrich-Wilhelm Kuhlmann

Anlage:

Schreiben der Fraktionen von CDU, GRÜNEN, SPD und FDP

f. d. R. Hans Schwanitz



CDU-Kreistagsfraktion Rhein-Sieg

An den
Vorstandsvorsitzenden der
Deutsche Bahn AG
Herrn Dr. Richard Lutz

04.11.2022

Erneute Verschlechterung des ICE-Angebotes am Bahnhof Siegburg/Bonn

Sehr geehrter Herr Dr. Lutz,

unter dem Schlagwort „der nächste Schritt zum Deutschlandtakt“ hat die DB AG im Oktober den kommenden Fahrplan ab dem 11.12.2022 veröffentlicht. „Auch mit diesem Fahrplan investieren wir im Fernverkehr weiter konsequent in neue Fahrzeuge und attraktive Verbindungen“, so die Aussage des Konzernbevollmächtigten der DB für das Land NRW, Herrn Lübberink, in einem an uns gerichteten Schreiben vom 19.10.2022 zum zukünftigen ICE-Angebot am Bahnhof Siegburg/Bonn.

Wir stellen hiermit fest, dass diese Aussagen nicht der Realität entsprechen, sondern dass das ICE-Angebot am Bahnhof Siegburg/Bonn ab Dezember vielmehr erheblich verschlechtert wird. Insbesondere können wir nicht erkennen, dass der neue Fahrplan „ein Schritt zum Deutschlandtakt“ sein soll. Stattdessen werden in Siegburg wie bereits in den Vorjahren erneut genau solche Verbindungen gestrichen, die dem Zielnetz des Deutschlandtaktes entsprechen.

Die seit einigen Jahren festzustellende schleichende Verschlechterung des ICE-Angebotes in Siegburg möchten wir Ihnen anhand einiger Beispiele verdeutlichen:

- Seit Eröffnung der Neubaustrecke Köln – Rhein/Main im Jahre 2002 stellten die beiden ICE-Linien 42/43 ein stündliches und von den Fahrgästen intensiv genutztes Grundangebot von Köln über Frankfurt Flughafen nach Mannheim her. In Mannheim waren die beiden Linien in den dortigen Taktknoten eingebunden und verkehrten immer abwechselnd weiter von/nach Basel bzw. Stuttgart/München, mit bahnsteiggleicher Korrespondenz zum jeweils anderen Ziel. Ab Ende 2018 gab es zunächst einzelne Taktlücken, Ende 2019 erfolgte eine Ausdünnung zu einem Zweistundentakt und Ende 2022 wird das Angebot nun mit Ausnahme einzelner Züge komplett eingestellt. Siegburg verliert damit seine stündliche Anbindung an große Teile Süddeutschlands und der Schweiz. Hintergrund ist nicht etwa eine Beschleunigung der o.g. Linien, sondern deren Umstellung von ICE 3 auf ICE 4 mit geringerer Höchstgeschwindigkeit.
- Stattdessen neu eingerichtete Halte der ICE-Linie 47 nach Stuttgart/München können die Linien 42/43 nicht kompensieren, da die Linie 47 den Taktknoten in Mannheim um wenige Minuten verfehlt und sie zudem nur lückenhaft verkehrt (maximal alle zwei Stunden, in Siegburg je Richtung 4- bzw. 6-stündige Taktlücke).
- In der Konsequenz verlängern sich z.B. Fahrten nach Karlsruhe/Basel ab Dezember um knapp eine Stunde.
- Das bislang in Nordrichtung fast stündliche Angebot der ICE-Linie 41 von München nach Düsseldorf/Essen wird im Dezember auf unsystematische Halte einzelner Züge reduziert, nachdem in den Vorjahren schon weitere über Köln hinausfahrende Züge gestrichen worden

- sind. Ausgerechnet im nachmittäglichen Berufsverkehr fährt ab Dezember vier Stunden lang kein einziger ICE mehr nach Düsseldorf und ins Ruhrgebiet.
- In Südrichtung werden nahezu alle Halte der ICE-Linie 41 gestrichen, womit Siegburg seine Direktverbindungen nach Würzburg und Nürnberg verliert.
 - Im morgendlichen Berufsverkehr fährt ab Dezember zwischen 6:15 und 7:25 Uhr kein einziger Zug mehr in Richtung Frankfurt. Insbesondere wird die für Pendler elementare Verbindung um 7:09 Uhr gestrichen.
 - In Südrichtung war zur Eröffnung der Neubaustrecke mit 1,5 Zügen pro Stunde im angenäherten 30'/60'-Takt gestartet worden; dieses Angebot wurde dann in den Folgejahren auf nahezu durchgängig zwei Züge pro Stunde hochgefahren. Abgesehen davon, dass im neuen Fahrplan ICE mit Zielbahnhof Frankfurt Hbf teilweise im Doppelpack um 15 Minuten versetzt hintereinander herfahren, verkehrt in Südrichtung nun ab Dezember überwiegend nur noch ein ICE pro Stunde. Dies ist das schlechteste jemals vorhandene ICE-Angebot in Siegburg.
 - In Nordrichtung wird im Dezember ein unstrukturierter Fahrplan im ca. 30'/70'/20' - „Takt“ eingerichtet, d.h. mit Bedienungslücken von über einer Stunde. Auch dies ist das schlechteste Angebot in Siegburg seit Eröffnung der Neubaustrecke.
 - Ein merkbarer Taktverkehr ist inzwischen nicht mehr vorhanden.

Parallel dazu wurde in den vergangenen Jahren im Übrigen auch das Fernverkehrsangebot am Bahnhof Bonn Hbf spürbar verschlechtert. Im Dezember verliert Bonn fast alle Direktverbindungen nach Hamburg (vorher jahrzehntelang im Stundentakt), da die entsprechenden Züge neu über die Schnellfahrstrecke geleitet werden – ohne kompensierenden Halt in Siegburg.

Wir nehmen mit großem Unmut zur Kenntnis, dass die genannten Verschlechterungen sowohl den Pendlerverkehr als auch langlaufende Direktverbindungen treffen, also beide Kernzielgruppen am Bahnhof Siegburg/Bonn. Ein in der Vergangenheit gut funktionierendes und von den Fahrgästen intensiv genutztes Angebot wird sukzessive zerstört, ohne dass praktikabel nutzbare Alternativen geschaffen werden. Der Hinweis Ihres Konzernbevollmächtigten, dass Züge in Richtung Düsseldorf/Essen durch Züge nach Köln ersetzt werden, „um mehr Platzkapazitäten zu schaffen“, kommt einer Beschönigung gleich. ICE mit Endbahnhof Köln sind in Siegburg bei mindestens sieben Zügen des SPNV pro Stunde und Richtung vollkommen irrelevant. Bedenklich stimmt auch der Wegfall vieler Direktverbindungen nach Süddeutschland, zumal in Kenntnis der derzeitigen Betriebssituation, bei der fahrplanmäßige Anschlüsse oft nicht mehr als ein Lotteriespiel sind.

Wir haben keinerlei Verständnis mehr dafür, dass Einwände zum jeweils neuen Fahrplan von der DB AG in den letzten Jahren stets mit Verweis auf die absolute Anzahl von Zughalten abmoderiert worden sind. Wenn die Ziele unattraktiv sind und kein Taktverkehr mehr vorhanden ist, ist die Zahl der Halte absolut zweitrangig.

Im Deutschland-Takt sind in Siegburg drei ICE-Verbindungen pro Stunde und Richtung vorgesehen, u.a. jeweils im Stundentakt nach Mannheim/Basel, Nürnberg/München, Essen sowie Dortmund. Uns ist bewusst, dass dieses Projekt eine Generationenaufgabe ist. Ein Fahrplanwechsel, der als „Schritt zum Deutschland-Takt“ bezeichnet wird, sollte sich aber zumindest auch in diese Richtung bewegen. Konkret fordern wir daher für den ICE-Bahnhof Siegburg/Bonn die kurzfristige (Wieder-)Herstellung der folgenden Verbindungen:

1. Stündlicher Systemhalt der ICE-Linie 41 Dortmund Hbf – Düsseldorf Hbf – Köln Messe/Deutz – Frankfurt (Main) Hbf – Nürnberg Hbf – München Hbf anstelle der aktuell unsystematischen Halte zur Schaffung eines nachfragegerechten und attraktiven Grundangebotes nach Bayern, Frankfurt, Düsseldorf und ins Ruhrgebiet
2. Wiederherstellung der etablierten stündlichen ICE-Verbindung von und nach Mannheim Hbf mit ebenfalls stündlicher Weiterführung bzw. bahnsteiggleicher Korrespondenz sowohl in Richtung Karlsruhe/Basel als auch Stuttgart/München, indem auf den ICE-Linien 42/43

- entweder wieder 300 km/h-fähige ICE eingesetzt werden, oder aber indem mit den langsameren ICE 4 in Köln der Bahnhof Messe/Deutz anstelle des Hbf bedient wird
3. Zusätzliche Verbindungen von und nach Frankfurt (Main) Hbf in den Hauptverkehrszeiten nach Bedarf, mit der mittelfristigen Zielvorgabe von zwei Fahrten pro Stunde und Richtung annähernd halbstündlich versetzt
 4. Wiederherstellung eines merkbaren Taktfahrplans

Sehr geehrter Herr Dr. Lutz, der Bahnhof Siegburg/Bonn ist nicht irgendein Haltepunkt, sondern dient dem Fernverkehrsanschluss einer wirtschaftsstarken Wachstumsregion mit etwa einer Million Einwohnern im Herzen Europas. Wir hoffen sehr darauf, dass das ICE-Angebot dieser Bedeutung möglichst bald wieder gerecht werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr. Torsten Bieber
Oliver Krauß

Ingo Steiner
Horst Becker

Denis Waldärtl
Dietmar Tendler

Christian Koch
Dr. Friedrich-Wilhelm Kuhlmann



...verbindet!

Wirtschaftliche Situation im VRS und NVR

Der ÖPNV steuert auf ein schwieriges Geschäftsjahr 2023 zu, erlös- und kostenseitig verfestigen bzw. beschleunigen sich die negativen Trends



Prognose Fahrgelderlöse VRS

Jahr	Ist-Erlöse absolut	Ist-Erlöse fortgeschrieben	Ausgleich durch Rettungsschirm
2019	687,59	687,59	
2020	553,81	704,78	150,97
2021	535,45	722,40	186,95
2022**	588,45	733,96	145,51
2023**	615,53	759,65	0
Delta	- 72,06	- 144,12	

* Annahme

** Werte für 2022 und 2023 als Prognose, Fortschreibung ohne weitere „Hochlaufkurve“ (= worst case)

Alle Wert in Mio. €



Prognose Kosten der Verkehrsunternehmen



Personalkosten

Gewerkschaften fordern zwischen 7 – 9 % Lohnerhöhung für 2023 ff.



Energiekosten

steigende Fahrplanleistung + höhere Treibstoffkosten



Umsetzung der Clean-Vehicle-Directive (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz)

Zusätzliche Kosten aufgrund der Beschaffung „sauberer“ & „emissionsfreier“ Busse + Infrastruktur im Rahmen der CVD



Auftragsunternehmer

Wachsende Fahrplanleistung + steigende Personal- und Treibstoffkosten

Kalkulierte Kostenerhöhung (gesamt) 2023: 13-17 %



Verkehrswende

*Zur Erreichung der Klimaziele muss der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) eine echte Alternative zum Individualverkehr werden. Unser Ziel ist es, den Verkehrsanteil deutlich in seine Richtung zu verschieben. Dazu machen wir den ÖPNV leistungstärker, verlässlicher, vernetzter, flexibler, sicherer und barrierefrei. Bis 2030 wollen wir das Angebot im ÖPNV **um mindestens 60 Prozent erhöhen**.



*"Zukunftsvertrag für Nordrhein-Westfalen"

- Die Fahrgelderlöse bleiben weiterhin hinter dem letzten regulären Geschäftsjahr 2019 zurück
-> **Kein Rettungsschirm für 2023**
- Bei min. gleicher Betriebsmenge (Basis 2019), steigen die Kosten seit 2021 exorbitant, keine Beruhigung in Sicht
- Für NRW erwartet die Branche für 2023 zwischen 500 und 600 Mio. € kurzfristigen Finanzierungsbedarf (Daten aus 08/22, wird aktuell überprüft, Wert dürfte deutlich höher liegen!)

● ● ● Finanzsituation des NVR

Erlösdefizite und Kostensteigerungen führen zur
Deckungslücke – Blick in die Werkstatt Wirtschaftsplan 2023

Die aktuelle Erlös- /Kostenentwicklung im NVR ist ein Spiegelbild der Branche

Blick in die Werkstatt –
Wirtschaftsplan 2023



Prognose Fahrgelderlöse NVR

- Fahrgelderlöse für 2023 liegen voraussichtlich - 30% unter dem Basisjahr 2019 = ca. - 30 Mio €



Energiekostenentwicklungen Verkehrsverträge

- Energiekosten von 2020 zu 2022 um insgesamt ca. **200%** gestiegen
- Entspricht einer **Verdreifachung** der Energiekosten **Kostensteigerung**
- Kostensteigerung bei Energie bedeuten im NVR
 - ca. 73 Mio. Euro in 2022
 - ca. 175 Mio. Euro in 2031
 - ca. 116 Mio. Euro im Jahresschnitt 2022 – 2031 => zusätzliche Kosten von kumuliert rund 1,160 Mrd. Euro



Unter Berücksichtigung der derzeit abschätzbaren Kostenentwicklung ergibt sich absehbar eine erhebliche Deckungslücke im NVR-Haushalt

Aktuelle Planungsprämissen:

- Energiekostensteigerung ab 2023 mit 8% p.a. geplant
- Lohn(index)steigerungen 2,5% p.a. in der Planung
- Weitere Kostentreiber berücksichtigt:
 - Infrastrukturplanungskosten, Mehrkosten Baustellenfolgen, Folgen Abellio-Insolvenz, Schnellbusförderung, Zusatzvereinbarung Trassenpreissystem 2018
- Fahrgelderlöse mit jährlich um 5% abschmelzender Differenz zum Basisjahr 2019
- Ergebnis:

2022	2023	2024	2025	2026
vsl. +/- 0 €	ca. - 170 Mio. €	ca. - 250 Mio. €	ca. - 250 Mio. €	ca. - 320 Mio. €

● ● ● Mögliche Auswirkungen der Finanzsituation auf die Bestandsverkehre

Werden die Haushaltsmittel des NVR nicht kurzfristig und nachhaltig aufgestockt, sind Leistungskürzungen oder eine kommunale Umlage oder eine Kreditaufnahme erforderlich

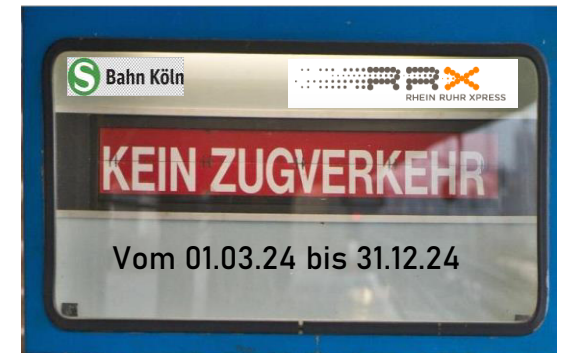
Veranschaulichung:

- 10 Mio. Euro Einsparungserfordernis entsprechen rund 850.000 Zugkm (Modellrechnung)
- Um eine Deckungslücke von ca. **100 Mio. Euro** zu schließen wären folgende exemplarische Beispiele für Leistungsreduzierungen erforderlich

Einstellung der kompletten S-Bahn Köln (35% des gesamten Leistungsangebots)

... oder, die komplette Einstellung aller RE-Linien (inklusive RRX-Linien im NVR-Bereich)

... oder fast die komplette Einstellung aller RB-Linien



Ausgleich Defizit per Leistungskürzung: In den Verkehrsverträgen sind Abbestellungen angelegt, mit Klagen wäre zu rechnen

- Alle Verkehrsverträge enthalten sog. Revisionsklauseln, die im Falle geringerer Finanzmittelzuweisungen an die SPNV-Aufgabenträgers greifen können
- Stehen den SPNV-AT weniger Finanzmittel zur Verfügung, haben diese das Recht, unabhängig von etwaigen anderen Regelungen, Leistungen in dem Umfang abzubestellen, wie die Abbestellung notwendig ist, um die weiterhin zu erbringenden Leistungen mit der geringeren Mittelzuweisung finanzieren zu können und die Mittelkürzungen auszugleichen
- Wenn dieses außerordentliche Recht nicht angewendet wird, gilt das normale zeitliche Anmeldeprozedere für den Jahresfahrplan 2024
- Darüber hinaus sind Änderungen des jährlichen Leistungsvolumens (Zkm) innerhalb einer Bandbreite von 90% - 110% der Betriebsleistung zulässig

Die Beschlüsse der Ministerpräsidentenkonferenz vom 02.11.22

Darüber hinaus stellt der Bund schon ab dem Jahr 2022 zusätzliche **Regionalisierungsmittel** in Höhe von einer Milliarde Euro jährlich zur Verfügung. Die Regionalisierungsmittel werden jährlich ebenfalls ab 2022 um drei Prozent erhöht (bisher 1,8 Prozent) und damit um 1,2 Prozentpunkte auf die jeweiligen Ländersteigerungssätze. Der erste Erhöhungsschritt findet schon in diesem Jahr für 2023 statt. Aus Sicht des Bundes sollten die Länder ihre jährlichen Beiträge in entsprechender Höhe steigern. Der Bundeskanzler und die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder bitten die Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister von Bund und Ländern, ihre Beratungen zum Ausbau- und Modernisierungspakt im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zeitnah abzuschließen. Über die darüber hinausgehende weitere Entwicklung der Regionalisierungsmittel und des Deutschlandtickets für die Zeit ab 2025 werden Bund und Länder Ende 2024 sprechen.

Aktuell überwiegen die Risiken, deshalb herrscht dringender Handlungsbedarf

Chancen:

- Zusätzliche Regionalisierungsmittel vom Bund stehen in Aussicht (~~1.500 Mio. € bundesweit = ca. 67 Mio. € p.a.~~)
- -> 1.000 Mio. € = ca. 45 Mio. € p.a., wenn 100 % Landesaufstockung, dann ca. 90 Mio. € p.a. = ca. 180 Mio. € für 2023;
für 2024 = 90 Mio. € + 143 Mio. € Vermögensanlage = ca. 233 Mio. €
- Erholung Fahrgastmarkt, bei normalisiertem Marktgeschehen

Risiken:

- Fortwährende unkalkulierbare Energiekostenentwicklung
- Steigende derzeit kaum einschätzbar Personalkosten und Materialkosten
- Erholung Fahrgelderlöse ist abhängig von Fahrgastmarktentwicklung = Corona-Maßnahmen, Gestaltung/Finanzierung x.9-EuroT
- Deutliche Risikoaufschläge durch Bieter in zukünftigen Vergabeverfahren
- Massive Fahrzeugkostensteigerungen zu erwarten
- **Fazit: Die Forderungen aus der gemeinsamen Resolution zur auskömmlichen und nachhaltigen Finanzierung des ÖPNV müssen zwingend zeitnah umgesetzt werden, die in Aussicht gestellte Erhöhung der Reg.-Mittel um 1,5 Mrd. € ist unmittelbar umzusetzen! -> Die Forderungen der Resolution müssen für die Revision der Mittel Ende 2024 aufrecht erhalten werden!**

● ● ● **Danke für Ihre Aufmerksamkeit!**



VRS | Gutachten Finanzierung

Vorstellung Rhein-Sieg Kreis 07.11.2022



Agenda

1	Finanzierungsbedarf Angebotsausbau im VRS
2	Alternative Finanzierungsinstrumente
3	Ausblick: Weiteres Vorgehen

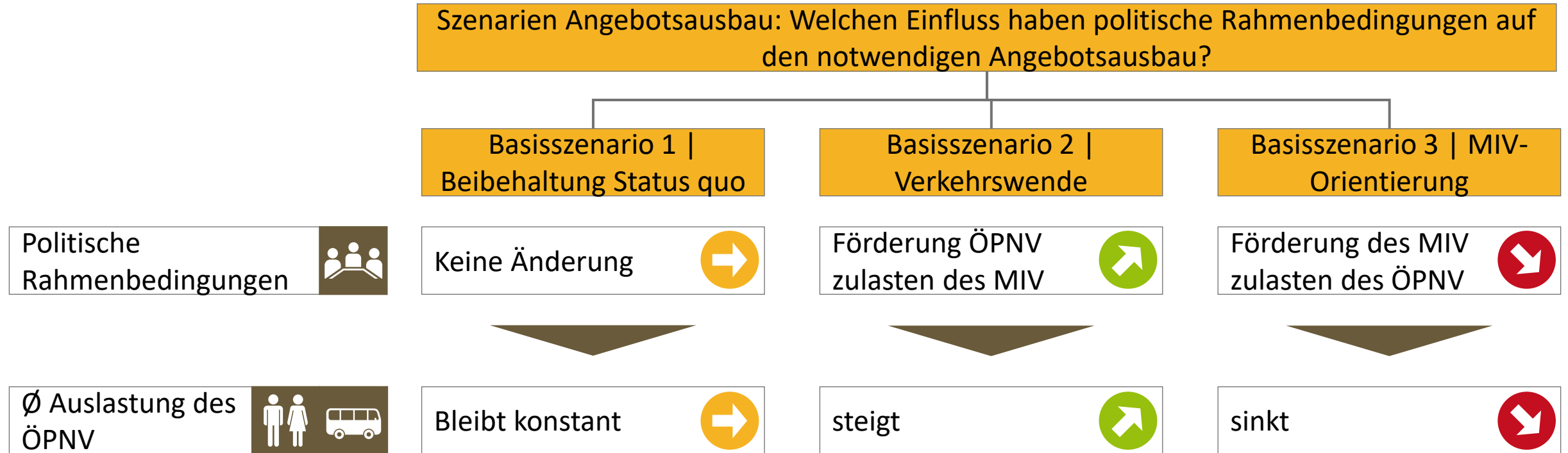
Die Anforderungen aus dem Koalitionsvertrag NRW definieren den Rahmen für die ÖV-Entwicklung und -Finanzierung



Koalitionsvereinbarung CDU / GRÜNE 2022–2027

- „Unser Ziel ist es, den **Verkehrsanteil** deutlich in seine Richtung (Anm.: des ÖPNV) zu verschieben.“ (Zeile 1655f.)
- „Bis 2030 wollen wir das **Angebot im ÖPNV** um mindestens **60 Prozent** erhöhen.“ (Zeile 1657f.)
- Für den erforderlichen Ausbau und die nachhaltige Finanzierung des ÖPNV ist eine deutliche **Erhöhung der Regionalisierungsmittel** notwendig. (Zeile 1710f.)
- Im gleichen Verhältnis, wie wir zusätzliche Mittel vom Bund bekommen, werden wir auch die **Landesmittel** für den ÖPNV **erhöhen**. (Zeile 1713f.)
- Wir werden Kommunen, die es wünschen, die Einführung einer **Drittnutzerfinanzierung ermöglichen**. (Zeile 1717f.)

Wir haben drei verschiedene Basisszenarien hinsichtlich des künftigen Finanzierungsbedarfs untersucht



Wir haben für die folgenden Szenarien die Effekte im Bereich Nachfrage und Finanzierungsbedarf im Vergleich zum Basisjahr ermittelt

Szenario 1a

Minimalszenario
„Gleichziehen mit heutiger
Branchenspitze“

Szenario 1b

„Verdopplung ÖPNV-
Angebot“

Szenario 2a

„Erreichung Branchenspitze
& hohe Nachfrage“

Szenario 2b

„Übertrumpfen der
Branchenspitze bis 60%-Ziel
und Nachfragesteigerung“

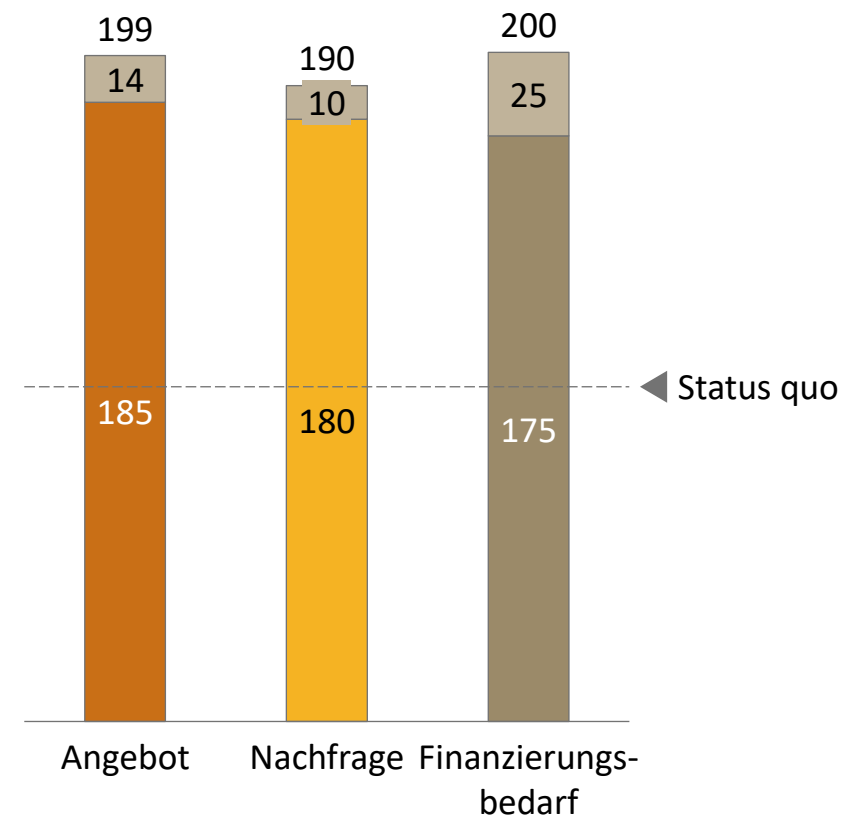
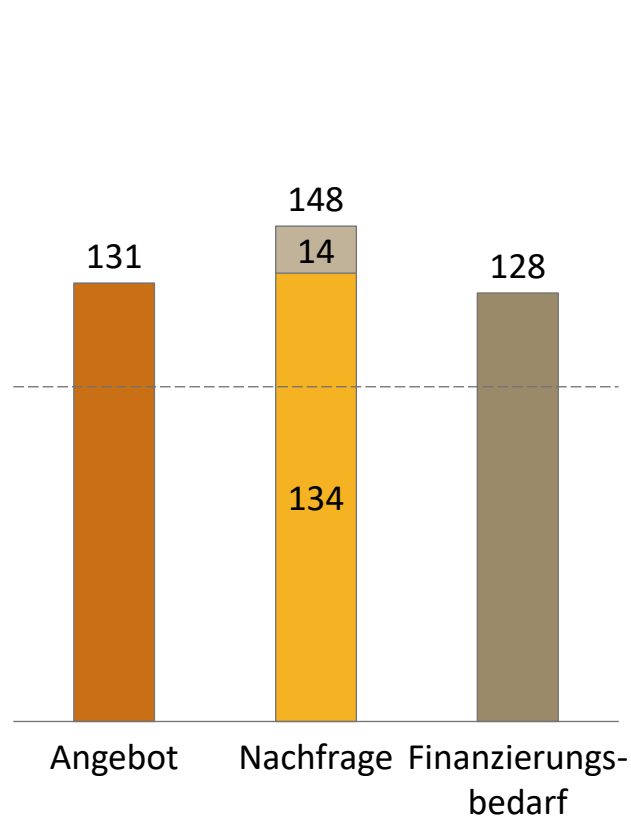
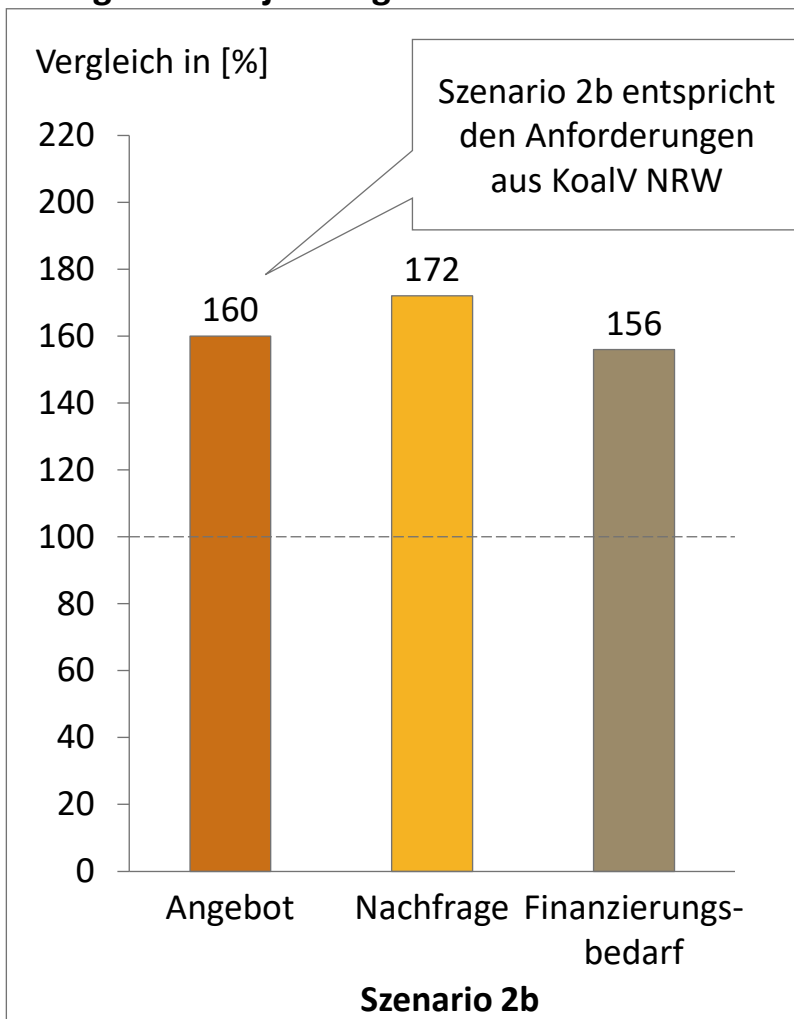
Szenario 3

„Verdopplung Angebot &
niedrige Nachfrage“

- **ÖSPV: Erhöhung** der Platzkilometer **um das Delta** zum Best in Class Ansatz
 - **SPNV: Realisierung** der Angebotssteigerungen auf Basis bisheriger Planungen
 - Auslastung im Vergleich zum Status quo **bleibt gleich** →
- **ÖSPV: Verdopplung** der Platzkilometer des Status quo
 - **SPNV: Ausnutzen aller Potenziale** auf Basis aktueller und geplanter Kapazitäten im Schienennetz
 - Auslastung im Vergleich zum Status quo **bleibt gleich** →
- **ÖSPV: Erhöhung** der Platzkilometer **um das Delta** zum Best in Class Ansatz
 - **SPNV: Abbildung** der Angebotssteigerungen auf Basis bisheriger Planungen
 - Auslastung im Vergleich zum Status quo **steigt** ↗
- **ÖSPV: Erhöhung** der Platzkilometer **um 60% (Ziel Koalitionsvertrag NRW)**
 - **SPNV: Ausnutzen aller Potenziale** auf Basis aktueller und geplanter Kapazitäten im Schienennetz
 - Auslastung im Vergleich zum Status quo **steigt** ↗
- **ÖSPV: Verdopplung** der Platzkilometer des Status quo
 - **SPNV: Ausnutzen aller Potenziale & möglicher Kapazitäten (optimistisches Maximum)**
 - Auslastung im Vergleich zum Status quo **sinkt** ↘

Je nach Szenario ergibt sich eine Steigerung des Finanzierungsbedarfes zwischen 28% und 100%

Vergleich der jeweiligen Szenarien mit dem Status quo



■ Zusätzliche Steigerung bei Szenario 2a bzw. 3

Der Finanzierungsbedarfs des Szenario 2b beträgt mindestens 300 Mio. € plus Preis- und Aufwandssteigerung durch alternative Antriebe (CVD)

Prämissen / Ergebnisse	„Übertrumpfen der Branchenspitze bis 60%-Ziel und Nachfragesteigerung“
	Szenario 2b
Angebot ÖSPV	■ Erhöhung um +63 % (doppeltes Delta zum Best in Class)
Angebot SPNV	■ Erhöhung um +54% (Ausnutzen aller Potenziale auf Basis aktueller und geplanter Kapazitäten)
Auslastung	■ Steigt: + 10% im ÖSPV; +7% im SPNV
Nachfrage	■ Erhöhung um +72% (überproportionale Erhöhung zum Angebotsausbau)
Ergiebigkeit (€/Pkm)	■ Sinkt im Durchschnitt
Finanzierungsbedarf	■ Zusätzlich 300 bis 360 Mio. € p.a. (+56%, Preisstand 2019)

Ein größerer Ausbau erscheint derzeit nicht realisierbar

SPNV: +75 bis +135 Mio. € p.a.
ÖSPV: +225 Mio. € p.a.

Steigerung auf zusätzlich **425 bis 510 Mio. € p. a.** durch Kostenanstieg bis **2030*** (inkl. alternative Antriebe**)

Der Finanzierungsbedarf für den ÖV wird in jedem der Szenarien um mindestens rd. 28% steigen

Übersicht der zentralen Ergebnisse der Szenarien¹⁾²⁾

Kriterien	Status quo	Szenario 1a	Szenario 1b	Szenario 2a	Szenario 2b	Szenario 3
		Minimalszenario „Gleichziehen mit heutiger Branchenspitze“	„Verdopplung ÖPNV- Angebot“	„Erreichung Branchenspitze & hohe Nachfrage“	„Übertrumpfen der Branchenspitze bis 60%-Ziel und Nachfragesteigerung“	„Verdopplung Angebot & niedrige Nachfrage“
Angebot [Platzkm]	22.700	29.835 (31%)	41.920 (85%)	29.830 (31%)	36.300 (60%)	45.230 (99%)
Nachfrage [Perskm]	5.560	7.470 (34%)	9.990 (80%)	8.210 (48%)	9.600 (72%)	10.580 (90%)
Finanzierungsbedarf p.a. [Mio. EUR]	565 – 635	725 – 810 (+28% = 160 – 175 Mio. €)	990 – 1.110 (+75% = 420 – 480 Mio. €)	725 – 810 (+28% = 160 – 175 Mio. €)	870 – 995 (+56% = + 300 - 360 Mio. €)	1.120 – 1.270 (+100% = 550 – 640 Mio. €)
Finanzierungsbedarf p.a. inkl. Kostensteigerung [Mio. EUR]	800 – 895	1.020 – 1.140 (+28% = 220 – 245 Mio. €)	1.390 – 1.570 (+75% = 590 – 675 Mio. €)	1.020 – 1.140 (+28% = 220 – 245 Mio. €)	1.220 – 1.400 (+56% = + 425 - 510 Mio. €)	1.575 – 1.795 (+100% = 780 – 900 Mio. €)

Agenda

- | | |
|----------|---|
| 1 | Finanzierungsbedarf Angebotsausbau im VRS |
| 2 | Alternative Finanzierungsinstrumente |
| 3 | Ausblick: Weiteres Vorgehen |

Auf Basis von Bewertungskriterien wurde für den VRS-Raum eine Short-List von weiter auszuarbeitenden Finanzierungsinstrumenten abgestimmt

Vollumfängliche Zusammenstellung aller denkbaren Finanzierungsinstrumente aus Marktrecherche, Literatur, Best-Practices u. Markterfahrungen

Bewertungskriterien

Ergiebigkeit

Dauerhaftigkeit

Zweckbindung

Rechtliche Durchsetzbarkeit

Sozialverträglichkeit

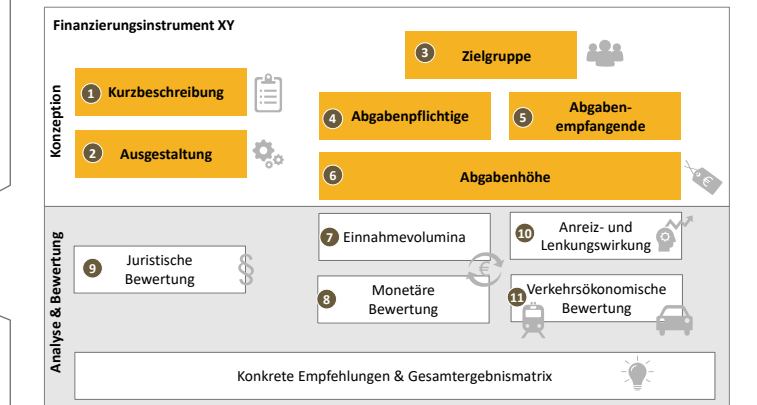
Lenkungswirkung /
Verlagerung

Kombinierbarkeit

Erste Grobfilterung
nach Machbarkeit
im VRS-Raum

**Shortlist mit ausgewogenem
Zielgruppen-Mix
(MIV-Nutzende, Bürger*innen,
Immobilieeigentümer*innen)**

Erstellung eines Instrumenten-Steckbriefes

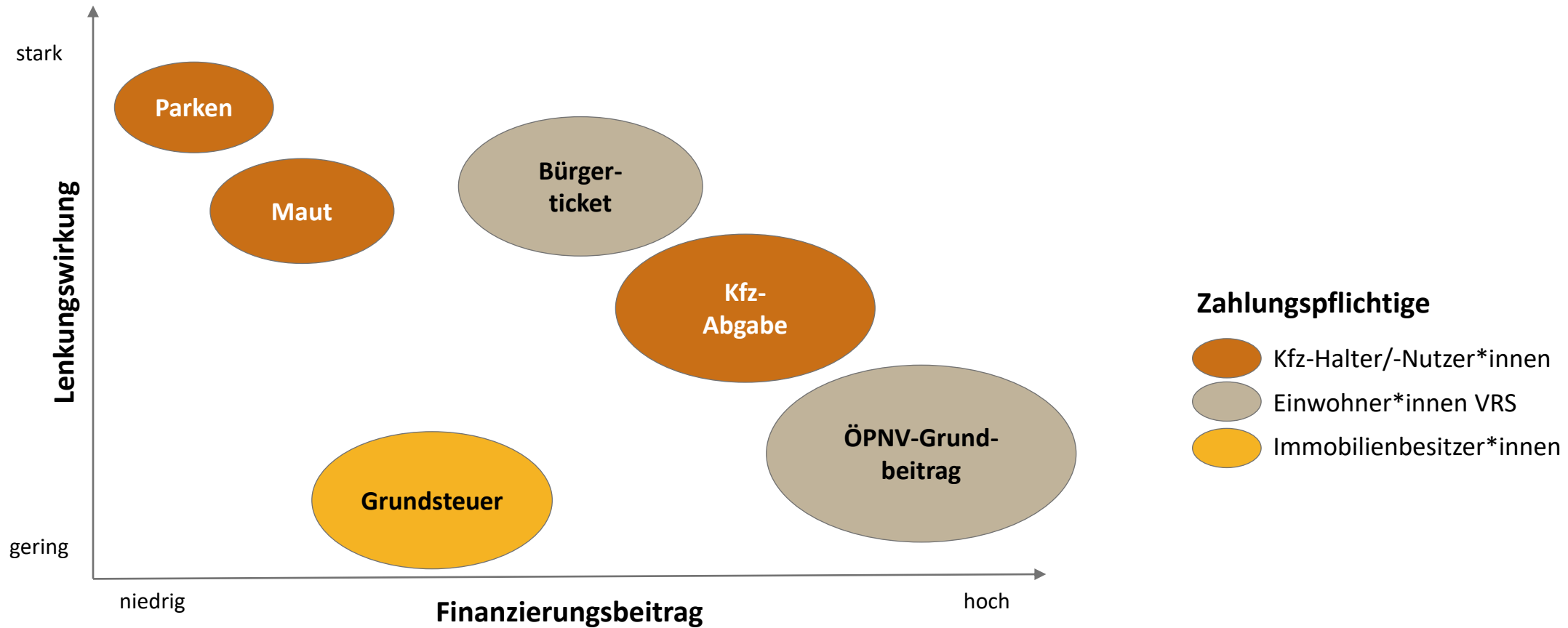


Die Short List umfasst folgende Instrumente mit verschiedenen Ausprägungen

#	Instrumente	Untersuchte Ausprägungen
1	Maut	1.1 City Maut 1.2 Vignette
2	Parkraumbewirtschaftung	2.1 Anwohnendenparken 2.2 Anheben Parkgebühren
3	ÖPNV-Grundbeitrag	3. ÖPNV-Grundbeitrag
4	Bürgerticket	4.1 Bürgerticket mit kostenlosem Nahverkehr 4.2 Bürgerticket mit kostenlosem Nahverkehr ab 9 Uhr 4.3 Vergünstigter Nahverkehr für Bewohner*innen
5	Kfz-Abgabe	5. Anheben Kfz-Steuer
6	Grundsteuer	6. Anheben Grundsteuer

Die Finanzierungsinstrumente unterscheiden sich sowohl hinsichtlich ihres Finanzierungsbeitrages als auch ihrer Lenkungswirkung zugunsten des ÖV

Einordnung der Finanzierungsinstrumente



Das Volumen der neuen Finanzierungs-Instrumente im VRS lässt sich durch verschiedene Parameter aktiv steuern

#	Instrument	Abschätzung Basis-Fall					
		Finanzierungs- potenzial p.a.	Einheit	Menge	Preis	Erlös p.a.	Kosten p.a.
1	Maut	40 Mio. €	Einfahrten City-Maut-Zone	6,0 Mio.	10,00 €	60,0 Mio. €	20,0 Mio. €
2	Parkraum- bewirtschaftung	20 Mio. €	Erhöhung Anteil bewirtschafteter Parkplätze/Anw.parken	um 50%	Steigerung der Gebühren um durchschnittl. 50% und Anwohnerparken auf 200 € p.a.	20,0 Mio. €	
3	ÖPNV- Grundbeitrag	200 Mio. €	Zahlungspflichtige Einwohner*innen VRS	2.380.000	10,00 € / Monat 120,00 € / Jahr	285,0 Mio. €	85,0 Mio. €
4	Bürgerticket (kostenloser ÖV)	80 Mio. €	Zahlungspflichtige Einwohner*innen VRS	2.380.000	30,00 € / Monat 360,00 € / Jahr	855,0 Mio. €	690,0 Mio. € Einn.-Entfall 85,0 Mio. € Erhebung
5	Kfz-Abgabe	115 Mio. €	Kfz-Halter	1,9 Mio.	60,00 € / Jahr	115,0 Mio. €	
6	Grundsteuer	45 Mio. €	Einnahmen Grundsteuer B	444,7 Mio. €	Erhöhung Hebesatz um 10%	45,0 Mio. €	
	Gesamt*	500,0 Mio. €					

Die Umsetzung der Finanzierungs-Instrumente erfordert rechtliche Gestaltung auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene (1/2)

#	Instrument	Gesetzgeber			Geschätzter Umsetzungs-zeitraum (min.)	Zweck- bindung
		Bundesebene	Landesebene	Kommunalebene		
	Verantwortlichkeit	MdB, DST, DLK, DStGB	MdL, Städtetag NRW, LKT NRW, StGB NRW	Mitarbeiter kommunales Gremium	Ø 18 Monate (Bundesgesetz)	
1	City-Maut	Regelung für Bundesfernstraßen, §§ 7, 8 FStrG; nicht sinnvoll Erträge im Bundeshaushalt	Schaffung neuer Straßennutzungs-gebührentatbestand, für Straßen, die in Landesverwaltung stehen		Ca. 1,5 bis 2,5 Jahre	Grds. ja, da Benutzungs-gebühr
2	Parkraum-bewirtschaftung		Ausweitung bewirtschafteter Flächen durch Kommune (Ermächtigungsgrundlage: § 6a StVG, §§ 13, 45 StVO) Ggf. Anhebung des Gebührenrahmens der Landesgebührenordnung	Anpassung der auf die Landesgebührenordnung folgenden einzelnen Gebührenfestsetzung	Ca. 1 Jahr	Nein, VG Aachen Beschluss vom 19.01.2007 - 2 L 432/06
3	ÖPNV-Grundbeitrag		Änderung des Kommunalen Abgabengesetzes (KAG): • Begriff der „Verkehrsanlage“ als berücksichtigungsfähige Maßnahme • Tatbestandliche Konkretisierung	Ausgestaltung eines Beitragstatbestands gem. KAG	Aufgrund Prüfung der Grundrechtskonformität, min. 1 Jahr	Ja, da für Bereitstellung der ÖPNV Einrichtung

Die Umsetzung der Finanzierungs-Instrumente erfordert rechtliche Gestaltung auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene (2/2)

#	Instrument	Gesetzgeber			Geschätzter Umsetzungszeitraum (min.)	Zweckbindung
		Bundesebene	Landesebene	Kommunalebene		
	Verantwortlichkeit	MdB, DST, DLK, DStGB	MdL, Städtetag NRW, LKT NRW, StGB NRW	Mitarbeiter kommunales Gremium	Ø 18 Monate (Bundesgesetz)	
4	Bürgerticket (kostenloser ÖV)		Änderung des Kommunalen Abgabengesetzes (KAG): - Begriff der „Verkehrsanlage“ als berücksichtigungsfähige Maßnahme - Tatbestandliche Konkretisierung		Aufgrund Prüfung der Grundrechtskonformität, 1 Jahr	Ja, da für Bereitstellung der ÖPNV Einrichtung
5	Kfz-Abgabe	Probl: Doppelbelastung über Kfz-Steuer (Bund) und Kfz-Abgabe (Kommune)		Ausgestaltung eines Beitragstatbestands gem. KAG	1,5 Jahre	Steuer (Bund): Nein Beitrag: Grds. ja, da für Bereitstellung einer Einrichtung
6	Grundsteuer	Art. 105, 106 GG i.V.m. GrStG & BewG		Hebesatzbestimmungsr echt Kommune (Art. 28 Abs. 2 GG)	- Grundsteuerreform (Bund) langwierig, 4 Jahre; - Hebesatz vermutlich schneller, 1,5 Jahre	Nein

Fazit

- Ein **Angebotsausbau** um rd. 60% (Koalitionsziel) erhöht den **Finanzierungsbedarf** um 300 Mio. € plus Preis- und Aufwandssteigerung durch die CVD (+56%)
- **Alternative Finanzierungsinstrumente** können einen signifikanten Beitrag zur Deckung dieser Finanzierungslücke leisten
- Einige der Finanzierungsinstrumente haben eine **positive Lenkungswirkung** in Richtung des **Umweltverbundes**
- Die Umsetzung der Finanzierungs-Instrumente erfordert **rechtliche Gestaltung** auf **Bundes-, Landes- und Kommunalebene**
- Aufgrund der rechtlichen und politischen **Herausforderungen** empfiehlt sich ein **gemeinsames Vorgehen** aller ÖV-Verantwortlichen (ggf. länderübergreifend)



Agenda

- | | |
|----------|---|
| 1 | Finanzierungsbedarf Angebotsausbau im VRS |
| 2 | Alternative Finanzierungsinstrumente |
| 3 | Ausblick: Weiteres Vorgehen |

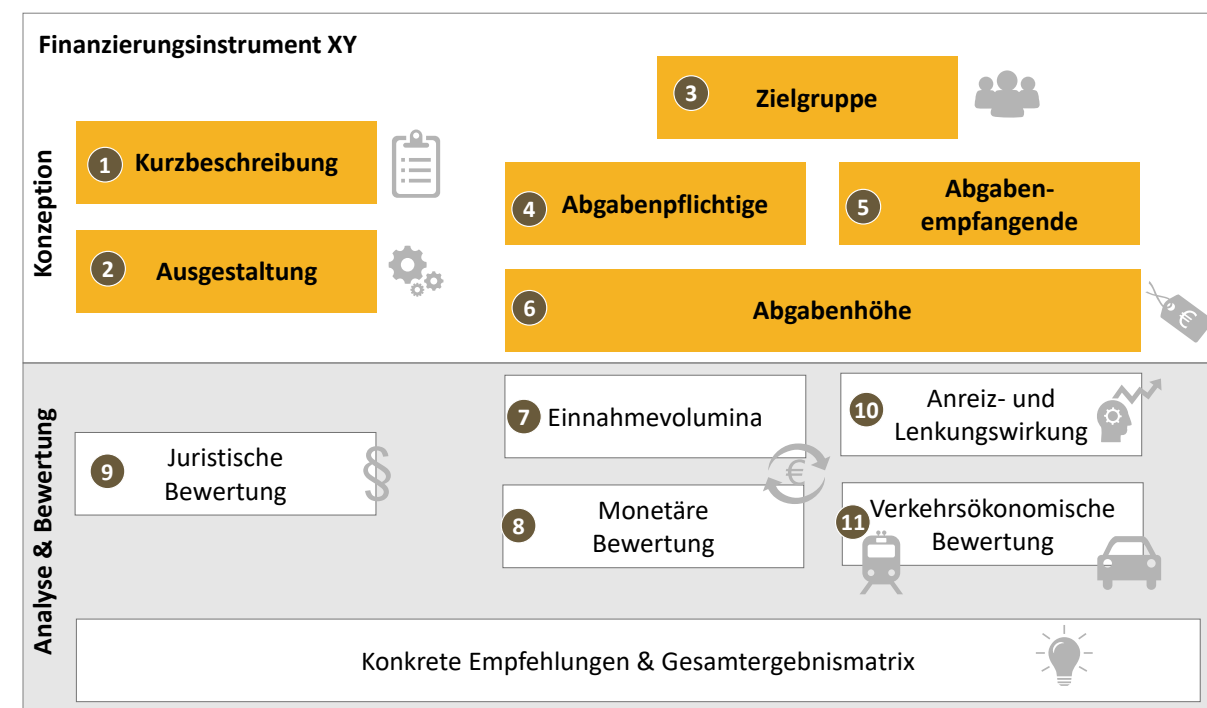
Die Ergebnisse des Gutachtens werden übersichtlich und nachvollziehbar dokumentiert

Dokumentation Gutachten

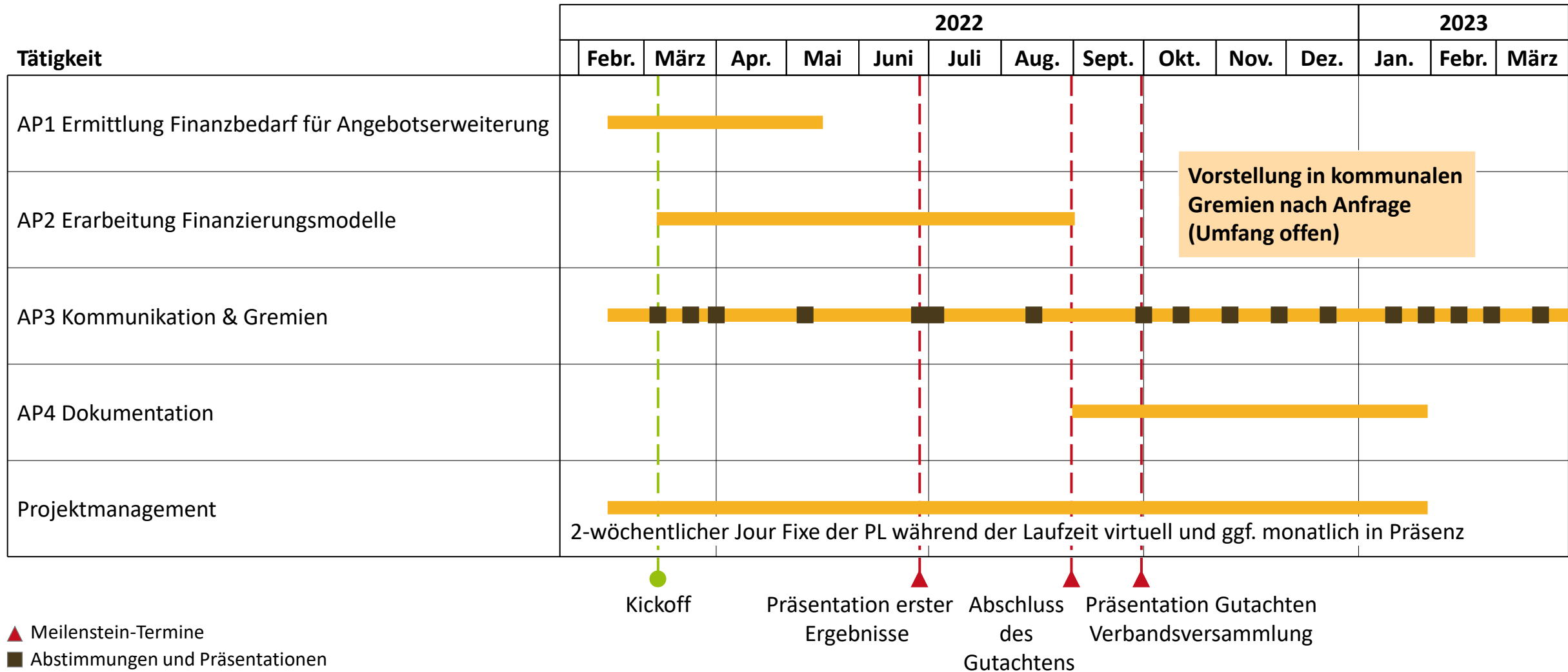
- Die Vorgehensweisen und Ergebnisse des Gutachtens werden in einer **Lang- und Kurzversion** dokumentiert
- Die **Kurzversion** des Gutachtens wird auch **veröffentlicht**

Steckbriefe Finanzierungsinstrumente

- Für jedes der Finanzierungsinstrumente wird ein standardisierter **Steckbrief** mit übersichtlicher Darstellung der Inhalte erstellt



Sofern gewünscht ist eine Vorstellung der Ergebnisse in kommunalen Gremien bis 31. März 2023 vorgesehen



Kontaktetails



Dr. Hendrik Koch
Director

+49 221 921827-15
hendrik.koch@mobilité.de



Nils Hansen
Director

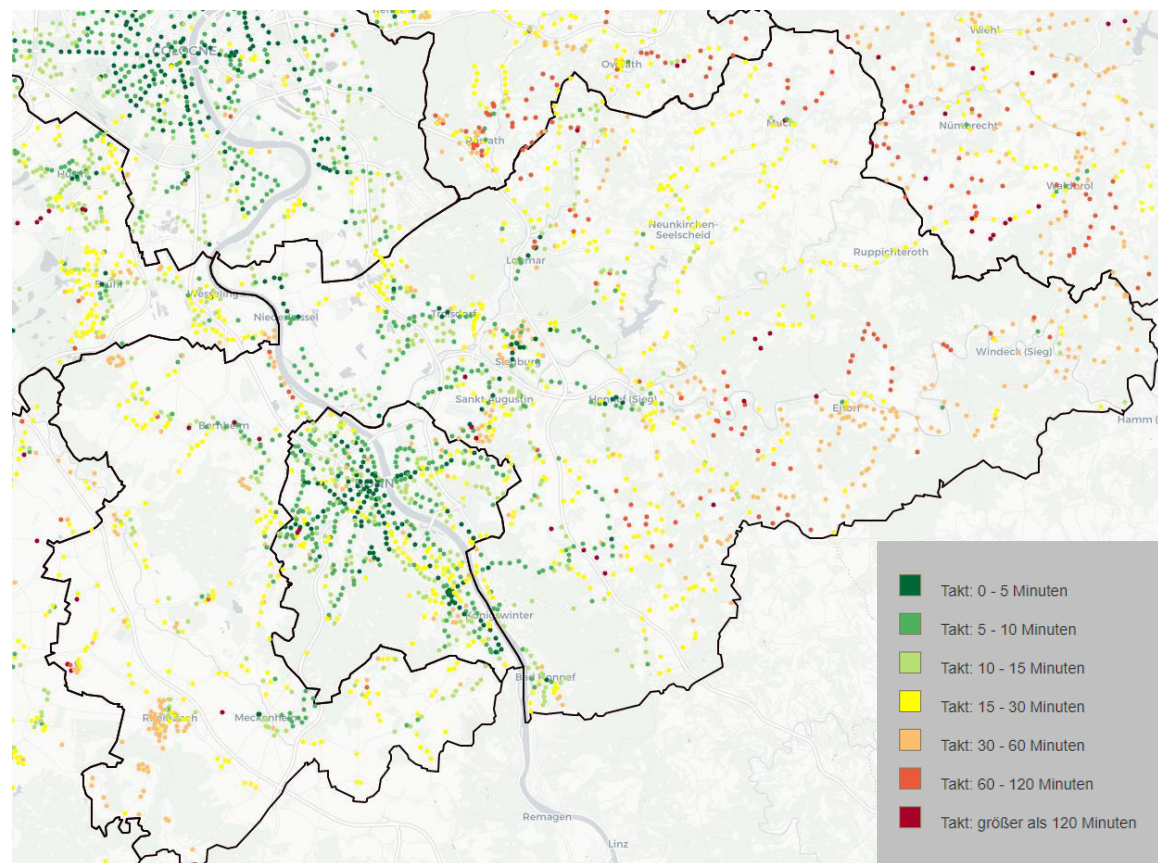
+49 221 921827-20
nils.hansen@mobilité.de

BACK UP: Spezifische Auswertungen für den Rhein-Sieg Kreis

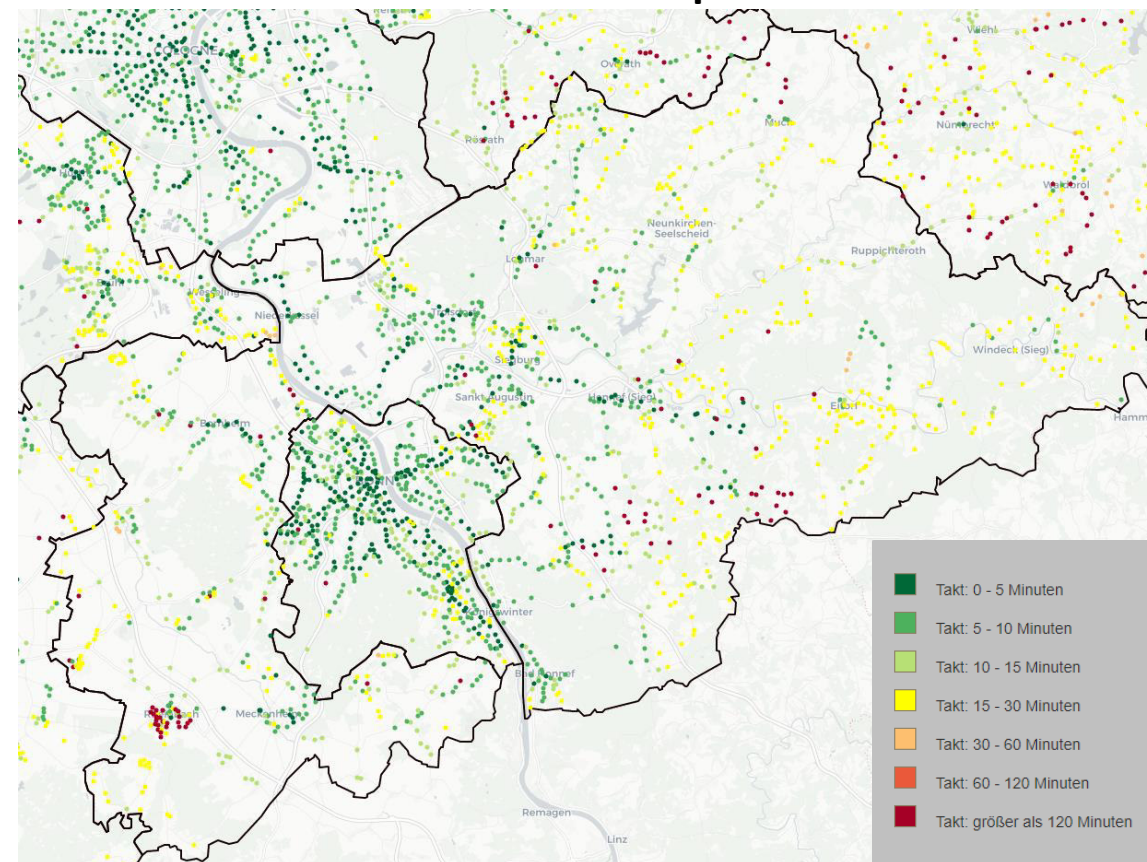
Auf Basis plausibilisierter Angebotsdaten im GTFS-Format haben wir den durchschnittliche Takt an den Haltestellen im RSK ermittelt



Durchschnittlicher Takt pro Tag * RSK



Durchschnittlicher Takt in der Hauptverkehrszeit * RSK

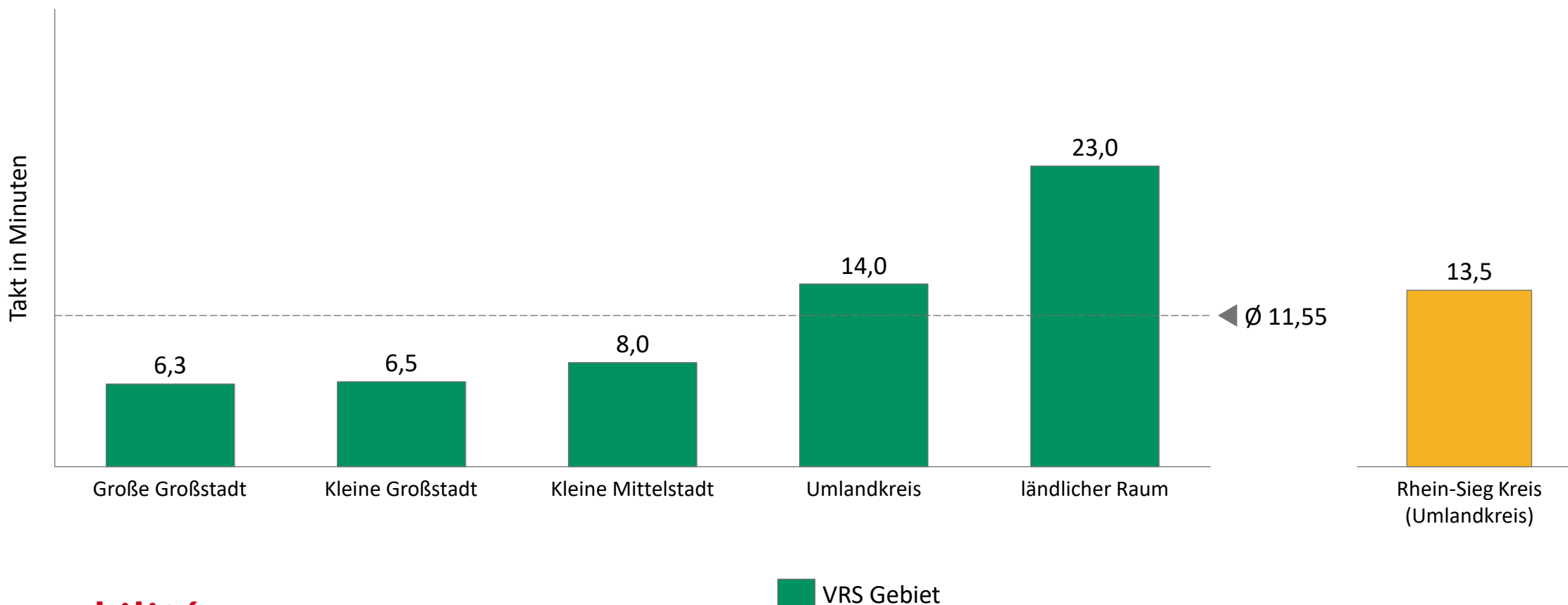


Der durchschnittliche Takt an den VRS-Haltestellen über die verschiedenen Kreise hinweg liegt bei 11,55 Minuten



Durchschnittlicher Takt pro Tag pro Fahrplanjahr an VRS Haltestellen in den Gebietskörperschaften (Bus, Tram & U-Bahn)*

Auszug für Rhein-Sieg
Kreis

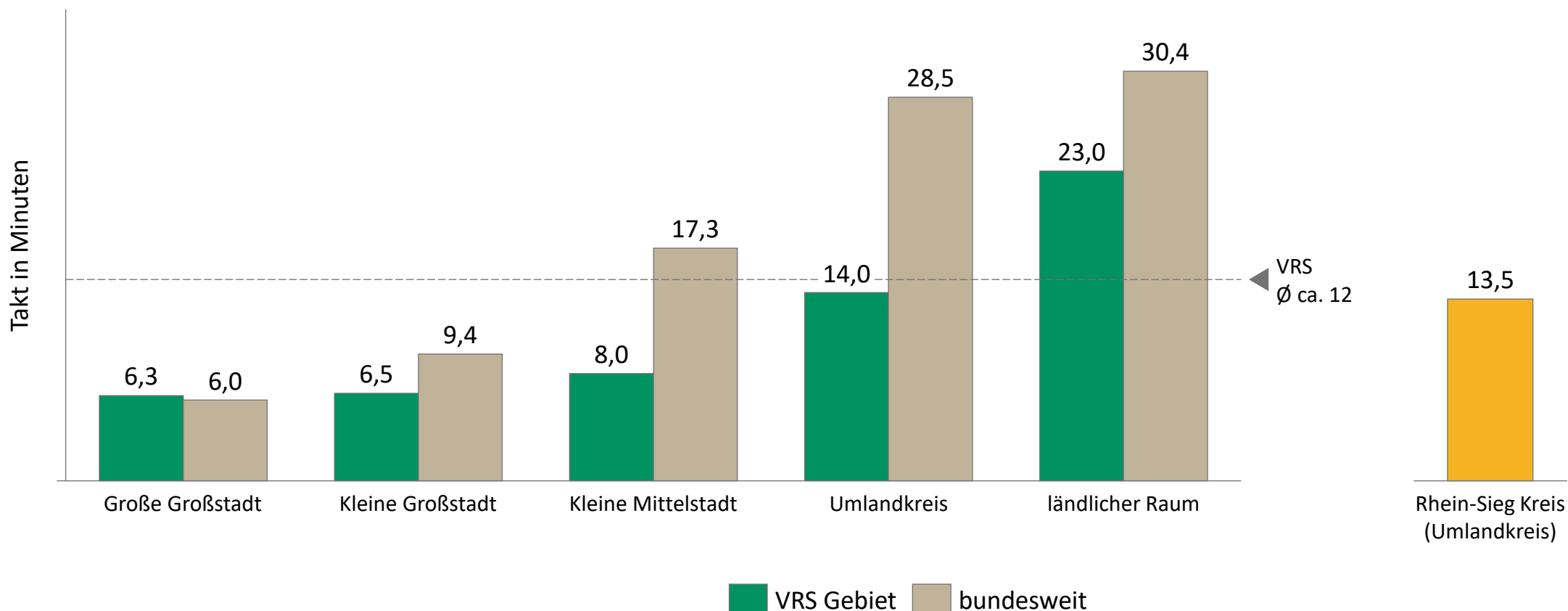


Der durchschnittliche Takt für Bus, Tram und U-Bahn an den VRS-Haltestellen über die verschiedenen Kreise hinweg liegt bei ca. 12 Minuten



Vergleich durchschnittlicher Takt pro Tag pro Fahrplanjahr an VRS Haltestellen in den Gebietskörperschaften: VRS vs. bundesweit (Bus, Tram & U-Bahn)

Auszug für Rhein-Sieg Kreis

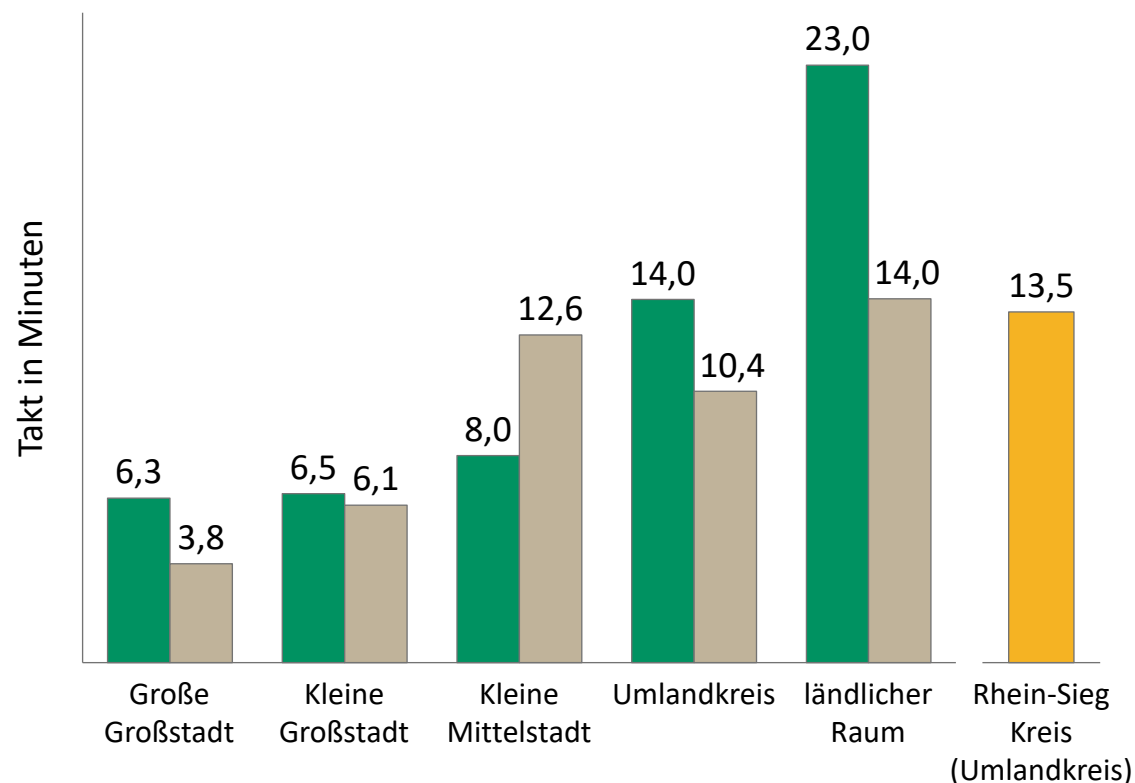


Der Vergleich zu den besten Städten und Landkreisen Deutschlands, zeigt noch Potenzial in vielen Teilen des VRS

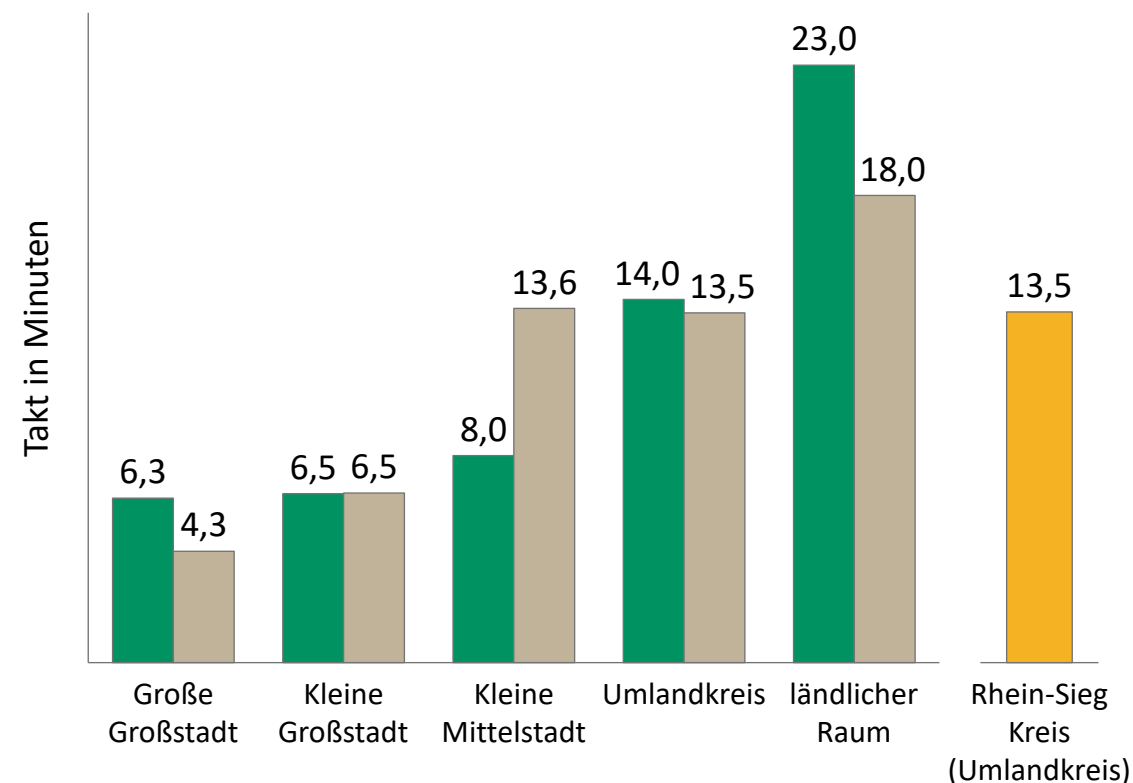


Vergleich durchschnittlicher Takt an VRS Haltestellen in den Gebietskörperschaften:
(Bus, Tram & U-Bahn)*

VRS vs. Besten 10 % Deutschlands



VRS vs. Besten 25 % Deutschlands



Der Finanzierungsbedarf für den ÖV wird in jedem der Szenarien um mindestens rd. 28% steigen

Übersicht der zentralen Ergebnisse der Szenarien¹⁾²⁾

Kriterien	Status quo	Szenario 1a	Szenario 1b	Szenario 2a	Szenario 2b	Szenario 3
		Minimalszenario „Gleichziehen mit heutiger Branchenspitze“	„Verdopplung ÖPNV- Angebot“	„Erreichung Branchenspitze & hohe Nachfrage“	„„Übertrumpfen der Branchenspitze bis 60%-Ziel und Nachfragesteigerung“	„Verdopplung Angebot & niedrige Nachfrage“
Angebot [Platzkm]	22.700	29.835 (31%)	41.920 (85%)	29.830 (31%)	36.300 (60%)	45.230 (99%)
Nachfrage [Perskm]	5.560	7.470 (34%)	9.990 (80%)	8.210 (48%)	9.600 (72%)	10.580 (90%)
Finanzierungsbedarf p.a. [Mio. EUR]	565 – 635	725 – 810 (+28% = 160 – 175 Mio. €) <i>Anteil RSK ≈ 6,5 %*</i>	990 – 1.110 (+75% = 420 – 480 Mio. €) <i>Anteil RSK ≈ 7,7 %*</i>	725 – 810 (+28% = 160 – 175 Mio. €) <i>Anteil RSK ≈ 6,5 %*</i>	870 – 995 (+56% = + 300 - 360 Mio. €) <i>Anteil RSK ≈ 6,5 %*</i>	1.120 – 1.270 (+100% = 550 – 640 Mio. €) <i>Anteil RSK ≈ 7,5 %*</i>
Finanzierungsbedarf p.a. inkl. Kostensteigerung [Mio. EUR]	800 – 895	1.020 – 1.140 (+28% = 220 – 245 Mio. €) <i>Anteil RSK ≈ 6,5 %*</i>	1.390 – 1.570 (+75% = 590 – 675 Mio. €) <i>Anteil RSK ≈ 7,7 %*</i>	1.020 – 1.140 (+28% = 220 – 245 Mio. €) <i>Anteil RSK ≈ 6,5 %*</i>	1.220 – 1.400 (+56% = + 425 - 510 Mio. €) <i>Anteil RSK ≈ 6,5 %*</i>	1.575 – 1.795 (+100% = 780 – 900 Mio. €) <i>Anteil RSK ≈ 7,5 %*</i>

1) Werte in Klammern geben die Steigerung gegenüber dem Status quo an

2) Finanzierungsbedarf wurde in Bandbreiten berechnet, die vom Angebotsausbau im SPNV abhängen

* Anteil am Gesamtfinanzierungsbedarf (ÖPSV & SPNV)



CDU-Kreistagsfraktion Rhein-Sieg

An den
Vorstandsvorsitzenden der
Deutsche Bahn AG
Herrn Dr. Richard Lutz

03.11.2022

Erneute Verschlechterung des ICE-Angebotes am Bahnhof Siegburg/Bonn

Sehr geehrter Herr Dr. Lutz,

unter dem Schlagwort „der nächste Schritt zum Deutschlandtakt“ hat die DB AG im Oktober den kommenden Fahrplan ab dem 11.12.2022 veröffentlicht. „Auch mit diesem Fahrplan investieren wir im Fernverkehr weiter konsequent in neue Fahrzeuge und attraktive Verbindungen“, so die Aussage des Konzernbevollmächtigten der DB für das Land NRW, Herrn Lübberink, in einem an uns gerichteten Schreiben vom 19.10.2022 zum zukünftigen ICE-Angebot am Bahnhof Siegburg/Bonn.

Wir stellen hiermit fest, dass diese Aussagen nicht der Realität entsprechen, sondern dass das ICE-Angebot am Bahnhof Siegburg/Bonn ab Dezember vielmehr erheblich verschlechtert wird. Insbesondere können wir nicht erkennen, dass der neue Fahrplan „ein Schritt zum Deutschlandtakt“ sein soll. Stattdessen werden in Siegburg wie bereits in den Vorjahren erneut genau solche Verbindungen gestrichen, die dem Zielnetz des Deutschlandtaktes entsprechen.

Die seit einigen Jahren festzustellende schleichende Verschlechterung des ICE-Angebotes in Siegburg möchten wir Ihnen anhand einiger Beispiele verdeutlichen:

- Seit Eröffnung der Neubaustrecke Köln – Rhein/Main im Jahre 2002 stellten die beiden ICE-Linien 42/43 ein stündliches und von den Fahrgästen intensiv genutztes Grundangebot von Köln über Frankfurt Flughafen nach Mannheim her. In Mannheim waren die beiden Linien in den dortigen Taktknoten eingebunden und verkehrten immer abwechselnd weiter von/nach Basel bzw. Stuttgart/München, mit bahnsteiggleicher Korrespondenz zum jeweils anderen Ziel. Ab Ende 2018 gab es zunächst einzelne Taktlücken, Ende 2019 erfolgte eine Ausdünnung zu einem Zweistudentakt und Ende 2022 wird das Angebot nun mit Ausnahme einzelner Züge komplett eingestellt. Siegburg verliert damit seine stündliche Anbindung an große Teile Süddeutschlands und der Schweiz. Hintergrund ist nicht etwa eine Beschleunigung der o.g. Linien, sondern deren Umstellung von ICE 3 auf ICE 4 mit geringerer Höchstgeschwindigkeit.
- Stattdessen neu eingerichtete Halte der ICE-Linie 47 nach Stuttgart/München können die Linien 42/43 nicht kompensieren, da die Linie 47 den Taktknoten in Mannheim um wenige Minuten verfehlt und sie zudem nur lückenhaft verkehrt (maximal alle zwei Stunden, in Siegburg je Richtung 4- bzw. 6-stündige Taktlücke).
- In der Konsequenz verlängern sich z.B. Fahrten nach Karlsruhe/Basel ab Dezember um knapp eine Stunde.
- Das bislang in Nordrichtung fast stündliche Angebot der ICE-Linie 41 von München nach Düsseldorf/Essen wird im Dezember auf unsystematische Halte einzelner Züge reduziert, nachdem in den Vorjahren schon weitere über Köln hinausfahrende Züge gestrichen worden

sind. Ausgerechnet im nachmittäglichen Berufsverkehr fährt ab Dezember vier Stunden lang kein einziger ICE mehr nach Düsseldorf und ins Ruhrgebiet.

- In Südrichtung werden nahezu alle Halte der ICE-Linie 41 gestrichen, womit Siegburg seine Direktverbindungen nach Würzburg und Nürnberg verliert.
- Im morgendlichen Berufsverkehr fährt ab Dezember zwischen 6:15 und 7:25 Uhr kein einziger Zug mehr in Richtung Frankfurt. Insbesondere wird die für Pendler elementare Verbindung um 7:09 Uhr gestrichen.
- In Südrichtung war zur Eröffnung der Neubaustrecke mit 1,5 Zügen pro Stunde im angenäherten 30'/60'-Takt gestartet worden; dieses Angebot wurde dann in den Folgejahren auf nahezu durchgängig zwei Züge pro Stunde hochgefahren. Abgesehen davon, dass im neuen Fahrplan ICE mit Zielbahnhof Frankfurt Hbf teilweise im Doppelpack um 15 Minuten versetzt hintereinander herfahren, verkehrt in Südrichtung nun ab Dezember überwiegend nur noch ein ICE pro Stunde. Dies ist das schlechteste jemals vorhandene ICE-Angebot in Siegburg.
- In Nordrichtung wird im Dezember ein unstrukturierter Fahrplan im ca. 30'/70'/20'-„Takt“ eingerichtet, d.h. mit Bedienungslücken von über einer Stunde. Auch dies ist das schlechteste Angebot in Siegburg seit Eröffnung der Neubaustrecke.
- Ein merkbarer Taktverkehr ist inzwischen nicht mehr vorhanden.

Parallel dazu wurde in den vergangenen Jahren im Übrigen auch das Fernverkehrsangebot am Bahnhof Bonn Hbf spürbar verschlechtert. Im Dezember verliert Bonn fast alle Direktverbindungen nach Hamburg (vorher jahrzehntelang im Stundentakt), da die entsprechenden Züge neu über die Schnellfahrstrecke geleitet werden – ohne kompensierenden Halt in Siegburg.

Wir nehmen mit großem Unmut zur Kenntnis, dass die genannten Verschlechterungen sowohl den Pendlerverkehr als auch langlaufende Direktverbindungen treffen, also beide Kernzielgruppen am Bahnhof Siegburg/Bonn. Ein in der Vergangenheit gut funktionierendes und von den Fahrgästen intensiv genutztes Angebot wird sukzessive zerstört, ohne dass praktikabel nutzbare Alternativen geschaffen werden. Der Hinweis Ihres Konzernbevollmächtigten, dass Züge in Richtung Düsseldorf/Essen durch Züge nach Köln ersetzt werden, „um mehr Platzkapazitäten zu schaffen“, kommt einer Beschönigung gleich. ICE mit Endbahnhof Köln sind in Siegburg bei mindestens sieben Zügen des SPNV pro Stunde und Richtung vollkommen irrelevant. Bedenklich stimmt auch der Wegfall vieler Direktverbindungen nach Süddeutschland, zumal in Kenntnis der derzeitigen Betriebssituation, bei der fahrplanmäßige Anschlüsse oft nicht mehr als ein Lotteriespiel sind.

Wir haben keinerlei Verständnis mehr dafür, dass Einwände zum jeweils neuen Fahrplan von der DB AG in den letzten Jahren stets mit Verweis auf die absolute Anzahl von Zughalten abmoderiert worden sind. Wenn die Ziele unattraktiv sind und kein Taktverkehr mehr vorhanden ist, ist die Zahl der Halte absolut zweitrangig.

Im Deutschland-Takt sind in Siegburg drei ICE-Verbindungen pro Stunde und Richtung vorgesehen, u.a. jeweils im Stundentakt nach Mannheim/Basel, Nürnberg/München, Essen sowie Dortmund. Uns ist bewusst, dass dieses Projekt eine Generationenaufgabe ist. Ein Fahrplanwechsel, der als „Schritt zum Deutschland-Takt“ bezeichnet wird, sollte sich aber zumindest auch in diese Richtung bewegen. Konkret fordern wir daher für den ICE-Bahnhof Siegburg/Bonn die kurzfristige (Wieder-)Herstellung der folgenden Verbindungen:

1. Stündlicher Systemhalt der ICE-Linie 41 Dortmund Hbf – Düsseldorf Hbf – Köln Messe/Deutz – Frankfurt (Main) Hbf – Nürnberg Hbf – München Hbf anstelle der aktuell unsystematischen Halte zur Schaffung eines nachfragegerechten und attraktiven Grundangebotes nach Bayern, Frankfurt, Düsseldorf und ins Ruhrgebiet
2. Wiederherstellung der etablierten stündlichen ICE-Verbindung von und nach Mannheim Hbf mit ebenfalls stündlicher Weiterführung bzw. bahnsteiggleicher Korrespondenz sowohl in Richtung Karlsruhe/Basel als auch Stuttgart/München, indem auf den ICE-Linien 42/43 entweder wieder 300 km/h-fähige ICE eingesetzt werden, oder aber indem mit den

- langsameren ICE 4 in Köln der Bahnhof Messe/Deutz anstelle des Hbf bedient wird
3. Zusätzliche Verbindungen von und nach Frankfurt (Main) Hbf in den Hauptverkehrszeiten nach Bedarf, mit der mittelfristigen Zielvorgabe von zwei Fahrten pro Stunde und Richtung annähernd halbstündlich versetzt
 4. Wiederherstellung eines merkbaren Taktfahrplans

Sehr geehrter Herr Dr. Lutz, der Bahnhof Siegburg/Bonn ist nicht irgendein Haltepunkt, sondern dient dem Fernverkehrsanschluss einer wirtschaftsstarken Wachstumsregion mit etwa einer Million Einwohnern im Herzen Europas. Wir fordern, dass das ICE-Angebot dieser Bedeutung möglichst bald wieder gerecht wird.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr. Torsten Bieber
Oliver Krauß

Ingo Steiner
Horst Becker

Denis Waldästl
Dietmar Tendler

Christian Koch
Dr. Friedrich-Wilhelm Kuhlmann

Rhein-Sieg-Kreis | Der Landrat | Postfach 1551 | 53705 Siegburg

Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und
Energie des Landes Nordrhein-Westfalen,
Landesplanungsbehörde,
Berger Allee 25,
40213 Düsseldorf

Referat Wirtschaftsförderung und
Strategische Kreisentwicklung
- Fachbereich 01.3 -
Mühlenstraße 51
53721 Siegburg

Frau Kollmann
Zimmer 5.20
Telefon 02241 13-2344
Telefax 02241 13-3116
Josi.kollmann@rhein-sieg-kreis.de

Datum und Zeichen Ihres Schreibens
15.09.2022 | 51.09.05-000001

Mein Zeichen	Datum
013.JK	28.10.2022

Änderung des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) zum Aus- bau der Erneuerbaren Energien und zur Umsetzung des Wind-an-Land-Gesetzes

Unterrichtung der Öffentlichkeit gem. § 9 (1) ROG

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich bedanke mich für Ihr Schreiben vom 15.09.2022, mit dem der Rhein-Sieg-Kreis als Träger Öffentlicher Belange über die Aufstellung des Raumordnungsplans unterrichtet wurde.

Gleichzeitig wurde der Rhein-Sieg-Kreis aufgefordert, Aufschluss über diejenigen von ihm beabsichtigten oder bereits eingeleiteten Planungen und Maßnahmen sowie über deren zeitliche Abwicklung zu geben, die für die Planaufstellung bedeutsam sein können. Gleiches gilt für Informationen, die für die Ermittlung und Bewertung des Abwägematerials zweckdienlich sind.

Dieser Aufforderung kommt der Rhein-Sieg-Kreis nach und gibt folgende Hinweise:

Bodenschutz

Es wird befürwortet, dass hochwertige Ackerböden mit Blick auf die Versorgungssicherheit der Landwirtschaft vorbehalten bleiben.

Es werden weitere Aufschlüsse über Planungen und Maßnahmen im Zusammenhang mit deren zeitlicher Abwicklung erwartet, die für die Planaufstellung bedeutsam sein

können sowie weitere Informationen für die zweckdienliche Ermittlung und Bewertung des Abwägungsmaterials, damit die Eingriffs-/ Ausgleichsbewertung des Schutzguts Boden vorgenommen werden kann.

Zusammengefasste Stellungnahme der Bereiche Gewässerschutz, Klimaschutz und Naturschutz

Die Schaffung der planungsrechtlichen Grundlagen zum Ausbau der Erneuerbaren Energien werden auch vor dem Hintergrund des laufenden Neuaufstellungsverfahrens zum Regionalplan Köln ausdrücklich begrüßt.

Eine ausführliche Prüfung kann jedoch erst erfolgen, sobald der konkrete Entwurf der Planänderung vorliegt. Hilfreich wäre, wenn dazu auch eine Definition der Begrifflichkeiten im LEP vorgenommen würde, da z.B. Agri-PV-Anlagen vielfältiger Natur sein können.

Im Hinblick auf die beschlossenen Änderungen zum BNatSchG zur Beschleunigung der Verfahren zu Windenergieanlagen besteht bei der Unteren Naturschutzbehörde allerdings noch erhöhter Klärungsbedarf, der durch eine Überarbeitung der geltenden Erlasse des MUNV zeitnah ausgeräumt werden sollte.

Auch die Bauordnung NRW sollte im Hinblick auf den erforderlichen Ausbau der Erneuerbaren Energie im baulichen Innenbereich Erleichterungen vorsehen, z.B. für große PV-Anlagen auf Parkplatzflächen des Einzelhandels oder in Gewerbe- und Industriegebieten oder bzgl. der Abstandsflächen für Wärmepumpen im baulichen Innenbereich. Insgesamt sollte zum Ausdruck kommen, dass dem Ausbau der PV im baulichen Innenbereich eine Schlüsselfunktion beigemessen wird, ohne die Optionen auf Errichtung von Freiflächen-PV unter Schonung landwirtschaftlicher Vorrangbereiche zu vernachlässigen.

Der LEP sollte auch eine Aussage enthalten, ob Freiflächen-PV im Außenbereich zwingend eine FNP-Änderung erfordern und falls ja, ob darüber hinaus auch eine verbindliche Bauleitplanung erfolgen muss oder die Möglichkeit der Genehmigung nach § 35 BauGB besteht.

Ferner greift die Erweiterung der Flächenkulisse auf die im Eckpunktepapier genannten Bereiche zu kurz. Insbesondere die benachteiligten Gebiete gem. Agrarrecht liegen oft in solaren Ungunstbereichen mit lediglich geringer Sonneneinstrahlung, sind aber vielfach für den Naturschutz wertvoll. Den Kommunen sollte daher grundsätzlich die Möglichkeit eingeräumt werden, PV-Freiflächenanlagen auf Basis eines mit den maßgeblichen Akteuren einvernehmlich abgestimmten kommunalen oder auch interkommunalen Konzeptes im Rahmen von FNP-Änderungen und ggfls. nachfolgenden Bebauungsplänen zuzulassen, sofern nicht erhebliche naturschutzfachliche, landwirtschaftliche oder sonstige Belange dem entgegenstehen, die das Eckpunktepapier z.T. ja auch benennt. Dies sollte auch unabhängig von einer möglichen Förderung erfolgen können, eine Erweiterung der bundesgesetzlichen oder ggfls. auch landesspezifischen Förderoptionen auf diese Fälle wäre jedoch wünschenswert.

Um die Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren auch tatsächlich zu erreichen, ist es zwingend, dass die Änderungen des LEP bereits derart konkrete Aussagen enthalten, dass zur weiteren Umsetzung nicht noch zeitaufwändige Verfahren zur Änderung der Regionalpläne erforderlich sind, sondern die kommunale Entscheidungsebene unmittelbar handlungsfähig ist.

Ergänzend wird aber auch dringend empfohlen, die geplante Änderung des LEP auch zur Fortschreibung der Aussagen zum Hochwasser- und Starkregenschutz zu nutzen. Im August 2021, also schon kurz nach den Hochwasserkatastrophen, hat die Bundesregierung die Verordnung über die Raumordnung im Bund für einen länderübergreifenden Hochwasserschutz (BRPHV) erlassen, mit der Anlage und dem Umweltbericht. Auch diese bundesrechtlichen Vorgaben sind eine wichtige Voraussetzung für die konkretisierende Regionalplanung und nachfolgende Planungsverfahren.

In diesem Punkt besteht auch eine Schnittmenge zum Thema Ausbau der Erneuerbaren Energien. Gemäß v.g. Verordnung über die „Raumordnung im Bund für einen länderübergreifenden Hochwasserschutz“ sind die Hochwasserrisiken für Siedlungs- und Verkehrsflächen, sowie für kritische Infrastruktur zu minimieren und dadurch mögliche Schadenpotentiale einzugrenzen.

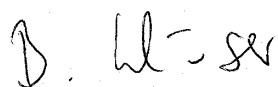
Es sollte daher auch im LEP der Hinweis erfolgen, dass für die Flächenkulissen zur Errichtung von Freiflächen-PV-Anlagen die Risiken von Hochwasser zu prüfen sind. Neben der Eintrittswahrscheinlichkeit und der räumlichen und zeitlichen Auswirkungen im Hochwasserfall sind auch die Wassertiefe und Fließgeschwindigkeit für eine Risikoabschätzung zu betrachten.

Zudem sollte bei der Planung eine Einschätzung des Risikos aus Starkregenereignissen vorgenommen werden (Mögliche Konzentration oder Verschärfung des Flächenabflusses).

Vorbeugender Gesundheitsschutz

Der weitere Ausbau der erneuerbaren Energien ist ein wichtiger Beitrag dem Klimawandel zu begegnen. Die Änderungen des Klimas, wie beispielsweise Hitzewellen, Starkregenereignisse mit verheerenden Überschwemmungen bedeuten massive Gesundheitsgefahren. Daher wird aus Sicht des vorbeugenden Gesundheitsschutzes die hier in Rede stehende Änderung des Landesentwicklungsplans ausdrücklich begrüßt.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



Klüser

-Straßenverkehrsamt-

An die
FDP-Kreistagsfraktion

nachrichtlich an die
CDU-Kreistagsfraktion
Bündnis 90/DIE GRÜNEN-Kreistagsfraktion
SPD-Kreistagsfraktion
Die Linke-Kreistagsfraktion
AfD-Kreistagsfraktion
und die Einzelabgeordneten im Kreistag

**Schwerbehindertenparkplätze im Rhein-Sieg-Kreis
-Ihre Anfrage vom 28.06.2022-**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zunächst erlaube ich mir ein paar notwendige Hinweise auf die rechtlichen Regelungen, die zur Beantwortung Ihrer Anfrage erforderlich sind.

Die Zuständigkeiten für verkehrsrechtliche Maßnahmen/Anordnungen nach § 45 der Straßenverkehrsordnung obliegen in Nordrhein-Westfalen neben den kreisfreien Städten den Kreisen (für die kreisangehörigen Gemeinden) bzw. den kreisangehörigen Städten. Diese nehmen die Aufgaben selbständig und eigenverantwortlich wahr. Insofern könnten die Auskünfte theoretisch ausschließlich die 11 kreisangehörigen Städte (für ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereich) sowie das Straßenverkehrsamt für die Gemeinden, und damit insgesamt 12 Straßenverkehrsbehörden, erteilen.

Aber auch der Rhein-Sieg-Kreis führt -wovon bei den Städten ebenfalls auszugehen ist- weder Übersichten über alle jemals getroffenen Entscheidungen noch ein Schilderkataster, welches ohnehin nur Sinn machen würde, wenn auch alle in den zurückliegenden Jahrzehnten jemals getroffenen Anordnungen rückwirkend katastermäßig erfasst würden, was sich schon alleine aus Gründen der dann erforderlichen erheblichen Personalbindungen nicht darstellen lässt.

Die Zuständigkeiten auf dem Gebiet der Überwachung des ruhenden Verkehrs und damit der Verstöße gegen Parkregelungen (inclusive unberechtigtes Parken auf ausgewiesenen Behindertenparkplätzen) unterfällt dem Zuständigkeitsbereich aller kreisangehörigen Kommunen, also auch der Gemeinden. Hier könnten dem Straßenverkehrsamt allenfalls die darüber hinaus von der Polizei festgestellten Verstöße vorliegen, die aber auch statistisch bei nahezu 200.000 Bußgeldverfahren jährlich bei meiner Bußgeldstelle nicht nachgehalten werden (können).

Vor diesem Hintergrund ist mir auch die Beantwortung Ihrer Frage 2 („Entsprechen alle im öffentlichen Raum ausgewiesenen Behindertenparkplätze der Norm DIN 18040-3...?) nur für die verkehrsrechtliche Zuständigkeit des Straßenverkehrsamts und damit für die acht kreisangehörigen Gemeinden möglich. Bei der Anordnung derartiger Stellplätze wurden und werden die hierfür zum jeweiligen Zeitpunkt einzuhaltenden Vorschriften und Regelwerke strikt beachtet.

Für die Zuständigkeit der kreisangehörigen Städte ist von gleicher Vorgehensweise auszugehen.

Mit freundlichen Grüßen

Sebastian Schuster
(Landrat)

An die
FDP-Kreistagsfraktion

nachrichtlich:

CDU-Kreistagsfraktion
Kreistagsfraktion DIE GRÜNEN
SPD-Kreistagsfraktion
AfD-Kreistagsfraktion
Kreistagsfraktion DIE LINKE
und Einzelabgeordnete

Ihre Anfrage vom 28.06.2022 zur Barrierefreiheit im ÖPNV

Sehr geehrte Damen,
sehr geehrte Herren,

gemäß § 8 Abs. 3 PBefG hat der Nahverkehrsplan des ÖPNV-Aufgabenträgers die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

Diesem Ziel ist der Rhein-Sieg-Kreis nachgekommen, in dem der Nahverkehrsplan Standards für die Barrierefreiheit der Verkehrsleistungen im ÖPNV (Fahrzeuge, Haltestellen, Service) festlegt. In Bezug auf den Haltestellenausbau wurden die Standards vom Rhein-Sieg-Kreis gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und Vertretern ansässiger Behindertenverbände sowie der Behindertenvertretung des Kreises abgestimmt und ein Leitfaden zur Priorisierung des barrierefreien Ausbaus sowie eine geforderte Mindestausstattung erarbeitet. Auf der Grundlage dieses Leitfadens wurde der Nahverkehrsplan des Kreises ergänzt (Kap. 6 „Vorgaben zur Betriebsqualität“ und Anhang C „Barrierefreier Haltestellenausbau“). Im Anhang C wird auch der Ausbaufortschritt dokumentiert. Damit erfüllt der Rhein-Sieg-Kreis

die gesetzlichen Vorgaben gemäß § 8 Abs. 3 PBefG. Der aktuell veröffentlichte Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises in der Version 2.5 von Januar 2022 ist abrufbar unter <https://www.rhein-sieg-kreis.de/vv/produkte/01/01.4/OeffentlicherPersonennahverkehrOePNV.php>

Mit Ihrer Anfrage vom 28.06.2022 zur Barrierefreiheit des ÖPNV im Rhein-Sieg-Kreis bitten Sie um schriftliche Beantwortung der folgenden Fragen:

- 1. Gemäß § 42b PBefG haben im Personennahverkehr eingesetzte Linienbusse bestimmte technische Anforderungen zu erfüllen und müssen mit mindestens zwei Stellplätzen für Rollstuhlfahrer ausgerüstet sein. Dies gilt gemäß § 62 Abs. 3 PBefG seit dem 01. Januar 2016 für erstmals zum Verkehr zugelassene Kraftomnibusse und seit Ablauf des 31. Dezember 2019 für alle eingesetzten Kraftomnibusse.**

- a) Wie hoch ist der Anteil der im Rhein-Sieg-Kreis eingesetzten Fahrzeuge, die den o.g. gesetzlichen Vorgaben entsprechen? Wir bitten um Nennung der konkreten Stückzahlen.**

Bei RVK und RSVG verfügen alle Fahrzeuge über mindestens einen Rollstuhlplatz sowie der entsprechenden Sicherungseinrichtung und entsprechen damit den Anforderungen des Nahverkehrsplanes. Die Pflicht zur Ausstattung von Kraftomnibussen mit mindestens zwei Stellplätzen gemäß § 42b PBefG bezieht sich ausschließlich auf Fahrzeuge, die im Personenfernverkehr eingesetzt werden. Nichtsdestotrotz verfügt der Großteil der RVK-Fahrzeuge über zwei Rollstuhlplätze, da Neubeschaffungen seit 11/2010 immer mit zwei Rollstuhlplätzen ausgestattet sind.

- b) Grundsätzlich haftet das Nahverkehrsunternehmen meist nicht, wenn ein Fahrgast in einem öffentlichen Verkehrsmittel stürzt. Eine Ausnahme gilt, wenn Fahrgäste offensichtlich hilfebedürftig oder erkennbar schwerbehindert sind, während des Ein- und Ausstiegs und wenn während der Fahrt offensichtlich die Gefahr eines Sturzes besteht (vgl. Urteil des OLG Saarbrücken vom 03.04.2014, Az. 4 U 484/11).**

(1) Im o.g. Fall hat der Fahrer gerade nicht darauf hingewiesen, dass das Fahrzeug nicht den technischen Anforderungen entspricht sowie während der Fahrt darauf keine Rücksicht genommen. Hinzu kommt, dass das Personal häufig während des Ein- und Ausstiegs keine Hilfestellung leistet, sondern sich grundsätzlich auf andere Fahrgäste verlässt.

Inwieweit wird das Personal geschult und wie kann eine weitere Sensibilisierung erzielt werden?

Alle Busfahrer der RVK und der RSVG werden im Rahmen der Schulungen zur Berufskraftfahrerqualifikation regelmäßig zum Umgang mit mobilitätsbeeinträchtigten Personen geschult. Dies geschieht auch in praxisbezogenen Übungen am Fahrzeug mit Rollstuhl und Rollator.

Auch eine regelmäßige Schulung schließt natürlich nicht aus, dass es im Einzelfall zu den geschilderten Problemen kommen kann, diesen nehmen sich die Verkehrsunternehmen selbstverständlich bei detaillierter Kenntnis des Vorfalls an. Dafür ist es unabdingbar, das genaue Datum und die Uhrzeit zu wissen, so dass sich die Angaben genau zuordnen und aufklären lassen können. Hierzu kann unter anderem das ÖPNV-Portal des Rhein-Sieg-Kreises genutzt werden (www.rhein-sieg-kreis.de/mobilitaet-umwelt/verkehr/oepnv-dialogforum.php). Die RVK teilt mit, dass der Fahrer intern zu dem Vorfall angehört wird und ihm klare Anweisungen gegeben werden, so dass sich diese Fälle zukünftig nicht wiederholen.

(2) Wie und innerhalb welchen Zeitplans kann sichergestellt werden, dass Fahrzeuge, die nicht den gesetzlichen Vorgaben und technischen Anforderungen entsprechen, grundsätzlich nicht mehr eingesetzt werden?

Wie weiter oben ausgeführt, verfügen alle Fahrzeuge der Verkehrsunternehmen RSVG und RVK über mindestens einen Rollstuhlplatz und entsprechen damit den Vorgaben des Nahverkehrsplanes des Kreises.

Sowohl die Fahrzeuge der RVK als auch die der RSVG verfügen ausschließlich über Fahrzeuge mit einer eingebauten Klapprampe. Im linksrheinischen Kreisgebiet kommt es allerdings derzeit vereinzelt zum Einsatz von Fahrzeugen ohne Klapprampe. Geschuldet ist dies der deutlichen Erweiterung des Fahrzeugpools im Zuge der Ausweitung der Verkehre im Rahmen von Lead-City und der Integration des Schülerverkehrs in Bornheim. Die RVK hat zugesagt, die Auftragsunternehmen noch einmal darauf hinzuweisen, diese Fahrzeuge – sofern die Situation es aktuell nicht anders zulässt - nicht im „klassischen“ Linienbusverkehr einzusetzen.

2. Wie viele Bushaltestellen im Rhein-Sieg-Kreis wurden fristgerecht zum 01. Januar 2022 barrierefrei ausgebaut?

Der Sachstand zum barrierefreien Ausbau aller Bushaltestellen im Kreisgebiet wird regelmäßig im Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises fortgeschrieben. Im Anhang C „Barrierefreier Haltestellenausbau“ wird die Vorgehensweise und die Priorisierung für den Ausbau beschrieben. Der Ausbauzustand der Haltestellen wird regelmäßig bei den Kommunen abgefragt, zuletzt im Mai 2021.

Gemäß der erhaltenen Rückmeldungen sind zu diesem Zeitpunkt von den 2.440 Richtungshaltestellen im Rhein-Sieg-Kreis 730 ausgebaut, 388 Bushaltestellen sind in Ausbauprogrammen der Städte und Gemeinden enthalten, 1.322 Richtungshaltestellen werden in nächster Zeit nicht ausgebaut. Diese Haltestellen gehören überwiegend der Haltestellenkategorie 4 (nachrangiger Ausbaubedarf) sowie Kategorie 5 (Ausnahmetatbestand) an (vgl. hierzu S. 113 des NVP).

Bei der Bewertung dieser Zahlen ist zu berücksichtigen, dass diese dem Informationsstand der Stabstelle 4-10 zum Mai 2021 entsprechen und nicht von allen Kommunen fristgerechte Rückmeldungen vorlagen. Im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes wird der Anhang C „Barrierefreier Haltestellenausbau“ komplett überarbeitet und in enger Abstimmung mit den Kommunen aktualisiert.

Die Haltestellen aller Städte und Gemeinden im Rhein-Sieg-Kreis sind auf den Seiten 115 – 155 aufgelistet. Hier sind die Haltestellen mit Ausbauzustand und Ausbauplanung nach Kommunen sortiert aufgeführt. Diese Listen machen auch Angaben zur Ausbauzuständigkeit sofern diese abweichend von der jeweiligen Kommune ist. Ein großer Teil der Haltestellen liegt in der Zuständigkeit der Kommunen (Gemeindestraßen und Ortsdurchfahrten). Der Rhein-Sieg-Kreis ist nur für den Ausbau von Haltestellen an Kreisstraßen zuständig.

3. Wie viele Bushaltestellen wurden im Rhein-Sieg-Kreis nicht fristgerecht zum 01. Januar 2022 ausgebaut?

siehe auch Ausführungen zu Punkt 2.

Eine fristgerechte Umsetzung des barrierefreien Ausbaus aller Haltestellen zum 01. Januar 2022 war bereits mit Inkrafttreten des Gesetzes im Jahre 2013 völlig unrealistisch. Gründe hierfür liegen vor allem in der Begrenzung der finanziellen sowie personellen Mittel. Um die begrenzten Finanz- und Personalkapazitäten möglichst zielführend einzusetzen, hat der Rhein-Sieg-Kreis gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und Vertretern ansässiger Behindertenverbände sowie der Behindertenvertretung des Kreises einen Leitfaden zur Priorisierung des barrierefreien Ausbaus sowie einer geforderten Mindestausstattung erarbeitet.

Auf dieser Grundlage haben alle 19 Städte und Gemeinden im Kreisgebiet kommunale Ausbauprogramme entwickelt, die nun entsprechend der festgelegten Prioritäten abgearbeitet werden. Für Haltestellen in Straßenbaulast des Landes trifft dies nicht zu.

§ 8 Abs. 3 PBefG lässt in begründeten Fällen Ausnahmen vom barrierefreien Ausbau zu. Für den Rhein-Sieg-Kreis wurden folgende Ausnahmetatbestände definiert (=Ausbaukategorie 5):

- (a) absehbare oder diskutierte Änderung der Verkehrsführung
- (b) absehbare oder diskutierte Änderung der Linienführung
- (c) Bedienung der Haltestellen im Wesentlichen mit Taxen

Bei Haltestellen, die ausschließlich von Buslinien die auf die Belange des Schülerverkehrs ausgerichtet sind, kann ebenfalls von einem Ausbau abgesehen werden, wenn sichergestellt ist, dass bei Bedarf eine alternative barrierefreie Beförderungsmöglichkeit zu Verfügung gestellt wird (z.B. Beförderung zur Schule mit einem Taxi).

4. Wie viele U-Bahnstationen sowie S-Bahnstationen/Bahnhöfe der DB wurden bis zum 01. Januar 2022 vollständig barrierefrei ausgebaut?

Die S-Bahn-Stationen im Kreisgebiet sind vollständig barrierefrei. Die Bahnhöfe im Kreisgebiet sind mit Ausnahme der unter 5 genannten Stationen barrierefrei (Quelle: Stationsbericht NVR 2021). Bis auf die vier unter Punkt 5 genannten Stationen sind die Stadtbahnhaltestellen ebenfalls barrierefrei ausgebaut.

5. Wie viele U-Bahnstationen sowie S-Bahnstationen/Bahnhöfe der DB wurden nicht fristgerecht bis zum 01. Januar 2022 vollständig barrierefrei ausgebaut?

Folgende Stadtbahnstationen sind derzeit nicht vollständig barrierefrei:

- Hersel Stadtbahn (Ausbauplanungen laufen)
- Uedorf Stadtbahn (Ausbauplanungen laufen)
- Widdig Stadtbahn (Ausbauplanungen laufen)
- Königswinter, Clemens-August-Straße (wird derzeit ausgebaut)

Nicht vollständig barrierefrei sind im Rhein-Sieg-Kreis aktuell folgende DB-Stationen:

- Friedrich Wilhelmshütte
- Menden
- Niederdollendorf
- Königswinter
- Rhöndorf
- Bad Honnef
- Geilhausen
- Roisdorf

Für alle aktuell nicht barrierefrei ausgebauten SPNV-Stationen im RSK sind Modernisierungen zur Herstellung der Barrierefreiheit geplant. Eine Auflistung der Ausbaumaßnahmen und das dazugehörige Förderprogramm findet sich auf der NVR-Homepage: [Stationsqualitaet2021_Ausbaumassnahmen.pdf \(nvr.de\)](#)

Die Verpflichtung zur Herstellung der Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022, die sich aus dem PBefG ergibt, gilt im Übrigen für den SPNV nicht.

Mit freundlichen Grüßen

(Landrat)

-Straßenverkehrsamt-

An die
FDP-Kreistagsfraktion

nachrichtlich an die
CDU-Kreistagsfraktion
Bündnis 90/DIE GRÜNEN-Kreistagsfraktion
SPD-Kreistagsfraktion
AfD-Kreistagsfraktion
Gruppe im Kreistag DIE LINKE
und die Einzelabgeordneten im Kreistag

**Auswirkungen der Sparmaßnahmen bei Straßenbeleuchtung und Ampelanlagen
an Kreisstraßen
-Ihre Anfrage vom 18.08.2022-**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zunächst erlaube ich mir ein paar notwendige Hinweise auf die rechtlichen Regelungen, die zur Beantwortung Ihrer Anfrage erforderlich sind.

Die Straßenbeleuchtung fällt unter die Aufgaben der kommunalen Selbstverwaltung und entzieht sich somit der Einflussnahme der Kreisverwaltung. Zwar wurde in der gemeinsamen Abstimmung mit allen Hauptverwaltungsbeamten einvernehmlich die Abschaltung selektiver Straßenlaternen als optionales Handlungsfeld zur Energieeinsparung abgestimmt. Wo dies jeweils nach Abwägung konkret erfolgen kann, entscheiden alle 19 Kommunen in Rhein-Sieg-Kreis selbst und kann daher von hier nicht beantwortet werden.

Die Ermächtigung für Lichtsignalanlagen regelt die Straßenverkehrs-Ordnung und deren konkreter Betriebsablauf fußt auf einer verkehrsrechtlichen Anordnung. Die Zuständigkeiten für verkehrsrechtliche Maßnahmen/Anordnungen nach § 45 der Straßenverkehrsordnung obliegen in Nordrhein-Westfalen neben den kreisfreien Städten den Kreisen (für die kreisangehörigen Gemeinden) bzw. den kreisangehörigen Städten. Diese nehmen die Aufgaben -ungeachtet der Klassifizierung einer Straße- selbständig und eigenverantwortlich wahr. Insofern können die Fragen nur

mit Blick auf die verkehrsrechtliche Zuständigkeit meines Straßenverkehrsamtes für die acht kreisangehörigen Gemeinden wie folgt beantwortet werden:

1. Welche Ampelanlagen und Straßenlaternen an Kreisstraßen sollen im gesamten Kreisgebiet nachts ausgeschaltet werden?

Die Straßenverkehrs-Ordnung lässt aus Gründen der Verkehrssicherheit nur einen geringen Spielraum für die Nachtabschaltung von Ampelanlagen, da diese i.d.R. auch nachts in Betrieb gehalten werden sollen. Es kommen nur die Anlagen in Betracht, deren Funktion sich auf die Notwendigkeit einer sicheren Abwicklung einer erhöhten Verkehrsnachfrage inkl. ÖPNV-Beschleunigung ausschließlich zu Tageszeiten reduzieren lässt, was im Einzelnen genau zu prüfen ist.

Auf dem Gebiet der kreisangehörigen Gemeinden gibt es nur wenige Lichtsignalanlagen an Kreisstraßen, die nach derzeitigem Stand der Prüfung aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und abzuwickelnden, regionalen und damit auch ortsunkundigen Verkehre für eine Abschaltung in den Nachtstunden infrage kommen. Die Prüfung ist noch nicht abgeschlossen.

2. Wie schätzt die Kreisverwaltung mögliche Sicherheitsrisiken ein, die sich durch das Abschalten von Straßenlaternen und Ampelanlagen ergeben, insbesondere vor dem Hintergrund eines möglichen Unsicherheitsgefühls der Bürgerinnen und Bürger in der Dunkelheit?

Sofern eine Lichtsignalanlage nachts abgeschaltet wird, dann nur dort, wo eine Verkehrsfährdung auch ohne den signalgesicherten Betrieb ausgeschlossen werden kann. Um dies für das gesamte Kreisgebiet sicherzustellen, hat das Straßenverkehrsamt einen Kriterienkatalog als Entscheidungshilfe zusammengetragen und diesen allen Städten im Rhein-Sieg-Kreis zur Verfügung gestellt.

3. Falls nur die Abschaltung überflüssiger Anlagen und Laternen geplant ist: Warum ist dies noch nicht vorher geschehen?

Auf dem Gebiet der acht kreisangehörigen Gemeinden werden keine „überflüssigen“ Anlagen betrieben. Daher wird auch auf dem Gebiet der Gemeinden und damit bei den im Zuständigkeitsbereich des Straßenverkehrsamtes liegenden Lichtsignalanlagen bisher noch keine Nachtabschaltung praktiziert.

4. Welche der Maßnahmen plant der Kreis nach Beendigung der aktuellen Ausnahmesituation fortzuführen?

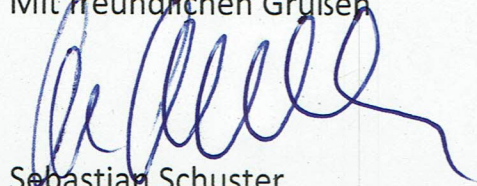
Dies ist aktuell noch nicht absehbar (s. Antworten zu Fragen 1 und 3).

Sollte die Prüfung zu einzelnen Abschaltungen führen, kann auch über eine Beibehaltung der eingeschränkten Betriebszeiten nachgedacht werden.

5. Welchen konkreten Einspareffekt erhofft sich die Kreisverwaltung durch diese Maßnahmen?

Mögliche Einspareffekte hängen vom Umfang der Maßnahme ab, wozu aktuell keine Aussage möglich ist (s. Antwort zu Frage 4). Zudem ist zu berücksichtigen, dass bereits einige Anlagen mit LED-Leuchten ausgestattet sind, die weniger verbrauchsintensiv betrieben werden und bei denen das Einsparpotenzial folglich geringer ausfällt.

Mit freundlichen Grüßen



Sebastian Schuster
(Landrat)

-Straßenverkehrsamt-

An die
CDU-Kreistagsfraktion
Bündnis 90/ DIE GRÜNEN-Kreistagsfraktion

nachrichtlich an die
SPD-Kreistagsfraktion
FDP-Kreistagsfraktion
AfD-Kreistagsfraktion
Gruppe im Kreistag DIE LINKE
und die Einzelabgeordneten im Kreistag

**Verkehrssituation an der K 18 Siegtalstraße in Eitorf
-Ihre Nachfrage vom 07.09.2022 auf meine Antwort vom 19.07.2022-**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ihre Nachfragen zu meiner Antwort beantworte ich wie folgt.

zu Frage 1:

In Ihrer ursprünglichen Anfrage vom 23.05.2022 thematisieren Sie die aus Ihrer Einschätzung entstehende Gefahrenlage durch auf der K 18 abgestellte Fahrzeuge vor allem in Verbindung mit der Nutzung der dort gegenüberliegenden Zufahrt eines Anliegers.

Wie bereits in meiner Antwort vom 19.07.2022 ausführlich dargelegt und auch nachfolgend zu Frage 2 noch einmal aufgegriffen, liegt nach den Maßstäben der StVO durch die abgestellten Fahrzeuge für den fließenden Verkehr keine Gefahrenlage vor, die ein verkehrsrechtliches Einschreiten nötig bzw. möglich machen.

Demnach beruhen die subjektiv empfundenen Gefahren einzig auf dem dortigen Nutzerverhalten für besagte Grundstückszuwegung. Daher wurde additiv eine Möglichkeit aufgezeigt, wie der Anwohner selbst die Einfahrtsituation -gerade in Verbindung mit den von Ihnen angeführten Gespann-Fahrten- für sich verbessern kann, was vorliegend durch eine bauliche Verbreiterung der Einfahrt realisiert werden könnte.

Zu Frage 2:

Es ist zutreffend, dass die dort zeitweise ca. 12-15m vor dem Kurvenscheitel abgestellten 1-2 Fahrzeuge den vorhandenen Fahrbahnquerschnitt ein kurzes Stück einengen. Bei einer im dortigen Abschnitt der K 18 vorhandenen Fahrbahnbreite

von großzügigen 6,80m bis über 7,50m bleibt aber selbst mit den dort legal am Fahrbahnrand abgestellten Fahrzeugen noch eine mehr als ausreichende Restfahrbahnbreite, um in der Kurvenan- und -durchfahrt sämtlichen Begegnungsverkehr unter Würdigung der Grundregeln der StVO verkehrssicher abwickeln zu können. Selbst eine Anfrage bei der RSVG hat in Verbindung mit der dortigen Buslinie keine Beanstandungen hinsichtlich eines sicheren Befahrens dieses Bereiches mit Bussen ergeben. Auch die dort erhobenen, durchweg nutzungsverträglichen Geschwindigkeiten, gepaart mit der für eine Kreisstraße äußerst geringen Verkehrsbelastung tragen dazu bei, dass objektiv belastbare Verkehrssicherheitsbedenken nicht haltbar sind. Vor dem Hintergrund ist ein verkehrsrechtliches Einschreiten - wie bereits mehrfach ausgeführt- weder nötig noch durch geltendes Recht überhaupt möglich.

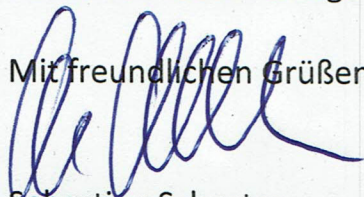
Auf dem südlich des besagten Kurvenverlaufs angrenzenden Streckenstück der K 18 liegen abweichende Rahmenbedingungen vor, deren Würdigung die vorhandenen Grenzmarkierungen auf beiden Straßenseiten zur Verlängerung des bestehenden gesetzlichen Haltverbots zur Folge hatten. Zum einen verjüngt sich die Fahrbahn hinter der Kurve in Fahrtrichtung Bitze auf unter 6,40m, was in Verbindung mit der eingeschränkten Sicht durch die kurveninnenseitige Fahrgasse für den aus Richtung Siegbücke kommenden Verkehrsteilnehmer eben keinen sicheren Begegnungsverkehr mehr gewährleistet. Dementsprechend war und ist das Abstellen von Fahrzeugen am Fahrbahnrand in Fahrtrichtung Bitze hinter der Kurve zu unterbinden.

Das Verbot auf der gegenüberliegenden Straßenseite -also aus Bitze kommend vor der Kurve- war und ist nötig, um dem aus dem östlichen Ast der Siegtalstraße (Gemeindestraße) einbiegenden Verkehr eine uneingeschränkte Sicht in der Anfahrt auf den Vorrang zu gewährenden Verkehr auf der K 18 zu ermöglichen.

Abschließend weise ich nochmals darauf hin, dass die von einem Anlieger -dessen Begehren hier offensichtlich aufgegriffen wurde- empfundenen Einschränkungen bei Bedarf, wie bereits ausgeführt, durch ihn selbst gelöst werden können.

Die Gesamtschau zeigt also, dass in besagter Örtlichkeit an den zwingend nötigen Stellen bereits mit verkehrsrechtlichen Mitteln eingegriffen wurde, an weiteren Stellen dies für ein verkehrssicheres Miteinander jedoch auf Grund einer nicht vorhandenen Gefahrenlage nicht erforderlich ist.

Mit freundlichen Grüßen



Sebastian Schuster
(Landrat)

Anlage: Darstellung Fahrbahnbreiten und Anfahrsicht



Dieser Ausdruck wurde mit TIM-online (www.tim-online.nrw.de) am 19.09.2022 um 09:00 Uhr erstellt.



GEObasis.nrw

Land NRW (2022) - Lizenz dl-de/zero-2-0 (www.govdata.de/dl-de/zero-2-0) - Keine amtliche Standardausgabe. Für Geodaten anderer Quellen gelten die Nutzungs- und Lizenzbedingungen der jeweils zugrundeliegenden Dienste.

