

Vorbemerkungen:

Um den ÖPNV attraktiver zu gestalten, hat das Verkehrsministerium Nordrhein-Westfalen im November 2019 den Landeswettbewerb „Mobil.NRW – Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“ ausgerufen. Das vom Rhein-Sieg-Kreis als Aufgabenträger für den ÖPNV eingereichte Projekt „Neunkirchen-Seelscheid On-Demand vs. Ortsbus – unterschiedliche ÖPNV-Strategien zur Flächenerschließung im Vergleich“ ist eines von landesweit 15 Modellvorhaben, die für eine Förderung ausgewählt wurden. Die Umsetzung des dreijährigen Modellvorhabens erfolgte pandemiebedingt im August 2021, hierzu wurde bereits in den Sitzungen des Ausschusses für Planung und Verkehr am 16.06.2020 und 01.03.2021 berichtet. In der Sitzung am 07.11.2022 wurde der Bericht zur Evaluierung des Modellvorhabens nach dem ersten der insgesamt drei Betriebsjahre zur Kenntnis genommen.

In dem Modellvorhaben untersucht der Rhein-Sieg-Kreis in Kooperation mit der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH (RSVG) als Verkehrsunternehmen und der Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid den Betrieb eines On-Demand-Verkehrs und eines liniengebundenen Ortsbusses. Gleichzeitig mit dem Start des Modellprojektes konnte auch das Schnellbusangebot zwischen Siegburg, Seelscheid und Much erweitert werden.

Eine zentrale Fragestellung war dabei, welches Angebot von den Nutzerinnen und Nutzern besser angenommen wird: Die Strategie einer vollflexiblen und digitalen On-Demand-Lösung (diese bedarf einer Anmeldung und Bestellung per App) oder die konventionelle Linienbedienung mit einem Kleinbus (die sich nach festen Fahrplanzeiten richtet). Die Besonderheit des Modellvorhabens liegt im vergleichenden Ansatz und der Übertragbarkeit auch auf andere ländlich geprägte Kommunen.

Auf Grundlage der im Modellvorhaben gewonnenen Erkenntnisse sollen auch Überlegungen für eine mögliche Weiterführung eines On-Demand-Verkehrs nach dem Auslaufen der Projektförderung und zur Weiterentwicklung der bedarfsgesteuerten Verkehre AnrufSammelTaxi (AST) und TaxiBus (TB) im Rhein-Sieg-Kreis insgesamt angestellt werden.

Erläuterungen:

Evaluierung Mobil.NRW On Demand versus Ortsbus nach zwei Betriebsjahren

Ergebnisse der Evaluierung On-Demand-Verkehr (ODV) „Rhesi“

Der ODV Rhesi verkehrt seit August 2021 mit einem Fahrzeug im eigens entwickelten Rhesi-Design mit sieben Fahrgastsitzplätzen nach Bestellung und Bezahlung in der produktspezifischen Rhesi auf Abruf ohne festgelegten Linienweg und ohne feste Abfahrtszeiten zwischen den annähernd 140 Abfahrtstellen im Gemeindegebiet Neunkirchen-Seelscheid. Dabei werden sowohl die bestehenden physischen Bushaltestellen genutzt als auch neu eingerichtete virtuelle Haltestellen, die in der Rhesi-App einsehbar und vor Ort zusätzlich mit einem Bodenaufkleber gekennzeichnet sind. Die rein digitale Buchungs- und Zahlungsmöglichkeit im On-Demand-Verkehr über die App - Rhesi sieht bewusst keine telefonische Buchung und keine Bar- oder Kartenzahlung im Fahrzeug vor - erforderte bei der Umsetzung eine umfassende Kundenkommunikation, um eine entsprechende Akzeptanz bei den Nutzern herzustellen zu können.

Nach dem ersten Betriebsjahr des dreijährigen Modellvorhabens konnten für die produktspezifische Rhesi-App etwa 3.000 Downloads verzeichnet werden, diese Anzahl hat sich im zweiten Betriebsjahr um nochmals rund 1.000 Downloads erhöht, so dass nun annähernd insgesamt 4.000 Downloads verzeichnet werden können. Nach etwa 2.600 registrierten (potenziellen) Nutzerinnen und Nutzern im ersten Betriebsjahr sind nun insgesamt fast 3.700 Bürger für die Nutzung des ODV Rhesi registriert. Die Schlüsselkennzahlen für den On-Demand-Verkehr Rhesi nach 12, 18 und 24 Monaten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Schlüsselkennzahlen ODV Rhesi nach 12, 18 und 24 Monaten

	nach 12 Monaten	nach 18 Monaten	nach 24 Monaten
App-Downloads	2940	3574	3884
Registrierungen	2582	3185	3692
aktive Nutzer	876	984	1080
wiederholte Nutzung	77,6%	76,4%	75,8%
Fahrgäste kumuliert	10880	17966	25589
Fahrten kumuliert	8795	14418	20479
Besetzkilometer kumuliert	44865	74215	106150
Ø mtl. Fahrgäste	907	998	1066
Ø mtl. Fahrten	733	801	853
Ø Fahrgäste/Fahrt	1,24	1,25	1,25
Ø Fahrten/Stunde (17-20 Uhr)	2,07	2,15	2,20
Ø Fahrgäste/Stunde (17-20 Uhr)	2,64	2,76	2,84

Auch die Anzahl der aktiven Nutzer (etwa 900 im ersten Jahr) konnte im zweiten Betriebsjahr nochmals gesteigert werden und liegt nun bei etwa 1.100. Drei von vier

Fahrgästen, die Rhesi bislang genutzt haben, nutzen den ODV auch wiederholt. Im ersten Betriebsjahr konnten etwa 11.000 Fahrgäste auf rund 9.000 Fahrten mit Rhesi befördert werden, dabei legte das Rhesi Fahrzeug rund 45.000 Besetzkilometer zurück. Im zweiten Betriebsjahr konnten weitere 14.500 Fahrgäste auf mehr als 11.500 Fahrten mit Rhesi befördert werden, dabei legte das Rhesi Fahrzeug rund 60.000 Besetzkilometer zurück. In Summe beider Jahre wurden somit bereits mehr als 25.500 Fahrgäste auf annähernd 20.500 Fahrten befördert, dabei legte das Rhesi Fahrzeug mehr als 105.000 Besetzkilometer zurück. Die Anzahl der durchschnittlichen täglichen Fahrten hat sich vom ersten zum zweiten Betriebsjahr von 25 auf 32, die Anzahl der täglich beförderten Fahrgäste hat sich von durchschnittlich 31 auf 40 erhöht. Die nochmalige Steigerung der Fahrgast- und Fahrtenanzahl ist zum einen ein Beleg für die Zufriedenheit der Nutzer und die Stabilität des neuen Mobilitätsangebotes, zum anderen sind hier auch Faktoren wie die Aufhebung der pandemiebedingten Kapazitätsgrenze im Fahrzeug und die Einführung des 9 € und nachfolgend des Deutschland-Tickets (D-Ticket) im ÖPNV ursächlich. Der Durchschnitt der im ODV Rhesi monatlich beförderten Fahrgäste liegt bezogen auf die ersten beiden Betriebsjahre bei monatlich rund 1.050 Fahrgästen auf etwa 850 Fahrten, aktuell werden monatlich rund 1.250 bis 1.350 Fahrgäste auf etwa 975 bis 1.050 Fahrten befördert, der Durchschnitt liegt ähnlich wie bei den bestehenden flexiblen Angeboten im RSK bei 1,25 Fahrgästen/Fahrt. Eine relativ gesehen sehr hohe Fahrgastnachfrage ist am Nachmittag und Abend zu verzeichnen; zwischen 17 und 20 Uhr werden im Durchschnitt je Stunde 2,8 Fahrgäste auf 2,2 Fahrten befördert. In diesem Zeitraum ist das bestehende System bereits voll ausgelastet, d.h. ohne Einsatz eines zweiten Fahrzeuges können keine weiteren Fahrgäste mehr befördert werden und Buchungsanfragen müssen abgelehnt werden.

Ergebnisse der Evaluierung Kleinbusangebot „Berghüpfer“

Die liniengebundenen Kleinbusse der RSVG-Linie 576 fahren als Berghüpfer im Stundentakt auf neuem Linienweg zwischen Neunkirchen und Seelscheid sowie in Ergänzung des Modellvorhabens weiter in das Gemeindegebiet Much. Die eingesetzten produktspezifisch folierten Fahrzeuge verfügen über insgesamt etwa 30 Fahrgastplätze, sie sind barrierefrei, vollklimatisiert und bieten dem Fahrgast WLAN und USB-Lademöglichkeiten.

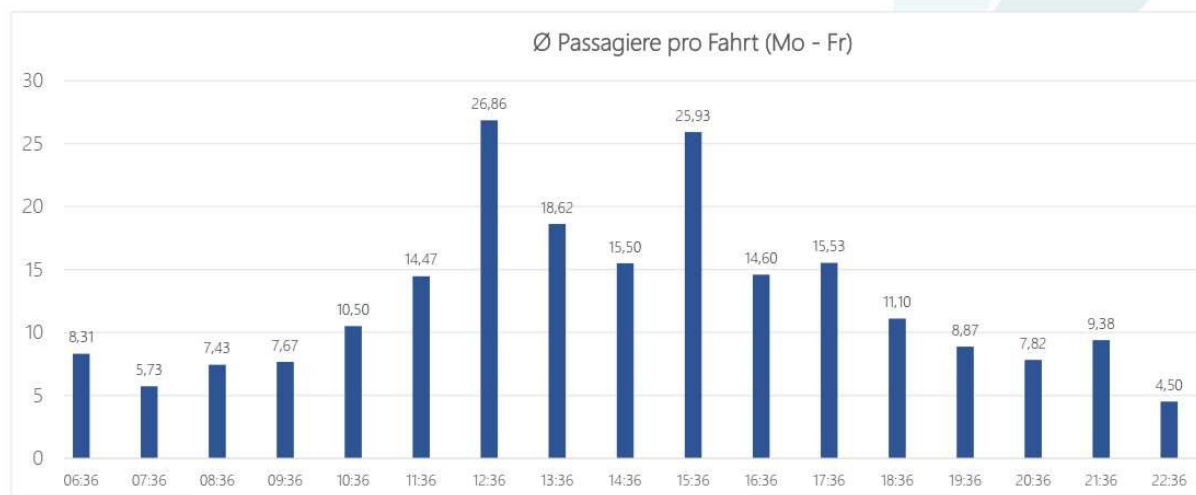
Um eine Vergleichbarkeit zu gewährleisten, verkehren sowohl der On-Demand-Verkehr Rhesi als auch die Kleinbuslinie Berghüpfer an allen Wochentagen mit einheitlichen Betriebszeiten (Mo-Fr ab 6, Sa ab 7, So ab 9 Uhr, So bis Do bis 22, Fr + Sa bis 1 Uhr) und sind in das VRS-Tarifsystem integriert, Zuschläge für die Nutzung der Angebote sind durch den Fahrgast nicht zu entrichten. Auch das D-Ticket wird

vollumfänglich anerkannt.

Die Detailauswertung der Fahrgastnachfrage des Monats September 2022 auf Basis von 40-90% der jeweiligen Solldaten je Fahrt unter Nichtberücksichtigung der schulbezogenen Fahrten der Linie 576, die mit einem Standardbus durchgeführt werden und nicht Bestandteil des Modelvorhabens sind, ergab eine durchschnittliche Nutzung der Kleinbusfahrten Mo-Fr von 11,5, Sa 7,5 und So 5,5 Fahrgästen je Fahrt. Insgesamt wurden im September 2022 täglich unter der Woche rd. 380 Fahrgäste befördert, samstags rd. 265 und sonntags rd. 150. Die Fahrgastnachfrage insgesamt lag bei rd. 10.100 Fahrgästen im Monat (und damit etwa 8 bis 10mal höher als im ODV Rhesi).

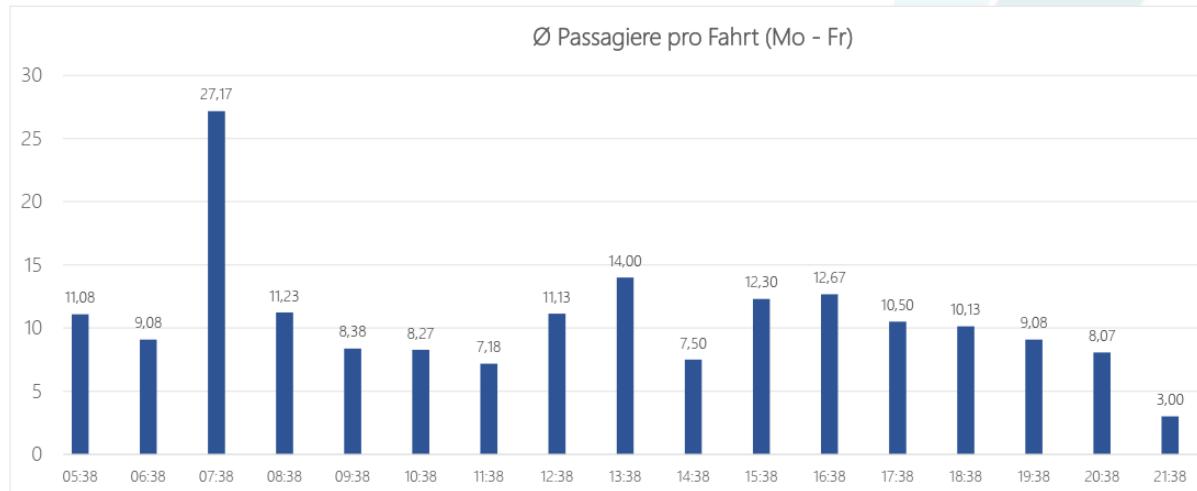
Auswertung Fahrgastzähldaten 09/2022

Neunkirchen Antoniusplatz – Seelscheid Post – Much Rathaus – Marienfeld Kirche



Auswertung Fahrgastzähldaten 09/2022

Marienfeld Kirche – Much Rathaus – Seelscheid Post – Neunkirchen Antoniusplatz



Die Fahrgastnachfrage des Monats September 2022 zeigt somit eine zufriedenstellende Nachfrage im gesamten Tagesverlauf (auch in den Tagesrandzeiten), insbesondere bezüglich der Nachfrage Mo-Fr. Lediglich die Spätfahrten freitags und samstags sowie die Fahrten in den frühen Morgenstunden am Wochenende weisen eine deutlich geringere Fahrgastnachfrage auf.

Das neue Kleinbusangebot wurde bereits ein Jahr nach Einführung gut angenommen. Eine Auswertung der Ein-/Aussteiger des Berghüpfers je Haltestelle zeigt eine hohe Fahrgastnachfrage an den zentralen Verknüpfungspunkten und eine gute Fahrgastnachfrage im gesamten Linienverlauf.

Der Anteil der Fahrgäste Berghüpfer nach Gemeindegebiet lag bei rd. 63% im Gemeindegebiet Neunkirchen-Seelscheid und 37% im Gemeindegebiet Much. Zudem erfolgte ein Vergleich der Fahrgastnachfrage der Monate März und September 2022. Hier zeigte sich eine Zunahme der Fahrgastzahlen von rd. 8.750 auf 10.100 Fahrgäste im Monat (+16%). Insbesondere an den Wochenenden zeigte sich mit einer Zunahme der Fahrgastzahlen von mehr als 30% am Samstag und mehr als 40% am Sonntag ein deutliches Wachstum.

Die monatliche Fahrgastnachfrage ist starken jahreszeitlichen Schwankungen unterworfen (Monat Januar 2022 rd. 7.500 Fahrgäste/Monat, Monat August 2022 rd. 12.200 Fahrgäste/Monat), wobei jedoch ggf. auch externe Faktoren wie das 9 €-Ticket zu berücksichtigen sind.

Auf dem Abschnitt Seelscheid – Nackhausen – Much – Marienfeld wurde mit dem

Kleinbusbetrieb das vorhergehende Angebot der alten Linien 576 Siegburg – Seelscheid – Nackhausen – Much bzw. SB56 Siegburg – Seelscheid – Much – Marienfeld ersetzt. Die Erfahrungen mit der Kleinbuslinie zeigen, dass die verbesserte Feinerschließung im Gemeindegebiet Neunkirchen-Seelscheid sowie die Weiterführung nach Neunkirchen mit interessanten lokalen Zielpunkten (Schulen, Rathaus, Einzelhandel) sowie Anschlüsse an den weitergehenden Busverkehr auf o.g. Abschnitt insgesamt zu Fahrgaststeigerungen gegenüber dem vorhergehenden Zustand geführt haben, obwohl die Direktverbindungen nach Siegburg nicht mehr vorhanden sind. Die alten o.g. Linien wiederum sind ebenfalls 2021 in der verbesserten neuen Linie SB56 Siegburg – Seelscheid – Much mit tagesdurchgängigem 30-Minuten-Takt und beschleunigter Fahrzeit zusammengefasst worden. Fahrgastauswertungen der neuen SB56 zeigen auch im Korridor Siegburg – Much spürbare Fahrgaststeigerungen.

Vor diesem Hintergrund sollte das neue Angebotskonzept bestehend aus der Linie SB56 für die regionale Hauptachse Siegburg – Much und der Linie 576 für die Feinerschließung dauerhaft weiter fortgeführt werden. Im Nahverkehrsplan ist dies bereits so verankert. Generell zeigt die Evaluation, dass die Strategie einer entsprechenden Angebotsdifferenzierung im regionalen Raum zielführend ist. Handlungsbedarf besteht bislang allerdings noch in der Etablierung einer funktionierenden technischen Anschlusssicherung zwischen Haupt- und Erschließungslinien. Auf den Hauptlinien im regionalen Raum lassen sich aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens Verspätungen insbesondere in den Hauptverkehrszeiten nicht ausschließen, was bislang zu Anschlussbrüchen zu lokalen Linien führt. Dies schränkt naturgemäß die Nutzung der lokalen Linien stark ein. Im Rahmen der laufenden Modernisierung des ITCS-Systems der RSVG wird voraussichtlich ab 2024 eine entsprechende technische Anschlusssicherung möglich sein.

Nutzerbefragung

Als Baustein der Evaluation wurde im 1. Halbjahr 2022 zudem in Zusammenarbeit mit dem Wuppertal Institut eine erste Nutzerbefragung durchgeführt. Über die gewonnenen Erkenntnisse (u.a. Substitution von Individualverkehr (IV)-Fahrten durch Fahrten mit den neuen Mobilitätsangeboten und insgesamt geringere IV-Nutzung seit Einführung der neuen Mobilitätsangebote, positives Image und sehr positive Bewertung von Rhesi und Berghüpfer durch die Nutzenden) wurde bereits im Ausschuss für Planung und Verkehr am 07.11.2022 berichtet. Eine Folgebefragung soll nun im 2. Halbjahr 2023 (nach den Herbstferien) erfolgen, aufgrund der Erfahrungen aus der ersten Nutzerbefragung als rein digitale Befragung

der Nutzer der beiden neuen Mobilitätsangebote.

Fazit

Eine Flächenerschließung in ländlich strukturierten Kommunen ist verkehrlich sowohl durch einen ODV als auch durch einen Kleinbusbetrieb möglich. Auf Grundlage der Erfahrungen aus dem Modellvorhaben (Nachfrage im ersten Betriebsjahr) ergibt eine überschlägige Kostenbetrachtung des Betriebs On-Demand und der Kosten des Betriebs Kleinbus in Relation zu den jeweils beförderten Fahrgästen, dass der Betrieb Kleinbus im Vergleich zum ODV in etwa doppelt so teuer ist, rechnerisch aber gleichzeitig mehr als fünfmal so viele Fahrgäste befördert werden. Im Ergebnis „kostet“ daher jeder beförderte Fahrgast im ODV mit rd. 12 € etwa 2,5mal mehr als jeder beförderte Fahrgast im Kleinbus mit rd. 4,50 €. Unter Berücksichtigung der verkehrsstrukturellen Gegebenheiten ermöglicht der ODV jedoch eine Flächenerschließung des gesamten Gemeindegebietes (abseits der Hauptachsen), die mit einer Kleinbusbedienung so nicht darstellbar wäre.

Entscheidend für einen weiteren Ausbau der flexiblen Verkehre und Kleinbusangebote im regionalen Raum wird letztlich die Bewertung der Rahmenbedingungen sein. D.h. wie viel Flächenerschließung in ländlich strukturierten Kommunen können und wollen wir uns generell „leisten“ und wie kann eine erstmalige oder bessere Flächenerschließung in ländlich strukturierten Kommunen finanziert werden. Dabei ist generell zu erörtern, wie bereits bestehende Angebote wie AST-Verkehre und TaxiBus-Linien in Zukunft zu einem verbesserten Gesamtkonzept miteinander verschmolzen werden können. D.h. die Frage ist nicht, ob zusätzliche Angebote „on top“ etabliert werden, sondern wie der Bestand weiterentwickelt und in welchem Maße er bzgl. der angebotenen Standards verkehrlich und ggf. tariflich aufgewertet werden soll. Für die Verwaltung steht daher das Modellprojekt in Neunkirchen-Seelscheid für sich nicht losgelöst, sondern als Blaupause für das gesamte Kreisgebiet.

Handlungsoptionen zur Weiterentwicklung der bedarfsgesteuerten Verkehre

Ausgangslage

Mit Blick auf die aktuellen Entwicklungen und Möglichkeiten der Digitalisierung im Verkehrssektor erscheinen die im Rhein-Sieg-Kreis seit den 1990er Jahren etablierten Angebotsformen AST und TaxiBus in der heutigen Ausprägung nicht mehr zeitgemäß. Eine verkehrliche und tarifliche Integration findet bislang nur ansatzweise statt,

Buchungs- und Dispositionsvorgänge sind uneinheitlich, zeitgemäße Elemente wie z.B. ein für Fahrgäste mögliches Tracking der Fahrzeuge fehlen völlig. Durch konsequente Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung bietet sich nun die Chance, neue digitale Angebote zu schaffen, um zusätzliche Kundengruppen anzusprechen und zu gewinnen sowie PKW-Fahrten zu substituieren.

Das ODV-Modellvorhaben in Neunkirchen-Seelscheid zeigt, dass mit einer Aufwertung flexibler Bediensysteme Fahrgaststeigerungen möglich sind. Im Vergleich zum vorhergehenden AST-Verkehr hat „Rhesi“ zu etwa einer Verzehnfachung der Fahrgäste geführt. Gleichwohl lässt sich aber bereits nach zwei Betriebsjahren auf Grundlage der bislang mit dem ODV gesammelten Erfahrungen konstatieren, dass die ODV die verkehrlichen Bedürfnisse in ländlich strukturierten Räumen sowie den Anspruch an ein integriertes ÖPNV-System nur bedingt abbilden können:

- sehr hoher finanzieller Aufwand pro Fahrgast
- keine Bündelung von Verkehrsströmen
- keine zeitliche Disposition in Wechselwirkung mit Anschlüssen zum weiterführenden ÖPNV
- flächendeckende Vorhaltung unter den gegebenen Rahmenbedingungen finanziell dauerhaft nicht darstellbar

Daher ist aus Sicht der Verwaltung auch davon auszugehen, dass eine Vielzahl der derzeit deutschlandweit über Förderprogramme umgesetzten On-Demand-Projekte nach dem Auslaufen der jeweiligen Förderung eingestellt werden.

Zielsetzung und Zielerreichung

Ziel der Weiterentwicklung ist ein kreisweit einheitliches flexibles Verkehrsangebot für den regionalen Raum, welches die positiven Effekte des ODV-Modellprojektes aufgreift und mit Elementen der bestehenden Bedarfsverkehre AST und TaxiBus zum Besten aus den „beiden Welten“ vereint. Dabei sollen die sich bietenden technischen Möglichkeiten einer On-Demand-Plattform genutzt werden, um die im Kreisgebiet historisch gewachsenen flexiblen Angebote zeitgemäß und nachhaltig weiterzuentwickeln. In der konkreten Ausgestaltung und Umsetzung ergeben sich verschiedene Steuerungsmöglichkeiten wie die Erhebung eines Zuschlages, eingeschränkte oder ausgeweitete Bedienungszeiträume und die Abkehr vom systemtypischen Prinzip der vollumfänglichen zeitlichen und räumlichen Flexibilität.

Bei der RVK wird bereits seit 2022 ein Förderprojekt zum Aufbau einer übergeordneten Mobilitätsplattform umgesetzt. Das RVK Förderprojekt „Erarbeitung

einer Mobilitätsplattform für neue bedarfsorientierte Verkehre“ sieht explizit die Bereitstellung einer Mobilitätsplattform (auch) für Aufgabenträger und andere Verkehrsunternehmen (d.h. auch für die RSVG) in der Region vor. Der Fokus liegt dabei auf Bedarfsverkehren als verlässlicher Baustein einer vorab buchbaren Reisekette. Ziel ist u.a. die Einbindung aller Bedarfsverkehre in die digitale Auskunft, die Anzeige der gesamten Reisekette und die direkte Buchungsmöglichkeit der bedarfsorientierten Anteile.

Das projektierte, neue Mobilitätsangebot im Rhein-Sieg-Kreis soll auf Grundlage der durch die RVK aktuell entwickelten übergeordneten Mobilitätsplattform betrieben werden. Auf diese Weise können Synergien beider Projekte optimal genutzt werden. Zudem hat sich in der Praxis gezeigt, dass die On-Demand-Plattformen der gängigen Anbieter (u.a. ioki und Via) zwar über alle Funktionalitäten zur Durchführung dieser Verkehre verfügen, sie aber sowohl in verkehrlicher, finanzieller als auch in technischer Hinsicht in der Praxis gerade im Hinblick auf bedarfsorientierte Verkehre in ländlich strukturierten Räumen noch ausbaufähig erscheinen.

Ziel ist ein detailliertes Konzept für die einzelnen Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises, das die Überführung und Transformation der AST-Verkehre in den Kommunen Bornheim, Lohmar, Hennef, Ruppichteroth, Much, Windeck, Bad Honnef und des ODV in Neunkirchen-Seelscheid ebenso beinhaltet wie die Transformation von TaxiBus-Verkehren. Hierdurch wird es möglich, ein in der Regel solitäres Angebot zu einem integrierten Bestandteil des ÖPNV weiterzuentwickeln. Kernbestandteil ist dabei die planerische und dispositive Ausrichtung der Verkehre auf den bestehenden Integralen Taktfahrplan und seine räumliche und zeitliche Taktknotenstruktur.

Auf diese Weise entstehen sowohl räumlich als auch zeitlich optimierte Verknüpfungen mit dem übergeordneten ÖPNV-System, die auch Anschlussverbindungen berücksichtigen. Dieses bedingt jedoch zwangsläufig, dass sich die eingesetzten Fahrzeuge zeitlich nicht frei im Raum (dem zu erschließenden Verkehrsgebiet) bewegen, sondern zeitlich abgestimmt auf die Knotenzeiten (jeweils auf die Knoten zulaufend bzw. abbringend).

Der Fokus des neuartigen Mobilitätsangebotes als verkehrliches Element der differenzierten Bedienung liegt dabei auf der Sicherung der Daseinsvorsorge in ländlich strukturierten Bereichen im Gegensatz zum Fokus eines systemtypischen On-Demand-Verkehrs mit einer maximalen zeitlichen („wann immer ich will“) und räumlichen Nutzungsmöglichkeit („wohin auch immer ich will“), die (neben einem Ausschluss von konkurrierenden Bedienungen) lediglich durch die Verfügbarkeit des Angebotes bei begrenztem Fahrzeugeinsatz und gleichzeitiger hoher Nachfrage

limitiert wird. Ziel ist es, ein flexibles Verkehrssystem nachhaltig und dauerhaft als Teil des ÖPNV-Gesamtsystems finanzieren und betreiben zu können.

In Schwachverkehrszeiten am Abend mit vorwiegend abbringenden Verkehren aus den Zentren in die Fläche soll zudem untersucht werden, welche Effekte von einem ergänzenden spezifischen Mobilitätsangebot ausgehen, das an zentralen Knotenpunkten (Taktknoten, Bus/Schiene-Verknüpfungspunkten) mit festgelegten Abfahrtzeiten abgestimmt auf die zubringenden ÖPNV oder SPNV-Linien sowie ohne Voranmeldeerfordernis bereitgestellt wird, um räumlich flexibel einen jeweils definierten Erschließungsbereich zu bedienen. Ein erstes derartiges Pilotprojekt wird von der RSVG bereits im Abendverkehr am 24.12.2023 (Heiligabend) durchgeführt.

Diese Maßnahmen ermöglichen parallel auch eine Optimierung bestehender Busverkehrsangebote, etwa durch verbesserte Angebote im Hauptnetz oder den Ersatz schwach frequentierter Fahrten im Sekundärnetz durch das neue Mobilitätsangebot.

Das neue Mobilitätsangebot als Weiterentwicklung der bedarfsgesteuerten Bedienung im Rhein-Sieg-Kreis soll unter dem bereits eingeführten Namen „Rhesi“ (Akronym aus Rhein-Sieg-Kreis) vermarktet werden, der von der Bevölkerung als Synonym für ein neuartiges, modernes, digitales Verkehrsangebot wahrgenommen wird und positiv besetzt ist.

MobiDiG-Rhein-Sieg - Projektskizze des Rhein-Sieg-Kreises im Rahmen des 3. Förderaufrufes „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ des BMDV

Der Rhein-Sieg-Kreis beteiligt sich aktuell mit dem Projekt „MobiDiG-Mobilität Digital Gelebt an Rhein und Sieg“ am 3. Förderaufruf „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV).

Bisher wurde lediglich eine Projektskizze eingereicht, woraus sich keine weiteren Verpflichtungen ergeben. Bedingt durch die enge Terminsetzung durch den Fördergeber wurde dieser Weg gewählt, um sich die Chance für weitere Fördergelder offen zu halten. Ziel ist es, über eine Weiterentwicklung der bedarfsgesteuerten Verkehre hinaus die Verkehrsangebote auf der „letzten Meile“ – insbesondere auch für den ländlichen Raum - nachhaltig zu verbessern und die Inanspruchnahme des ÖPNV insgesamt im ganzen Rhein-Sieg-Kreis zu erhöhen.

Nach Prüfung der eingereichten Projektskizze erfolgt ggf. die Aufforderung des Fördergebers zur Stellung eines Förderantrags. Sobald dieser gestellt wird, müssen

die erforderlichen Eigenmittel bereitgestellt werden.

MobiDiG-Rhein-Sieg beinhaltet die drei Teilprojekte

1. *"Neue Kleinbusangebote in Räumen mit Erschließungsdefiziten"*
2. *"Rhesi - Digitalisierung und Vereinheitlichung der flexiblen Bedienung"*
3. *"Mobilitäts-Marketingoffensive Rhein-Sieg-Kreis"*

Durch neue und weiter entwickelte Kleinbusangebote (Teilprojekt 1) werden bei einer Umsetzung in Summe jährlich mehr als 600.000 zusätzliche Fahrgäste im Rhein-Sieg-Kreis befördert werden können.

Die Anzahl der Nutzerinnen und Nutzer der (weiterentwickelten) Bedarfsverkehre im Rhein-Sieg-Kreis (heute in Summe rund 85.000 Fahrgäste AST und TaxiBus jährlich) soll bei einer Umsetzung durch die beabsichtigte Transformation der flexiblen Bedienung (Teilprojekt 2) langfristig mehr als verdreifacht werden.

Die „Mobilitäts-Marketingoffensive“ (Teilprojekt 3) soll bei einer Umsetzung zielgerichtete Information gebündelt an vorhandene und potenzielle Nutzerinnen und Nutzer adressieren. Ziel ist es, bestehende Nutzungshürden abzubauen und einen höheren Bekanntheitsgrad der einzelnen Angebote zu erzeugen, um somit letztlich die Nutzung des ÖPNV zu stimulieren und die Inanspruchnahme des ÖPNV insgesamt wie auch der einzelnen (neuen) Angebote zu erhöhen.

Kostenkalkulation

Das Gesamtvolumen des Projektes liegt bei rd. 17,25 Mio. €, bei einer 80% Förderung entspricht das einem Fördervolumen von rd. 13,80 Mio. € und Eigenmitteln von rd. 3,45 Mio. €. Für einen Projektstart Ende 2023/Anfang 2024 müsste der erforderliche Eigenanteil im HH 2023/24 überplanmäßig bereitgestellt werden, der auf die Jahre 2025 ff. entfallende Anteil wäre im nächsten Haushalt einzuplanen.

Allgemeine Umsetzungsrisiken

Unter den aktuellen Rahmenbedingungen steht die Projektumsetzung unter dem Vorbehalt der Personal- und Fahrzeugverfügbarkeit der Verkehrsunternehmen (VU). Die VU werden als Verbundpartner intensiv in die Projektvorbereitung und Projektumsetzung eingebunden, um eine hohe Personal- und Fahrzeugverfügbarkeit zu gewährleisten. Ein weiteres potenzielles Risiko liegt in den Herausforderungen im Zusammenhang mit der mittelfristigen finanziellen Ausgestaltung des D-Tickets (u.a.

unklare Einnahmeaufteilung der Erlöse aus dem D-Ticket Verkauf).

Zeitliche Umsetzung

Die 36monatige Projektlaufzeit beginnt im Falle einer Umsetzung aufgrund der in den Förderrichtlinien genannten verbindlichen Rahmenbedingungen nach bisheriger Planung analog der Fahrplanperioden im VRS am 10.12.2023 und endet am 12.12.2026.

Projektskizze, Wirkungsanalyse und Übersicht zur räumlichen Umsetzung

Die vollständige Projektskizze sowie eine Wirkungsanalyse und Übersicht zur räumlichen Umsetzung der Teilprojekte und Einzelmaßnahmen im Modellprojekt „Mobilität Digital Gelebt an Rhein und Sieg“ findet sich im **Anhang** zu dieser Anlage.

Handlungsoptionen bei den bestehenden Bedarfsverkehren AST und TaxiBus im Rhein-Sieg-Kreis

Auch falls keine Förderung für das oben skizzierte Projekt „MobiDiG-Mobilität Digital Gelebt an Rhein und Sieg“ erfolgen sollte, würde die Verwaltung die bestehenden AST- und TaxiBus-Verkehre gerne neu organisieren und diese auf Basis der im Rahmen des Modellversuches in Neunkirchen-Seelscheid gewonnenen Erkenntnisse neu aufstellen. D.h. die Ideen und Überlegungen des Teilprojekts 2 Digitalisierung und Vereinheitlichung der flexiblen Bedienung aus „MobiDiG“ sollen möglichst auch im Falle einer ausbleibenden Förderzusage weiterverfolgt werden. Die Möglichkeiten und finanzielle Auswirkungen wären in einem solchen Fall noch vorzustellen und zu diskutieren.

Im Auftrag

gez.
Hahlen

Anhang 1 Projektskizze

Anhang 2 Wirkungsanalyse