

Einladung

zur 8. Sitzung des Finanzausschusses in Siegburg, Kreishaus

Sitzungsort: A 1.16	Sitzungstag: Donnerstag, 21.09.2023	Sitzungsbeginn: 16:00 Uhr
-------------------------------	---	-------------------------------------

To.- Punkt	Beratungsgegenstand	An- lage	Ab Seite	Bemerkungen
	Öffentlicher Teil			
	Geschäftsordnungsangelegenheiten			
1	Niederschrift über die 5. Sitzung des Finanzausschusses vom 30.11.2022			versandt am 09.01.2023
2	Bürgeradweg L86	1	3	
3	Weiterentwicklung der bedarfsgesteuerten Verkehre im Rhein-Sieg-Kreis	2	8	
4	Naturarena Bergisches Land GmbH; Änderung des Gesellschaftsvertrages	3	42	
5	Befreiung von der Aufstellung des kommunalen Gesamtabschlusses per 31.12.2022	4	46	
6	Mitteilungen und Anfragen			

6.1	Bericht zur Haushaltsentwicklung 2023	5	50	
6.2	Entwicklungen Haushalt 2024	6	56	
6.3	Implementierung eines Risikomanagements in der Verwaltung	7	60	
6.4	Beantwortete Anfragen			
	Nichtöffentlicher Teil			
7	Mitteilungen und Anfragen			

Siegburg, den 13.09.2023

An die
Mitglieder des
Finanzausschusses

nachrichtlich
an alle Kreistagsmitglieder

gez.
Jürgen Becker
Vorsitzender

f.d.R.

gez.
Tamara Hartmann
Schriftführerin

Beschlussvorlage
für den
öffentlichen Sitzungsteil

Gremium	Datum	Zuständigkeit
Ausschuss für Planung und Verkehr	19.09.2023	Vorberatung
Finanzausschuss	21.09.2023	Vorberatung
Kreisausschuss	25.09.2023	Vorberatung
Kreistag	28.09.2023	Entscheidung

Tagesordnungs- punkt	Büggerradweg L86
---------------------------------------	-------------------------

Beschlussvorschlag:

- Der Finanzausschuss schlägt dem Kreisausschuss vor, dem Kreistag zu empfehlen, die in den Jahren 2023 und 2024 zur Umsetzung des Büggerradwegs an der L86 erforderlichen Mittel außerplanmäßig zur Verfügung zu stellen.**

Vorbemerkungen:

In der Sitzung des Kreistages am 18.3.2021 wurde die Verwaltung beauftragt, die Realisierung des Büggerradwegs an der L 318 zwischen Schwellenbach (Much) und Nackhausen (Neunkirchen-Seelscheid) zu koordinieren. Bereits im Frühjahr 2022 konnten die Arbeiten beendet, der Radweg freigegeben und damit das erste Büggerradwegprojekt unter Federführung des Rhein-Sieg-Kreises erfolgreich abgeschlossen werden.

Für einen weiteren Büggerradweg an der L 86 zwischen der Einmündung K 17 und der Ortslage Berg in der Gemeinde Ruppichteroth konnten positive Vorgespräche sowohl mit Straßen.NRW als auch hinsichtlich des Grunderwerbs und einer

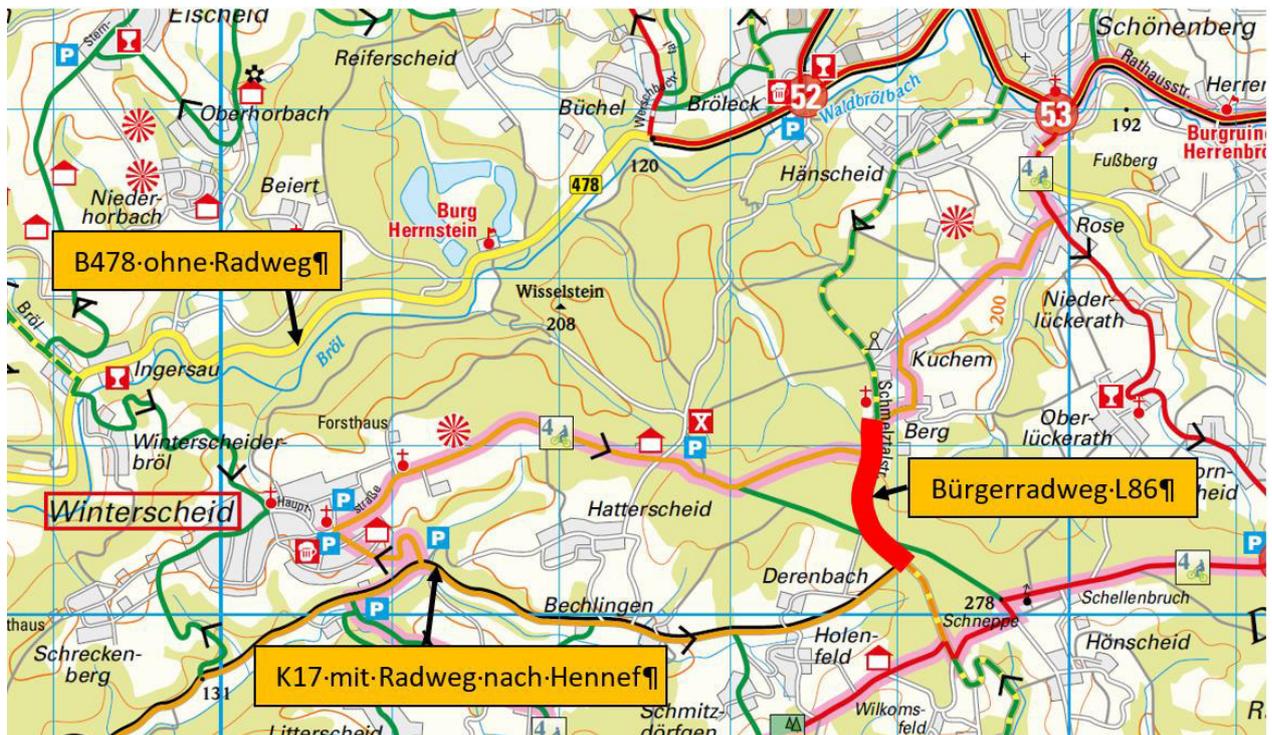
naturschutzrechtlichen Umsetzbarkeit geführt werden, so dass die Verwaltung gute Realisierungsmöglichkeiten für einen weiteren Bürgerradweg sieht.

Erläuterungen:

Die Gemeinde Ruppichteroth hat bislang keine sichere Radverkehrsverbindung zu den Nachbarkommunen im Rhein-Sieg-Kreis sowie zum nächsten Bahnhaltepunkt. Die Hauptachse für den Verkehr bildet das Bröltal in Richtung Hennef (B 478). Zwischen den Ortslagen Büchel (Ruppichteroth) und Bröl (Hennef) fehlt ein straßenbegleitender Radweg. Der Radverkehr im Mischverkehr auf der Bundesstraße ist wegen der Verkehrsbelastung, dem Geschwindigkeitsniveau und der Kurvigkeit als gefährlich einzustufen.

In der Vergangenheit gab es zahlreiche Initiativen, diese Lücke im Zuge der B 478 zu schließen. Aufgrund der Naturschutzrestriktionen wurden die Pläne aber schon in den 2000er Jahren verworfen. Um eine sichere Radverkehrsverbindung zwischen Ruppichteroth und Hennef herzustellen, wurde stattdessen die Idee entwickelt, den Radverkehr über die K 17 und die L 86 zu führen. Im Jahr 2012 hat der Rhein-Sieg-Kreis seinen Teil der Alternativstrecke mit dem Bau des Radweges im Derenbachtal (K 17) fertiggestellt. Aktuell endet der straßenbegleitende Radweg an der L 86 ohne Fortführung. Es fehlt weiterhin der Lückenschluss an der L 86. Die Maßnahme ist schon seit langem im Programm „Radwegebau an bestehenden Landesstraßen“ (UA IIr) des Landesbetriebs Straßenbau.NRW ohne Aussicht auf ausreichende Priorität gelistet, eine Umsetzung durch den Landesbetrieb ist nicht absehbar. Die provisorische Führung des Radverkehrs über Winterscheid und die Gemeindestraße zwischen Winterscheid und der L 86 hat sich nicht bewährt und ist ebenfalls als unsicher einzustufen.

Der Lückenschluss an der L 86 hat eine Länge von ca. 950m. Ab der Ortslage Berg können verkehrsarme Gemeindestraßen über Kuchem und Rose mit Anschluss in das Bröltal genutzt werden. Die nachfolgende Abbildung zeigt den Netzzusammenhang eines Bürgerradweges an der L 86.



Ausschnitt aus der Radwanderkarte des Rhein-Sieg-Kreises mit den beworbenen Radrouten, bei gestrichelten Linien erfolgt derzeit eine Führung im Mischverkehr auf Hauptverkehrsstraßen, schwarze Begleitstriche zeigen vorhandene straßenbegleitende Radwege

Die L 86 zwischen Eitorf und Ruppichteroth hat das Potenzial für eine Hauptachse des Radverkehrs, wird aber heute wegen der unzureichenden Verkehrssicherheit selten von Radfahrenden genutzt. In Abstimmung mit den beteiligten Kommunen wurde die L 86 beim Verkehrsministerium für das künftige Radvorrangnetz des Landes angemeldet. Die Verwaltung unterstützt das Vorhaben auch deshalb, weil im bergigen Teil des Rhein-Sieg-Kreises ein besonderer Nachholbedarf für eine sichere Radverkehrsinfrastruktur besteht. Nur mit einer sicheren Radverkehrsinfrastruktur können die Chancen der Pedelecs/E-Bikes auch im ländlichen Raum genutzt werden.

In Vorbereitung des Projektes wurde der Grunderwerb seitens der Gemeinde bereits geprüft. Die Vorgespräche waren erfolgreich. Zudem fanden Gespräche mit der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) statt. Der eigentliche Baubereich befindet sich im Landschaftsschutzgebiet. Durch die Nähe zum Naturschutz-/FFH-Gebiet sind noch Untersuchungen erforderlich. Die UNB hält die Planungen aber für voraussichtlich umsetzbar und hält – vorbehaltlich der Untersuchungsergebnisse - entsprechende Genehmigungen für möglich.

Folgende Aufgabenteilung ist für das Projekt vorgesehen:

Der Rhein-Sieg-Kreis soll die Gesamtkoordination und die finanzielle Abwicklung für den Bürgerradweg an der L 86 übernehmen. Die Gemeinde Ruppichteroth übernimmt den Grunderwerb und unterstützt bei technischen Fragen in der Planung und Bauausführung. In der Bürgerschaft gibt es großes Interesse an diesem Lückenschluss. Ein Anwohner aus Winterscheid und Mitglied des ADFC Bonn/Rhein-Sieg engagiert

sich in den bisherigen Diskussionen besonders und hat sich bereiterklärt, an der Planung und dem Bau des Radweges mitzuwirken. Der Bürger übernimmt ehrenamtlich Aufgaben der Öffentlichkeitsarbeit und unterstützt bei der Bauüberwachung.

Die Planung soll in den Jahren 2023 und 2024 erfolgen, der Bau ist für 2025 geplant. Nach ersten Schätzungen werden Gesamtkosten in Höhe von 750.000 € veranschlagt, die sich voraussichtlich wie folgt aufteilen:

- 2023 - 50.000 € (Planung)
- 2024 – 100.000 € (Planung)
- 2025 – 600.000 € (Bau)

Sämtliche Aufwendungen würden von Straßen.NRW im Rahmen des Bürgerradwegprogramms refinanziert. Da die Maßnahme im Haushalt nicht veranschlagt ist, ist eine außerplanmäßige Ermächtigung zur Umsetzung erforderlich. Die Deckung ist aus der Refinanzierung durch Straßen.NRW gewährleistet.

Der Bürgerradweg an der L 86 ist Teil des Regionale2025-Projekts Bröltalkorridor. Die für die Planung und den Bau erforderlichen Mittel sind zusätzlich in den Haushalt einzustellen.

Der Ausschuss für Planung und Verkehr berät in seiner Sitzung am 19.09.2023 neben dem o. g. Beschlussvorschlag in zwei weiteren Beschlussvorschlägen über die inhaltliche Ausführung des Vorhabens. Über das Beratungsergebnis in der Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr wird mündlich berichtet.

Im Auftrag

gez.
Hahlen

Haushalt:

I. **Haushaltsmittel sind veranschlagt bei:**

(Produktnr. bzw. Projektnr.)

II. **Ressourcenverbrauch (nur soweit nicht in Haushaltsplanung berücksichtigt):**

Personal:

	Vollzeitäquivalente p.a.
Personalbedarf	
Personaleinsparung	

Finanzen:

<u>konsumtiv</u> in € pro Jahr (sofern dauerhaft) bzw. pro Projekt	Aufwendungen	Erträge (negatives Vorzeichen)	Saldo	Zeitraum (ab...) (von...bis...)
Personalaufwand				
Transferaufwand				
sonstiger Aufwand				
Abschreibungen				
Gesamt:	150.000	-150.000		2023-2024

<u>investiv</u> in € pro Maßnahme	Auszahlungen	Einzahlungen (negatives Vorzeichen)	Saldo	Umsetzungs- zeitraum (von...bis...)
Baumaßnahmen/ Beschaffung				
Grunderwerb				
Gesamt				

Deckung ist innerhalb des Budgets gegeben

Die Bereitstellung zusätzlicher Mittel ist erforderlich

Die Kosten werden zu 100% vom Landesbetrieb Straßenbau.NRW erstattet.

Beschlussvorlage
für den
öffentlichen Sitzungsteil

Gremium	Datum	Zuständigkeit
Ausschuss für Planung und Verkehr	19.09.2023	Entscheidung
Finanzausschuss	21.09.2023	Entscheidung

Tagesordnungs- punkt	Weiterentwicklung der bedarfsgesteuerten Verkehre im Rhein-Sieg-Kreis
---------------------------------------	--

Beschlussvorschlag:

1. Sollte die eingereichte Projektskizze des Rhein-Sieg-Kreises „MobiDiG-Mobilität Digital Gelebt an Rhein und Sieg“ im Rahmen des 3. Förderaufrufes „Modelprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ erfolgreich sein, wird die Verwaltung beauftragt, einen Förderantrag einzureichen.
2. Für den Fall einer Genehmigung des Förderantrags wird die Kämmerin gebeten, die erforderlichen Eigenmittel in Höhe von 0,6 Mio. € im Haushalt 2024 überplanmäßig zur Verfügung zu stellen.
3. Die Verwaltung wird im Falle der Genehmigung des Förderantrags gebeten, für die Jahre 2025 und 2026 insgesamt 2,85 Mio. € im Haushalt anzumelden.

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 Fahrplänezeiten 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-App 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 kummuliert	10880	17966	25589
Fahrten kummuliert	8795	14418	20479
Besetzkilometer kummuliert	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 Modellvorhabens 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).

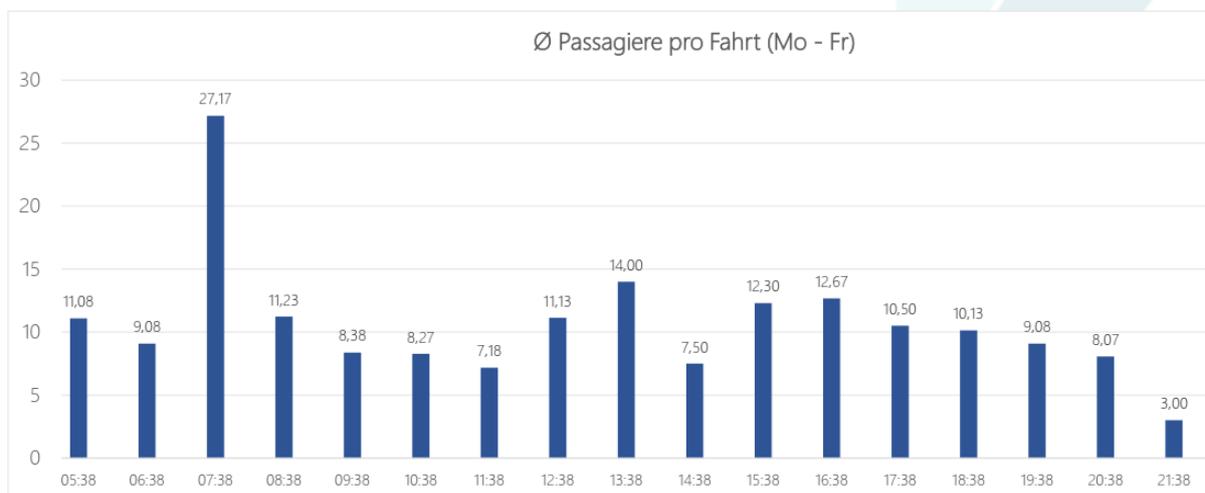
Auswertung Fahrgastzähldaten 09/2022

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 Berghüpfen 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 Berghüpfen 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 Einnahmeverteilung 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.

Der Ausschuss für Planung und Verkehr berät in seiner Sitzung am 19.09.2023 neben den o. g. Beschlussvorschlägen in einem weiteren Beschlussvorschlag über die inhaltliche Ausführung des Vorhabens. Über das Beratungsergebnis in der Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr wird mündlich berichtet.

Im Auftrag

gez.
Hahlen

Anhang 1 Projektskizze

Anhang 2 Wirkungsanalyse

Haushalt:

I. **Haushaltsmittel sind veranschlagt bei:**

0.20.20

(Produktnr. bzw. Projektnr.)

II. **Ressourcenverbrauch (nur soweit nicht in Haushaltsplanung berücksichtigt):**

Personal:

	Vollzeitäquivalente p.a.
Personalbedarf	
Personaleinsparung	

Finanzen:

<u>konsumtiv</u> in € pro Jahr (sofern dauerhaft) bzw. pro Projekt	Aufwendungen	Erträge (negatives Vorzeichen)	Saldo	Zeitraum (ab...) (von...bis...)
Personalaufwand				
Transferaufwand				
sonstiger Aufwand				
Abschreibungen				
Gesamt:				

<u>investiv</u> in € pro Maßnahme	Auszahlungen	Einzahlungen (negatives Vorzeichen)	Saldo	Umsetzungs- zeitraum (von...bis...)
Baumaßnahmen/ Beschaffung				
Grunderwerb				
Gesamt				

Deckung ist innerhalb des Budgets gegeben

Die Bereitstellung zusätzlicher Mittel ist erforderlich

zu TOP Ö 3***MobiDiG-Rhein-Sieg - Mobilität Digital Gelebt an Rhein und Sieg******Projektskizze Rhein-Sieg-Kreis, Verkehr und Mobilität*****Gesamtkonzept für eine nachhaltige Mobilität****Ausgangslage**

Mit einer Fläche von 1.153 qkm und knapp 610.000 Einwohnern ist der Rhein-Sieg-Kreis einer der größten Kreise in Deutschland. Er ist eine Wachstumsregion, bis zum Jahr 2040 wird ein Bevölkerungszuwachs von rd. 35.000 Menschen prognostiziert. Das Kreisgebiet setzt sich aus 19 Städten und Gemeinden zusammen. Dabei stehen sich stark verdichtete Räume in der Ballungsrandzone von Köln und Bonn sowie um die Kreisstadt Siegburg sowie dünner besiedelte, ländlich geprägte Gebiete gegenüber. An einem durchschnittlichen Tag wurden 2017 im Rhein-Sieg-Kreis die Mehrheit der Wege im motorisierten Individualverkehr zurückgelegt (45% Selbstfahrer, 16% Mitfahrer). Der Anteil der Fußwege betrug 20%, der des ÖPNV 10% und der des Fahrradverkehrs 8%. Die Menschen im Rhein-Sieg-Kreises absolvierten dabei täglich 3,1 Wege mit insgesamt 40 km in 77 Minuten (vgl. Regionalstichprobe MiD 2017 für die Stadt Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis).

Der Rhein-Sieg-Kreis verfolgt als ÖPNV-Aufgabenträger eine Politik des sukzessiven ÖPNV-Ausbaus, hierdurch konnte die Fahrleistung des Busverkehrs seit 2015 um rund 60% auf aktuell gut 21 Millionen Fahrplankilometer gesteigert werden. Basis dafür waren mehrere nacheinander umgesetzte, teilraumbezogene Buskonzepte, bei denen jeweils nicht nur neue Angebote ergänzt, sondern gleichzeitig bestehende Verkehre komplett überplant worden sind. Im Gesamteffekt konnten kreisweit täglich etwa 20.000 zusätzliche Fahrgäste im Busnetz erreicht werden. Die Aufwendungen des Aufgabenträgers Rhein-Sieg-Kreis für den ÖPNV betragen im Jahr 2021 rund 54 Mio. Euro.

Planerisch wendet der Rhein-Sieg-Kreis im ÖPNV das mehrstufig differenzierte Bedienungsmodell an. Aufeinander abgestimmten Bedienungsformen ist dabei jeweils ein eigener Aufgabenbereich zugewiesen, um ein in sich schlüssiges Gesamtsystem zu schaffen. Grundlage sind leistungsfähige und attraktive Hauptachsen. Diese Hauptachsen wurden in den vergangenen Jahren konsequent ausgebaut, da sich gezeigt hat, dass auf diesen auch die erzielbaren Fahrgastpotenziale am größten sind.

Hervorgehoben seien folgende Projekte des ÖPNV-Ausbaus:

- Im rechtsrheinischen Verdichtungsraum mit den Zentren Siegburg und Troisdorf wurde ein ehemals unstrukturiertes ÖPNV-Angebot in deutlich ausgeweitete

attraktive Hauptlinien sowie Ergänzungslinien mit nachfrageorientierter Gestaltung differenziert. Die Hauptlinien verkehren tagsüber i.A. alle 10 bis 20 Minuten und in den Schwachverkehrszeiten alle 30 Minuten; damit wird inzwischen ein vergleichbarer Bedienungsstandard wie im benachbarten Oberzentrum Bonn erreicht. Wesentliche Umsetzungsschritte erfolgten 12/2014 und 12/2022.

- Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Voreifelbahn Bonn - Euskirchen zur S-Bahn-Linie S23 sowie der Neustrukturierung des ÖPNV im benachbarten Landkreis Ahrweiler wurde das Liniennetz im linksrheinischen Kreisgebiet 12/2015 komplett neu geordnet. Auch hierbei kam es zu einer Differenzierung in attraktive Hauptachsen sowie passgenau dazu geplante Ergänzungsverkehre.

- Im Sommer 2019 wurden im Rahmen der Bundesfördermaßnahme „Leadcity Bonn“ umfangreiche Angebotsausweitungen auf den stark frequentierten grenzüberschreitenden Buslinien zwischen dem Rhein-Sieg-Kreis und der Bundesstadt Bonn initiiert (je nach Linie ca. 50% bis 100% mehr Fahrten, ausgeweitete Betriebszeiten, neue Direktverbindungen), die sich bereits nach kurzer Zeit als sehr erfolgreich erwiesen haben und von den beiden Aufgabenträgern nach Auslaufen des Förderprogramms zwischenzeitlich in die Dauerhaftigkeit überführt worden sind.

- In den östlich gelegenen ländlichen Teilräumen im rechtsrheinischen Kreisgebiet konnte 2020/21 dank der Landesinitiative „regionale Schnellbusse“ das neue Produkt Schnellbus auf regionalen Hauptachsen ausgerollt werden. In der ersten Ausbaustufe mit fünf Linien erhielten damit alle Gemeinden im rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis ohne eigenen Bahnanschluss eine verbesserte regionale Anbindung. Zwei der Linien stellen darüber hinaus neue grenzüberschreitende Verbindungen nach Rheinland-Pfalz her.

- Im Rahmen der einzelnen Maßnahmen wurde im Busnetz ein Integraler Taktfahrplan (ITF) aufgebaut, der an Knotenpunkten systematische Anschlüsse ermöglicht und sukzessive weiter verbessert wird.

Der Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises folgt einer modularen Konzeption, welche eine fortlaufende und teilraumbezogene Optimierung des ÖPNV ermöglicht. Weitere Informationen finden sich unter <https://www.rhein-sieg-kreis.de/vv/ressourcen/medien/downloads/01/NVP-Erlaeuterungsbericht-2.5.pdf>

Mit den geschilderten Maßnahmen zur Verbesserung der Angebote auf den Hauptachsen des Busverkehrs sowie den bestehenden Schienenstrecken verfügt der Rhein-Sieg-Kreis über ein Grundgerüst, das für eine gute ÖPNV-Versorgung der Siedlungsschwerpunkte und der regionalen Hauptachsen sorgt.

Auf dieses Grundgerüst bauen kleinräumige und ggf. nachfragegesteuerte Bedienungsformen zur flächendeckenden ÖPNV-Versorgung auch in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage auf. Letzteres gewährleisten neben konventionellen Busverkehren seit über 20 Jahren vor allem die Anruf-Sammeltaxi- (AST) sowie die TaxiBus-Angebote in den einzelnen Städten und Gemeinden des Kreisgebietes, zusätzlich seit etwa zehn Jahren auch lokale Kleinbuslinien.

Hinzu kommen ergänzende Mobilitätsangebote. Hierzu zählen u.a. zwei Fahrradmietsysteme (FMS) der Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) im linksrheinischen und der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH (RSVG) im rechtsrheinischen Kreisgebiet. Mit Stand 12/2022 existieren insgesamt 163 Stationen mit 587 Rädern, davon sind 178 E-Bikes und 4 E-Lastenräder. Die beiden Systeme sind räumlich durch den Rhein und die Bundesstadt Bonn getrennt, welche ebenfalls über ein FMS verfügt. Die drei Systeme haben derzeit noch unterschiedliche Standards. Auf Grundlage der in den bisherigen Jahren gemachten Erfahrungen soll 2025 die Ausschreibung eines einheitlichen FMS für die Stadt Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis erfolgen. Zudem werden auf der Grundlage des "Feinkonzeptes Mobilstationen Rhein-Sieg-Kreis" aus dem Jahre 2021 seitens der Städte und Gemeinden derzeit kreisweit Mobilstationen eingerichtet, die für eine optimale Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel sorgen.

Problemstellung und Zielsetzung

Die Bedeutung der "letzten Meile" in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl und das Nutzungsverhalten wurde in den letzten Jahren häufig unterschätzt. Erst verlässliche Mobilitätsalternativen am Ausgangspunkt sowie am Ziel einer Wegeketten steigern die Bereitschaft zum Umstieg auf den Umweltverbund. Trotz des umfangreichen Angebotsausbaus im Rhein-Sieg-Kreis kann bislang jedoch noch keine flächendeckende und kundengerechte Abdeckung der "letzten Meile" abseits des ÖPNV-Hauptnetzes hergestellt werden.

- Insbesondere der östliche Rhein-Sieg-Kreis ist von einer sehr dispersen Siedlungsstruktur gekennzeichnet. Much, Neunkirchen-Seelscheid, Ruppichterath, Eitorf, Windeck, Hennef und Königswinter haben jeweils weit über 50 Ortsteile mit ganz überwiegend deutlich unter 500 Einwohnern. Dies erschwert bzw. verunmöglicht eine flächendeckende und qualifizierte Anbindung im konventionellem Linienverkehr. Bestehende flexible Verkehre und ergänzende Mobilitätsangebote wiederum weisen in der relativen Betrachtung pro Einwohner im Erschließungsgebiet sehr geringe Nutzungsintensitäten auf. Eine Attraktivierung der Systeme ist erforderlich.

- Die Erfahrungen mit lokalen Kleinbuslinien zur kleinräumigen Erschließung sowie zur Abdeckung von weniger stark frequentierten Querverbindungen sind sehr ermutigend. Es hat sich gezeigt, dass mit vertakteten und gut vernetzten Kleinbusangeboten relativ betrachtet deutlich mehr Fahrgäste erreicht werden können als mit flexiblen Verkehren. Zudem können topographisch und siedlungsstrukturell anspruchsvolle Bereiche erschlossen werden, in denen ein Standardbuseinsatz vormals nicht möglich war. Jedoch sind diese Kleinbusangebote bislang auf einzelne Teilräume des Kreisgebietes beschränkt. Ziel ist es, weitere Bereiche und sekundäre Achsen mit ausreichend großen Fahrgastpotenzialen mit derartigen Angeboten zu erschließen und einen qualifizierten ÖPNV damit in Räume zu bringen, in denen er für die Bevölkerung bislang noch überhaupt nicht präsent ist.

- 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 Angebote zu schaffen, um zusätzliche Kundengruppen anzusprechen und zu gewinnen.

- Noch bis 2024 sammelt der Rhein-Sieg-Kreis Erfahrungen mit einem On-Demand-Verkehr (ODV) als Baustein eines Förderprojektes im Rahmen des Landeswettbewerbs „Mobil.NRW - Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“ des Verkehrsministeriums Nordrhein-Westfalen (vgl. www.rsvg.de/Rhesi). Derartige Mobilitätsangebote zur Flächenerschließung sind ein wichtiger Baustein der „Mobilitätswende“ (Substitution eigener PKW-Fahrten, Neukundengewinnung für den ÖPNV, Förderung der sozialen Teilhabe). 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 nur bedingt abbilden können (sehr hoher Aufwand pro Fahrgast, keine Bündelung von Verkehrsströmen, keine zeitliche Disposition in Wechselwirkung mit Anschlüssen zum weiterführenden ÖPNV) und die flächendeckende Einführung dieser Verkehre in finanzieller Hinsicht in der Praxis unter den gegebenen Rahmenbedingungen eine (zu) große Herausforderung darstellt. Daher ist davon auszugehen, dass eine Vielzahl der deutschlandweit umgesetzten On-Demand-Projekte nach Beendigung der Förderung eingestellt werden.

Deshalb erscheint es erforderlich, ein kreisweit einheitliches flexibles Verkehrsangebot für den regionalen Raum zu schaffen, welches die positiven Effekte des ODV-Modellprojektes aufgreift und mit Elementen der bestehenden Bedarfsverkehre AST und TaxiBus zum Besten aus den „beiden Welten“ vereint.

- Es fehlt eine an vorhandene und potenzielle Nutzerinnen und Nutzer adressierte zielgerichtete Information. Ebenso fehlt bislang eine kreisweit einheitliche Corporate Identity (CI) für das Gesamtsystem ÖPNV.

Maßnahmen zur Zielerreichung

Die o.g. Ziele zur Verbesserung des Verkehrsangebotes auf der "letzten Meile" sollen erreicht werden durch die Maßnahmen der drei nachfolgend erläuterten Teilprojekte:

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

Planerische Grundlagen sind dabei immer das Hauptnetz des ÖPNV und die Rahmenvorgaben des Nahverkehrsplans des Rhein-Sieg-Kreises. Darauf aufbauend sind verbesserte lokale Verkehrsangebote und Marketinginstrumente zu entwickeln, die sich einerseits kreisweit einheitlichen Standards unterwerfen und verkehrlich sowie tariflich in das Gesamtsystem eingebettet sind, andererseits aber auch planerisch individuelle Lösungen für die siedlungsstrukturell sehr unterschiedlichen Städte und Gemeinden im Rhein-Sieg-Kreis ermöglichen.

Alle neuen Angebote sollen dabei so angelegt sein, dass sie das bestehende ÖPNV-System dauerhaft und nicht nur für den Zeitraum der Projektförderung ergänzen. Eine Verstetigung der Teilprojekte wird erreicht, indem die Maßnahmen nach Beendigung der Zuwendung und erfolgreicher Evaluation in den Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises überführt werden. Die mittel- und langfristige Finanzierung erfolgt im Rahmen der ÖPNV-Finanzierung im Rhein-Sieg-Kreis (vorbehaltlich politischer Beschlussfassung). Diese Strategie hat der Rhein-Sieg-Kreis auch bereits bei vergangenen Förderprojekten erfolgreich angewendet (u.a. "Leadcity Bonn"). Nicht Bestandteil dieses Förderantrags, jedoch des integrierten Planungsansatzes zur sukzessiven Weiterentwicklung des ÖPNV im Rhein-Sieg-Kreis ist die weitere Verbesserung des ÖPNV auf den Hauptachsen (u.a. zweite Ausbaustufe regionaler Schnellbuslinien). Diese erfolgt flankierend über die sukzessive Fortschreibung des Nahverkehrsplans.

Zusammenarbeit mit anderen Akteuren

Für die betriebliche Umsetzung der Maßnahmen werden die beiden Verkehrsunternehmen RSVG und RVK als Verbundpartner beteiligt, die RVK stellt zudem die zu modifizierende Mobilitätsplattform im Teilprojekt 2 zur Verfügung. Alle Maßnahmen werden vom Rhein-Sieg-Kreis mit den betroffenen Kommunen abgestimmt und die für eine Umsetzung erforderlichen Gremienbeschlüsse koordiniert. Dabei wird den Kommunen auch die Möglichkeit gegeben, im Rahmen der in den Teilprojekten definierten Ziele eigene Anregungen einzubringen. Im Teilprojekt 3 ist die Beteiligung einer externen Agentur erforderlich. Gemeinsam soll die Entwicklung und Umsetzung einer einheitlichen CI für alle Mobilitätsangebote im RSK vorangetrieben, eine Marketingkonzeption für die neuen Mobilitätsangebote der "letzten Meile" entwickelt und eine Kommunikationsinfrastruktur für den Dialog mit (potenziellen) Nutzerinnen und Nutzern aufgebaut werden (Bürgerbeteiligung & Bürgerdialog).

Fazit

Durch die neuen und weiter entwickelten Kleinbusangebote (Teilprojekt 1) werden in Summe jährlich mehr als 600.000 zusätzliche Fahrgäste im Rhein-Sieg-Kreis befördert werden können (rechnerisch somit jede Einwohnerin und jeder Einwohner des Rhein-Sieg-Kreises). Die Anzahl der Nutzerinnen und Nutzer der Bedarfsverkehre im Rhein-Sieg-Kreis (heute in Summe rund 85.000 Fahrgäste AST und Taxi Bus jährlich) soll durch die beabsichtigte Transformation der flexiblen Bedienung (Teilprojekt 2) langfristig mehr als verdreifacht werden.

Die Maßnahmen der Teilprojekte sind ein wichtiger Baustein einer nachhaltigen Mobilitätswende im Rhein-Sieg-Kreis, Fahrten mit dem (eigenen) Auto können so substituiert und Neukunden für den ÖPNV gewonnen werden.

Teilprojekte und Maßnahmen

Neue Kleinbusangebote in Räumen mit Erschließungsdefiziten

(Teilprojekt 1)

Aufbauend auf den positiven Erfahrungen mit Kleinbuslinien zur Feinerschließung u.a. in Rheinbach, Alfter, Bornheim und Bad Honnef sollen im Teilprojekt 1 weitere entsprechende Verkehre eingerichtet werden. Diese dienen der qualifizierten Anbindung von Siedlungsräumen, die von Standardbussen aufgrund der Ausgestaltung des Straßennetzes nicht anfahrbar sind, die nur moderate Verkehrspotenziale aufweisen und/oder deren Anbindung mit übergeordneten Buslinien zu große Zeitverluste erzeugen würden.

Außerdem ergibt sich mit zusätzlichen Kleinbuslinien die Möglichkeit, bislang fehlende Querverbindungen zwischen benachbarten Gemeinden in den Höhenlagen des ländlich geprägten östlichen Kreisgebietes zu realisieren. Dort ist der Busverkehr bislang überwiegend radial auf das Siegtal ausgerichtet.

Folgende regionale Verbindungen im östlichen Rhein-Sieg-Kreis sollen mit neuen Kleinbuslinien im Stundentakt erschlossen werden:

- 1) Much - Marienfeld - Ruppichterath - Eitorf
- 2) Neunkirchen - Schönenberg - Bröleck - Eitorf
- 3) Hennef - Stadt Blankenberg - Fernegierscheid - Uckerath

Mit diesen Linien werden Querverbindungen zwischen den regionalen Schienenstrecken bzw. Schnellbusachsen hergestellt. Dadurch entstehen erstmals regelmäßige Direktverbindungen zwischen den benachbarten Gemeinden Eitorf, Ruppichterath, Much und Neunkirchen-Seelscheid inkl. Einbindung in die dortigen Knoten des Integralen Taktfahrplans mit Rundumanschluss.

Dadurch werden die Vernetzung im ÖPNV-Gesamtsystem wesentlich verbessert und Reisezeiten erheblich verkürzt. Außerdem erhalten rund 40 kleine Dörfer entlang der Strecken, die bislang nur mit dem AST und einzelnen Schulbusfahrten bedient werden, ein regelmäßiges Linienverkehrsangebot. Im Stadtgebiet Hennef wird auch die oberhalb des Siegtals gelegene historische Stadt Blankenberg angebunden, dieser Verkehr besitzt auch touristische Bedeutung.

Im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis ist folgende neue regionale Kleinbusverbindung vorgesehen:

- 4) Rheinbach - Monte Mare - Suerst-Hardt (- Wald)

Dabei handelt es sich um den Linienweg der bestehenden Linie 741, die aktuell überwiegend mit TaxiBussen nur auf Voranmeldung und einzelnen Standardbusfahrten zu den schulrelevanten Zeiten verkehrt. Eine Auswertung der Nachfrage hat ergeben, dass ein tagesdurchgängiger Kleinbuseinsatz im Stundentakt ein bezüglich der bereitgestellten Kapazitäten sachgerechtes und für die Fahrgäste gleichzeitig deutlich attraktiveres Angebot darstellen kann.

Der Rhein-Sieg-Kreis strebt eine Abstimmung mit dem benachbarten ÖPNV-Aufgabenträger Kreis Euskirchen an, um diese Linie ggf. über die Kreisgrenze bis in die Ortslage Wald im Höhenbereich der Gemeinde Bad Münstereifel weiterzuführen. Dieser Bereich ist verkehrlich in Richtung Rhein-Sieg-Kreis und über die S23 ab Rheinbach nach Bonn orientiert.

Innerhalb der Kernstadt Rheinbach soll mit der Umstellung auf ein Kleinbusangebot außerdem das Erlebnisbad "Monte Mare" und der von Jugendlichen frequentierte Freizeitpark Rheinbach besser an den ÖPNV und den weiterführenden Schienenverkehr von/nach Bonn angebunden werden.

Dritter Baustein des Teilprojektes sind feinerschließende, nahräumliche Kleinbuslinien in verdichteten Gebieten, auf denen angebotsorientierte Takte des Stadtverkehrs vorgesehen sind (i.A. 30- oder 20-Minuten-Takt je nach Einbindung in die jeweiligen Gesamtnetze):

5) Alfter: Weiterführung der bestehenden Kleinbuslinie 882 ab Roisdorf Bahnhof auch in die oberen Höhenlagen von Alfter-Ort

6) Bornheim: Verlängerung der bestehenden Kleinbuslinie 745 an beiden Streckenendpunkten bis Schwadorf Stadtbahn und bis Roisdorf Bahnhof zur Anbindung weiterer Siedlungsräume und Herstellung zusätzlicher Verknüpfungen mit dem Schienenverkehr

7) Troisdorf: Umstellung der Linie 507 im Abschnitt Troisdorf - Spich auf Kleinbusbetrieb mit erweitertem Linienweg zur kleinräumigen Erschließung nicht durch den bestehenden Busverkehr abgedeckter Gebiete (Wohngebiete in Spich nördlich der B8, Industrie-Stadtpark, Gleisdreieck, Nordeingang Mannstaedt-Werke)

8) Siegburg: qualifizierte ÖPNV-Anbindung des räumlich durch die Gleisanlagen des ICE Bahnhofs vom Stadtkern getrennten Stadtteils Zange mit dichter Wohnbebauung und einem peripher gelegenen Gewerbegebiet (derzeit nur Taxi-Bus-Anbindung)

Mit diesen Linien werden die Randbereiche größerer Siedlungsbereiche mit insgesamt ÖPNV-affiner Struktur erschlossen, die jedoch derzeit bis zu 1 km von bestehenden Haltestellen des ÖPNV entfernt liegen. Auf diese Weise entstehen neue nähräumliche Mobilitätsalternativen.

Die Maßnahmen 7) und 8) binden außerdem Gebiete mit einer hohen Konzentration gewerblicher Arbeitsplätze direkt an nahegelegene SPNV-Verknüpfungspunkte an und dienen damit auch der Schaffung von Mobilitätsalternativen für Pendlerinnen und Pendler.

Die neuen Kleinbusangebote sollen unter der bereits im Kreisgebiet eingeführten Systematik des sogenannten „Hüpfers“ (ergänzt um eine ortstypische Bezeichnung) vermarktet werden, der im Rhein-Sieg-Kreis als Synonym für ein neuartiges, modernes, Kleinbusangebot wahrgenommen wird und in der Bevölkerung positiv besetzt ist (u.a. "Bornheimer Berghüpfer", Rheinbach Stadthüpfer", Swisttaler Landhüpfer").

Das im Rahmen der Mobilitäts-Marketingoffensive (Teilprojekt 3) zu entwickelnde Corporate Design (CD) der Kleinbuslinien soll daher auf dem aktuellen "Hüpfer-Design" aufbauen und dieses produktspezifisch weiterentwickeln.

Der rechnerische Fahrzeugbedarf für das Teilprojekt liegt bei insgesamt 13 zusätzlichen barrierefreien Kleinbusfahrzeugen (mit bis zu 30 Fahrgastplätzen).

Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt sukzessive in drei Stufen in den Jahren 2024, 2025 und 2026. Damit wird ein verstetigter Planungsprozess und der kontinuierliche Aufbau der benötigten Fahrzeug- und Fahrpersonalressourcen bei den Verkehrsunternehmen ermöglicht.

Nach Umsetzung aller Maßnahmen des Teilprojektes 1 beträgt die Fahrleistung der neuen Kleinbusangebote insgesamt zusätzlich etwa 1,2 Millionen Wagenkilometer pro Jahr. Über die Laufzeit des Förderprogrammes entsteht so eine zu fördernde Gesamtfahrleistung von insgesamt rund 2,4 Millionen Wagenkilometern.

Rhesi - Digitalisierung und Vereinheitlichung der flexiblen Bedienung

(Teilprojekt 2)

Im Teilprojekt 2 soll ein kreisweit einheitliches, zukunftsfähiges flexibles Mobilitätsangebot für den regionalen Raum geschaffen werden, welches in dieser Form deutschlandweit erstmalig umgesetzt wird und das Beste aus den „beiden Welten“ der „klassischen Bedarfsverkehre“ AnrufSammelTaxi (AST) und TaxiBus und der „neuartigen und digitalen On-Demand-Verkehre“ 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. Beim Verbundpartner 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 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 Beauskunftung, die Anzeige der gesamten Reisekette und die direkte Buchungsmöglichkeit der bedarfsorientierten Anteile.

Das im Teilprojekt 2 aufzubauende neue Mobilitätsangebot im Rhein-Sieg-Kreis soll auf Grundlage der durch den Verbundpartner 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 als auch in technischer Hinsicht in der Praxis gerade im Hinblick auf bedarfsorientierte Verkehre in ländlich strukturierten Räumen noch ausbaufähig erscheinen.

Gegenüber den markttypischen On-Demand-Plattformen bietet der deutlich praxisorientiertere Ansatz der RVK Mobilitätsplattform für bedarfsorientierte Verkehre gerade in ländlich strukturierten Räumen deutliche Vorteile, Ziel ist u.a. eine

- Kopplung von Sektoren-, Richtungsband- und Flächenbetrieb und Kombination verschiedener Bedienungsformen mit Integration aller Bedarfsgesteuerten Verkehre

- Erhöhung der Poolingrate (trotz flexiblerem Fahrplan) und Einbindung virtueller Haltestellen und innovativer Tarifsysteme
- Konkurrenzvermeidung zu bestehenden Beförderungsangeboten
- Simulation von Fahrgastaufkommen zur Optimierung des Fahrzeugeinsatzes und der Kilometerleistung (Vermeidung hoher Leerkilometerleistung)
- Disposition unterschiedlicher Kundenbedürfnisse (Anschlüsse, Barrierefreiheit) und Hilfestellung für Fahrpersonal (durch multifunktionale Fahrer-App)
- Steigerung des Benutzerkomforts durch Digitalisierung, Erkennbarkeit des aktuellen Standortes sowie der erwarteten Ankunftszeit des geordneten Fahrzeugs (kartenbasierte App), unmittelbare Kundeninformation bei Verspätung oder Unregelmäßigkeit und digitaler Fahrkartenverkauf

Die Vorteile der beiden Systeme AST/TaxiBus und ODV werden somit zu einem neuen Mobilitätsangebot verschmolzen, das durch seine Vielzahl von Funktionalitäten für den Kunden signifikant nutzerfreundlicher ist als die heutigen AST- und TaxiBus-Angebote.

Zudem wird die räumliche Verfügbarkeit der Angebote durch die Möglichkeit der Einrichtung ergänzender virtueller Haltestellen erhöht, die Buchungs- und Zahlungsmöglichkeiten werden ausgeweitet und durch eine Verbesserung der Kommunikationsmöglichkeiten wird das neue System für den Kunden insgesamt zuverlässiger und verlässlicher.

Um diese Ziele zu erreichen, wird ein detailliertes Konzept für die einzelnen Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises erstellt, 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 (vgl. Anlage „Wirkungslogik der Teilprojekte“). 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 konkurrenzierenden 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.

Im Rahmen des Teilprojektes soll auch untersucht werden, wie im Rahmen der Konzeptumsetzung einzelne Maßnahmen von den Nutzenden wahrgenommen und bewertet werden und welche Effekte die Anwendung unterschiedlicher Parameter auf die Nutzung des Angebotes haben. Bei der Ausgestaltung des neuen Mobilitätsangebotes und Aufbau der Mobilitätsplattform sollen je nach individuellen örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten in den einzelnen Kommunen im Kreisgebiet unterschiedliche Steuerungsgrößen angewendet werden, u.a.

- Hinterlegung eines virtuellen (d.h. für den Kunden nicht sichtbaren) Fahrplans mit dem Ziel der Bündelung von Verkehrsströmen und Berücksichtigung von Anschlüssen
- individuelle Bedienzeiten
- Optimierung der Größe von Bedienebenen in Abhängigkeit vom Busnetz
- Optimierung der Anzahl der Abfahrstellen
- optionale Erhebung eines tariflichen Zuschlages, ggfs. räumlich und/oder zeitlich differenziert

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.

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.

Die neuen Mobilitätsangebote sollen unter dem bereits eingeführten Namen „Rhesi“ (Akronym aus Rhein-Sieg-Kreis) vermarktet werden, der von der Bevölkerung im Rhein-Sieg-Kreis als Synonym für ein neuartiges, modernes, digitales Verkehrsangebot wahrgenommen wird und positiv besetzt ist. Das im Rahmen der Mobilitäts-Marketingoffensive (Teilprojekt 3) zu entwickelnde CD soll daher auf dem aktuellen "Rhesi-Design" aufbauen und dieses produktspezifisch weiterentwickeln.

Auf Grundlage einer ersten Angebotskonzeption für eine Umsetzung des neuen Mobilitätsangebotes „Rhesi“ in den einzelnen Kommunen im Rhein-Sieg-Kreis ergibt sich ein rechnerischer Fahrzeugbedarf von 21 zusätzlichen Fahrzeugen (mit jeweils 7 Fahrgastsitzplätzen), von diesen sollen 14 Fahrzeuge aufgrund der erforderlichen Reichweite mit einem Verbrennungsmotor (Abgasnorm Euro 6d) ausgestattet sein. Die Angebotskonzeption ermöglicht zudem auch den Einsatz von 7 elektrisch angetriebenen Fahrzeugen (mit jeweils 7 Fahrgastsitzplätzen und technisch bedingter geringerer Reichweite), um im Rahmen des Förderprojektes erstmals im Rhein-Sieg-Kreis auch Erfahrungen zur Alltagstauglichkeit beim Einsatz von „kleineren Fahrzeugen mit alternativen Antrieben für die letzte Meile“ im Praxiseinsatz im ÖPNV zu sammeln.

Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt sukzessive in drei Stufen in den Jahren 2024, 2025 und 2026. Damit wird ein verstetigter Planungsprozess und der kontinuierliche Aufbau der benötigten Fahrzeug- und Fahrpersonalressourcen bei den Verkehrsunternehmen ermöglicht. Nach Umsetzung aller Maßnahmen beträgt die von den 21 zusätzlichen Fahrzeugen erbrachte prognostizierte Fahrleistung insgesamt etwa 0,98 Millionen Besetzkilometer pro Jahr. Über die Laufzeit des Förderprogrammes entsteht so eine zu fördernde Gesamtfahrleistung von rund 1,96 Millionen prognostizierten Besetzkilometern.

Mobilitäts-Marketingoffensive Rhein-Sieg-Kreis

(Teilprojekt 3)

Ausgangslage und Problemstellung

Das Marketing des ÖPNV im Rhein-Sieg-Kreis ist in den bestehenden Strukturen von einer großen Heterogenität geprägt. Die im Kreisgebiet tätigen Verkehrsunternehmen haben jeweils eine eigene und eigenständige Corporate Identity (CI), die jedoch (noch) nicht durchgehend umgesetzt ist (z.B. im Falle der betrieblichen Leistungserbringung durch Auftragsunternehmen).

Eine zielorientierte Markenbildung für verschiedene Produkte (z.B. Schnellbuslinien) findet bislang nur ansatzweise statt. Eine abgestimmte Vorgehensweise zur Vermarktung neuer Angebote gibt es bislang (noch) nicht. Teilweise ist ein Marketing bei der Markteinführung neuer Angebote nur rudimentär vorhanden. ÖPNV Marketingmaßnahmen waren bislang eher das Ergebnis von Eigeninitiative einzelner beteiligter Akteure und kein Ergebnis eines Gesamtkonzeptes.

Für die Öffentlichkeit kommt erschwerend hinzu, dass die Vielzahl der im ÖPNV vorhandenen unterschiedlichen Akteure kaum durchschaubar ist.

Die drei Ebenen Verkehrsverbund (Verkehrsverbund Rhein-Sieg VRS), ÖPNV Aufgabenträger (Rhein-Sieg-Kreis) bzw. SPNV Aufgabenträger (go.Rheinland) und die Verkehrsunternehmen (u.a. Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft RSVG und Regionalverkehr Köln RVK) werden in der Praxis in ihren Zuständigkeiten durch "Außenstehende" regelmäßig „verwechselt“.

Die Akteure aller drei Ebenen verfügen zudem wiederum über eigene Marktauftritte und Kommunikationswege, die sich auch in der objektiven Betrachtung teilweise überschneiden und nicht klar gegeneinander abgegrenzt sind. Für Kundinnen und Kunden entsteht dadurch mitunter der Eindruck, dass bei Kommunikationsbedarf niemand "wirklich zuständig oder greifbar" ist. Eine besondere Herausforderung im Rhein-Sieg-Kreis besteht in diesem Zusammenhang in der Leistungserbringung durch zwei unterschiedliche Verkehrsunternehmen als örtliche Mobilitätsdienstleister.

In den letzten Jahren wurde der Linienverkehr im Rhein-Sieg-Kreis intensiv optimiert und stark erweitert. Altbekannte historisch gewachsene Verkehre wurden dabei teilweise erheblich modifiziert. Gleichzeitig wurde das ÖPNV-Gesamtsystem um neue, bis dahin im Kreisgebiet nicht bekannte Angebote ergänzt wie Kleinbusangebote in den Kommunen, einen On-Demand-Verkehr (ODV) oder die Fahrradmietsysteme (FMS), aber auch um privatwirtschaftliche

Mobilitätselemente wie CarSharing-Angebote oder E-Scooter-Verleihsysteme. Für Bürgerinnen und Bürger, die beim Stichwort ÖPNV möglicherweise ausschließlich an den "großen" Linienbus denken, ist die Vielzahl der inzwischen bestehenden unterschiedlichen Mobilitätsangebote mitunter sehr verwirrend und zum Teil (noch) unbekannt.

Dieses gilt vor allem im Schnittfeld von sich ergänzenden Angeboten, aber auch in der breiten Palette der ÖPNV-Verkehrsmittel selbst. So gibt es im Rhein-Sieg-Kreis inzwischen drei verschiedene Formen flexibler ÖPNV-Verkehrsmittel (AST, TaxiBus, ODV), die sich sowohl in der verkehrlichen als auch tariflichen Ausgestaltung sowie den Buchungswegen für Fahrgäste grundlegend unterscheiden.

Idealerweise sind in der Öffentlichkeit noch Kenntnisse über die Nutzung des jeweiligen Systems am jeweils eigenen Wohnort vorhanden, aber bereits die Nutzung eines anderen Systems in der Nachbarkommune scheitert ggf. oftmals an der Unkenntnis der Funktionsweise des jeweils anderen Systems.

Zusammenfassend besteht im Rhein-Sieg-Kreis ein grundsätzliches Informationsdefizit in der Bevölkerung in Bezug auf das ÖPNV-Angebot im Kreisgebiet sowie die verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten.

Dies betrifft im Wesentlichen die drei unterschiedlichen Themenbereiche

- fehlender einheitlicher Marktauftritt des ÖPNV-Gesamtsystems
- nicht ausreichend verfügbare Informationen und Kommunikationsmöglichkeiten
- nicht stringente Angebotsgestaltung der einzelnen Elemente der differenzierten Bedienung

Bezüglich des Marktauftrittes und der Informationsbereitstellung ist eine Intensivierung des Mobilitäts-Marketings, der Kommunikation und der Bürgerinformation zwingend erforderlich. Dieses wird im Rahmen der Umsetzung des hier beschriebenen Teilprojektes 3 „Mobilitäts-Marketingoffensive Rhein-Sieg-Kreis“ erfolgen können.

Die nicht stringente Angebotsgestaltung betrifft insbesondere die flexiblen Verkehre. Hier wird im Rahmen der Umsetzung des Teilprojektes 2 eine technische und angebotsseitige Systematisierung erfolgen, so dass die Fahrgäste im gesamten Rhein-Sieg-Kreis zukünftig einheitliche Spezifikationen und Buchungsmöglichkeiten vorfinden werden.

Elemente und Zielsetzung

Die „Mobilitäts-Marketingoffensive“ soll 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. Dieses betrifft sowohl die Bestandskundenpflege als auch eine Neukundengewinnung.

Die Mobilitäts-Marketingoffensive umfasst die folgenden Bausteine:

- Im Rahmen einer Schwachstellenanalyse sollen bestehende Informationsdefizite, Qualitätsmängel und Nutzungshürden ermittelt und analysiert werden. Dieses beinhaltet auch die Einbeziehung von Faktoren, die den ÖPNV bislang in der Wahrnehmung der Öffentlichkeit als wenig attraktiv erscheinen lassen (z.B. Erscheinungsbild des ÖPNV bezüglich Gestaltung und Folierung der Fahrzeuge).
- Entscheidend für das „Produkt ÖPNV“ ist die (Wieder-) Erkennbarkeit der verschiedenen Angebote. Sie wird gewährleistet über eine klare Produktgestaltung mit darauf abgestimmter Umsetzung (z.B. Fahrzeug-Folierung, Internetauftritt, Printmedien, ...). Dafür ist die Entwicklung einer spezifischen Corporate Identity (CI) und eines passgenauen Corporate Designs (CD) für die ÖPNV- und Mobilitätsangebote im Kreisgebiet vorgesehen. CD und CI sollen zukünftig bei der Umsetzung und Erbringung sämtlicher Angebote berücksichtigt werden. Lediglich die in den Rhein-Sieg-Kreis einbrechenden Verkehre in der Zuständigkeit benachbarter Aufgabenträger bleiben hiervon unberücksichtigt.
- zudem soll eine Marketingkonzeption explizit auch für die Einführung und Umsetzung der neuen Mobilitätsangebote der „letzten Meile“ (Teilprojekte 1 und 2) erarbeitet werden.
- Für den Dialog mit (potenziellen) Nutzerinnen und Nutzern (Bürgerbeteiligung & Bürgerdialog, vor allem auch unter Nutzung digitaler Möglichkeiten) soll eine einheitliche Kommunikationsstrategie und -infrastruktur aufgebaut werden.
- Die Kommunikationsinfrastruktur ist dabei so auszulegen, dass in Zukunft eine proaktive, verbesserte und offensive Information bereits im Rahmen der Planungs- und Einführungsphase neuer Angebote möglich ist, die potenzielle Nutzerinnen und Nutzer dann bereits vor der Umsetzung einzelner Maßnahmen erreicht. Dieses soll auch einen Hinweis auf die Rahmenbedingungen und die Zuständigkeiten im System ÖPNV beinhalten.

Bei der Vorbereitung, Umsetzung und Begleitung der Mobilitäts-Marketingoffensive sollen sowohl die bereits vor Ort vorhandene fachliche Expertise der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen als auch die Kenntnisse und der „externe Blick“ einer zu beauftragenden Agentur genutzt werden.

Die Maßnahmen dieses Teilprojektes 3 sind ein wichtiger Baustein der Mobilitätswende im Rhein-Sieg-Kreis, sie fördern und ergänzen sowohl den ÖPNV im Kreisgebiet insgesamt als auch die (neuen) verkehrlichen Maßnahmen der Teilprojekte 1 und 2.

Ausgaben und Mittel

Gesamtvolumen des Projektes:	rd. 17.25 Mio €
Fördervolumen (80% Förderung):	rd. 13.80 Mio €
Eigenmittel:	rd. 3.45 Mio €

Erläuterungen zur Finanzierung

Der Betrieb der Kleinbuslinien, des flexiblen Mobilitätsangebotes Rhesi sowie der Mobilitätsplattform soll über die bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge (ÖDA) des Rhein-Sieg-Kreises an die beiden im Kreisgebiet verkehrenden Verkehrsunternehmen RVK und RSVG delegiert werden.

Diese können sich zur Leistungserbringung im Rahmen des ÖDA dafür ggf. auch Unterauftragnehmer bzw. Auftragsunternehmen bedienen.

Für die Ermittlung der Betriebskosten werden bei den Kleinbuslinien die durchschnittlichen Kilometerkosten des Busverkehrs im Rhein-Sieg-Kreis angesetzt, die anteilig auch die Beschaffung bzw. Abschreibung der notwendigen Neufahrzeuge umfassen.

Bei dem flexiblen Mobilitätsangebot Rhesi erfolgt eine pauschale Kostenberechnung je einzusetzendem Fahrzeug auf Grundlage der Erfahrungswerte aus dem ODV-Modellprojekt des Rhein-Sieg-Kreises. Selbiges gilt für die Kostenschätzung für die Modifizierung und den Betrieb der Mobilitätsplattform durch den Verbundpartner RVK.

Fahrgeldeinnahmen werden für die neuen Angebote im Förderzeitraum zunächst nicht berücksichtigt, da diese erst nach Durchführung einer bislang noch nicht terminierten verbundweiten Einnahmeaufteilungszählung durch den VRS wirksam werden würden. Sollte sich diesbezüglich wider Erwarten im Förderzeitraum bereits eine zusätzliche Einnahme-Zuscheidung ergeben, wird diese Berücksichtigt und mit den Fördermitteln gegengerechnet.

Für das Teilprojekt "Mobilitäts-Marketingoffensive" wurden pauschale Ansätze zur Beauftragung externer Agenturleistungen berücksichtigt.

Anmerkungen

Ergänzender Hinweis zur Planlaufzeit

Die projektierte Laufzeit orientiert sich an den Fahrplanwechselerminen der Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Sieg. Dieser erfolgt wie der Fahrplanwechselermin der Schienenverkehrsunternehmen in Deutschland immer am 2. Sonntag im Dezember. Die Planlaufzeit beginnt somit am So 10.12.2023 und endet am Sa 12.12.2026, sie beträgt 36 Monate.

Mögliche Herausforderungen und Risiken im Rahmen der Projektumsetzung - Vorbehalt der Bereitstellung der Eigenmittel, Personal- und Fahrzeugverfügbarkeit, D-Ticket

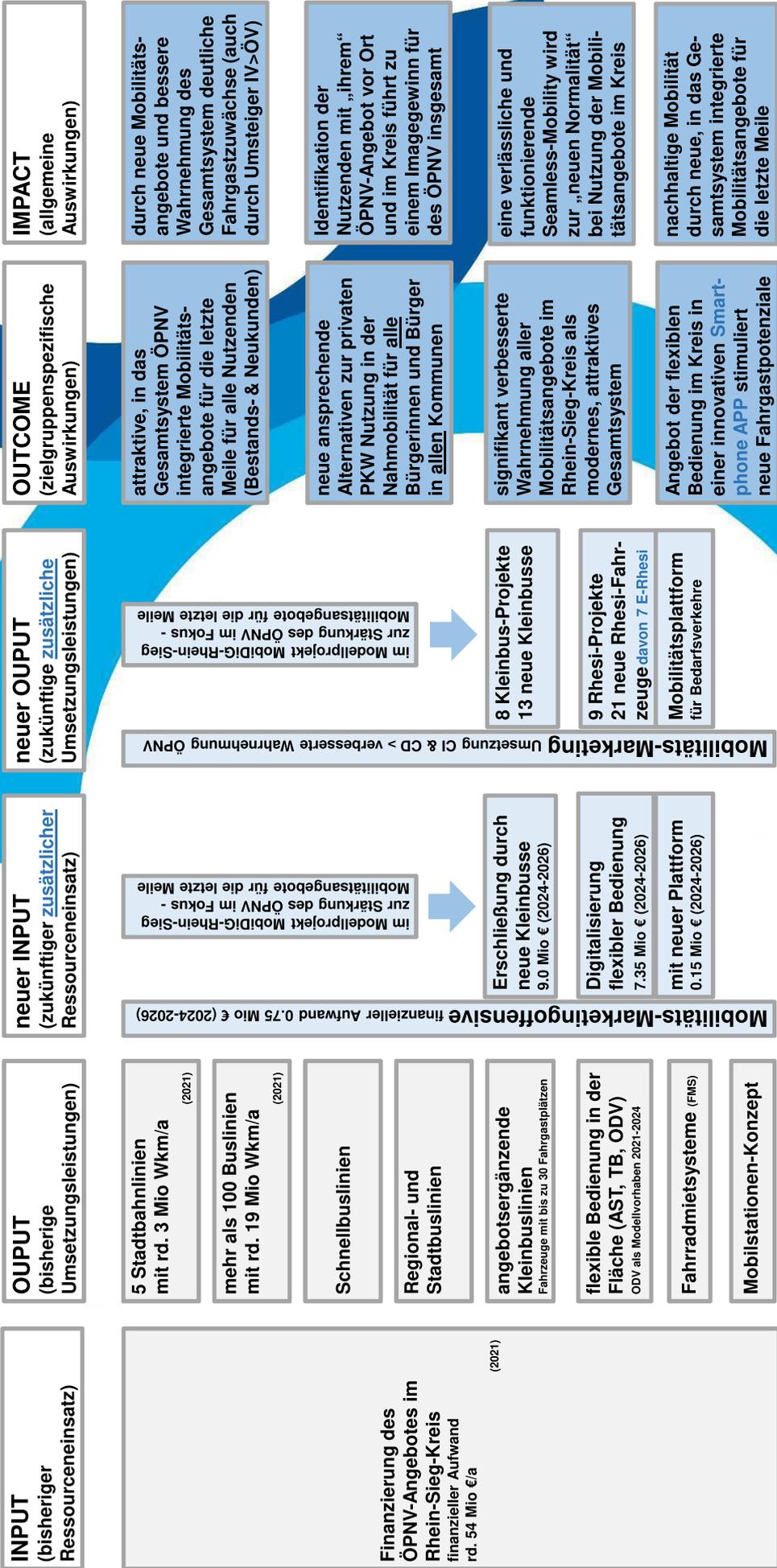
Im Rahmen der weiteren Vorbereitung der Projektumsetzung (Projektskizze>Förderantrag) muss ein politischer Beschluss zur Bereitstellung der erforderlichen Eigenmittel erfolgen. Dieser Beschluss liegt bislang aufgrund der erforderlichen Vorlaufzeiten noch nicht vor. Der Haushalt des Rhein-Sieg-Kreises ist ein Doppelhaushalt für die Jahre 2023/2024, erforderliche Eigenmittel müssen außerplanmäßig bereitgestellt werden.

Unter den aktuellen Rahmenbedingungen steht die Projektumsetzung unter dem Vorbehalt der Personal- und Fahrzeugverfügbarkeit der Verkehrsunternehmen (VU). Die VU sind als Verbundpartner jedoch intensiv in die Projektvorbereitung und Projektumsetzung eingebunden.

Ein weiteres potentiell Risiko ist in den Herausforderungen im Zusammenhang mit der mittelfristigen finanziellen Ausgestaltung des D-Tickets zu sehen (u.a. unklare Einnahmeverteilung der Erlöse aus dem D-Ticket Verkauf).

zu TOP Ö 3

**MobiDiG-Rhein-Sieg - Mobilität Digital Gelebt an Rhein und Sieg
„Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ (BMDV)**



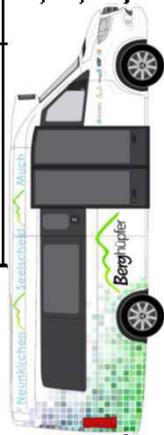
**MobiDiG-Rhein-Sieg - Mobilität Digital Gelebt an Rhein und Sieg
„Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ (BMDV)**



Räumliche Umsetzung im Rhein-Sieg-Kreis (Übersicht Teilprojekte & Maßnahmenebene)

Kommunen Rhein-Sieg-Kreis	Teilprojekt 1 neue Kleinbusangebote	Teilprojekt 2 "Rhesi" (Transformation AST)	Teilprojekt 2 "Rhesi" (Transformation ODV)	Teilprojekt 2 "Rhesi" (Transformation TB)	Teilprojekt 2 "Rhesi" (SVZ)*	Teilprojekt 2 "Rhesi" (Mobilitätsplattform)	Teilprojekt 3 Mobilitätsmarketing-Offensive
linksrheinisch	Alfter			Alfter	Alfter	Alfter	Alfter
	Bornheim	Bornheim			Bornheim	Bornheim	Bornheim
	Rheinbach				Rheinbach	Rheinbach	Rheinbach
				Meckenheim		Meckenheim	Meckenheim
				Swisttal		Swisttal	Swisttal
				Wachtberg		Wachtberg	Wachtberg
rechtsrheinisch	Hennef	Hennef			Hennef	Hennef	Hennef
	Much	Much			Much	Much	Much
	Eitorf			Eitorf	Eitorf	Eitorf	Eitorf
	Neunkirchen-Seelscheid		Neunkirchen-Seelscheid		Neunkirchen-Seelscheid	Neunkirchen-Seelscheid	Neunkirchen-Seelscheid
	Ruppichterath	Ruppichterath			Ruppichterath	Ruppichterath	Ruppichterath
	Windeck	Windeck			Windeck	Windeck	Windeck
	Bad Honnef	Bad Honnef			Bad Honnef	Bad Honnef	Bad Honnef
	Königswinter	Königswinter		Königswinter	Königswinter	Königswinter	Königswinter
	Troisdorf				Troisdorf	Troisdorf	Troisdorf
	Siegburg			Siegburg		Siegburg	Siegburg
	Lohmar			Lohmar	Lohmar	Lohmar	
			Sankt Augustin		Sankt Augustin	Sankt Augustin	Sankt Augustin
				Nieder-kassel		Nieder-kassel	Nieder-kassel

* WE/Abend-/Verkehr



© Rhein-Sieg-Kreis 2023

B e s c h l u s s v o r l a g e
für den
öffentlichen Sitzungsteil

Gremium	Datum	Zuständigkeit
Ausschuss für Wirtschaft, Digitalisierung und Tourismus	11.09.2023	Vorberatung
Finanzausschuss	21.09.2023	Vorberatung
Kreisausschuss	25.09.2023	Vorberatung
Kreistag	28.09.2023	Entscheidung

Tagesordnungs- punkt	Naturarena Bergisches Land GmbH; Änderung des Gesellschaftsvertrages
---------------------------------------	---

Beschlussvorschlag:

Der Finanzausschuss empfiehlt dem Kreisausschuss, dem Kreistag vorzuschlagen, folgenden Beschluss zu fassen:

- 1. Der Kreistag stimmt der Änderung des Gesellschaftsvertrages der Naturarena Bergisches Land GmbH unter § 8 Ziffer 3 zu.**
- 2. Soweit noch weitere Änderungen, insbesondere auch seitens der Kommunalaufsicht und/oder des zur Beurkundung beauftragten Notars erforderlich werden, wird diesen bereits jetzt zugestimmt, sofern die Änderungen die wesentlichen Regelungen des Gesellschaftsvertrages nicht verändern.**

Erläuterungen:

Der Rhein-Sieg-Kreis ist mit 12,5 % an der Naturarena Bergisches Land GmbH beteiligt, weitere Gesellschafter sind der Oberbergische Kreis und der Rheinisch-Bergische Kreis mit jeweils 43,75 %. Gegenstand der Gesellschaft ist die Förderung des Tourismus auf dem Gebiet des Oberbergischen Kreises, des Rheinisch-Bergischen Kreises und Teilen des Rhein-Sieg-Kreises (Lohmar, Ruppichterath, Neunkirchen-Seelscheid, Much).

Gemäß § 8 Ziffer 3 des Gesellschaftsvertrags der Naturarena Bergisches Land GmbH „Wirtschafts- und Finanzplan, Zuschüsse“ verpflichten sich der Oberbergische Kreis, der Rheinisch-Bergische Kreis und der Rhein-Sieg-Kreis zur Leistung eines jährlichen Gesellschafterbeitrages in Höhe von insgesamt höchstens 950.000,- € entsprechend der Beteiligungsverhältnisse.

In der 38. Gesellschafterversammlung der Naturarena Bergisches Land GmbH am 14.12.2021 wurde der Wirtschaftsplan für das Jahr 2022 verabschiedet. Hierin war die Erhöhung des Gesellschafterbeitrags ab dem Jahr 2022 um insgesamt 128.140,- € festgeschrieben; vorbehaltlich der Zustimmung der entsprechenden Gremien der drei Kreise. Im Rahmen der Verabschiedung des Kreishaushalts für das Haushaltsjahr 2022 wurde diese Erhöhung bereits eingeplant.

Eine Erhöhung des Gesellschaftsbeitrags ab dem Jahr 2022 war notwendig vor dem Hintergrund der in den letzten Jahren gestiegenen Kosten trotz intensiver Bemühungen auf der Einnahmenseite wie Sponsorenakquise und der Erzielung von Umsatzerlösen. Dies betrifft folgende Bereiche:

- Personalkosten vor dem Hintergrund der jährlichen Tarifierhöhungen
- Kostensteigerungen und Investitionen in Digitalisierungsmaßnahmen und EDV, Messen, Marketing im Wander- Rad- Gesundheitstourismus, Kulinarik, Leistungsträger- und Kundenmanagement, Schulungen der Betriebe, Förderprojekt REACT, Miet- und Energiepreissteigerungen, Sachkosten etc.

Die Erhöhung des bisherigen im Gesellschaftsvertrag festgelegten Höchstbetrages von bisher 950.000,- € auf den Höchstbetrag von nunmehr 1.078.140,- € bedarf der gesellschaftsvertraglichen Anpassung. Die Gesellschafterversammlung der Naturarena Bergisches Land GmbH hat in ihrer 40. Gesellschafterversammlung am 19.12.2022 die Anpassung des Gesellschaftsvertrags vorbehaltlich der Genehmigungen durch die Kreistage der Gesellschafterkreise einstimmig beschlossen.

Gemäß § 53 Abs. 1 KrO NRW i.V.m. § 115 Abs. 1 S. 1 lit. a) GO NRW ist die hier zur Beschlussfassung vorliegende Entscheidung als wesentliche Änderung des Gesellschaftsvertrages der Aufsichtsbehörde seitens aller drei Kreisgesellschafter anzuzeigen.

Die Mitgeschafter haben bereits entsprechende Beschlüsse im jeweiligen Kreistag gefasst und die Anzeige bei der Bezirksregierung Köln veranlasst.

Die notwendigen Haushaltsmittel stehen im Produkt 0.90 zur Verfügung.

Über das Beratungsergebnis aus der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Digitalisierung und Tourismus wird mündlich berichtet.

Im Auftrag

gez.
Rosenstock

Zur Sitzung des Finanzausschusses am 21.09.2023

Haushalt:

I. **Haushaltsmittel sind veranschlagt bei:**

0.90

(Produktnr. bzw. Projektnr.)

II. **Ressourcenverbrauch (nur soweit nicht in Haushaltsplanung berücksichtigt):**

Personal:

	Vollzeitäquivalente p.a.
Personalbedarf	
Personaleinsparung	

Finanzen:

<u>konsumtiv</u> in € pro Jahr (sofern dauerhaft) bzw. pro Projekt	Aufwendungen	Erträge (negatives Vorzeichen)	Saldo	Zeitraum (ab...) (von...bis...)
Personalaufwand				
Transferaufwand				
sonstiger Aufwand				
Abschreibungen				
Gesamt:				

<u>investiv</u> in € pro Maßnahme	Auszahlungen	Einzahlungen (negatives Vorzeichen)	Saldo	Umsetzungs- zeitraum (von...bis...)
Baumaßnahmen/ Beschaffung				
Grunderwerb				
Gesamt				

Deckung ist innerhalb des Budgets gegeben

Die Bereitstellung zusätzlicher Mittel ist erforderlich

Beschlussvorlage
für den
öffentlichen Sitzungsteil

Gremium	Datum	Zuständigkeit
Finanzausschuss	21.09.2023	Vorberatung
Kreisausschuss	25.09.2023	Vorberatung
Kreistag	28.09.2023	Entscheidung

Tagesordnungs- punkt	Befreiung von der Aufstellung des kommunalen Gesamtabschlusses per 31.12.2022
---------------------------------	--

Beschlussvorschlag:

Der Finanzausschuss empfiehlt dem Kreisausschuss, dem Kreistag folgenden Beschluss vorzuschlagen:

„Die Voraussetzungen gem. § 116a Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) für die Befreiung von der Pflicht zur Aufstellung eines Gesamtabschlusses liegen bezogen auf den Stichtag 31.12.2022 vor.“

Erläuterungen:

Mit dem 2. NKF-Weiterentwicklungsgesetz wurde unter anderem in § 116a GO NRW die Möglichkeit einer größenabhängigen Befreiung von der Pflicht zur Gesamtabschlusserstellung eingeführt. Auf dieser Basis hat der Kreistag festgestellt, dass die Voraussetzungen für die Befreiung in den Jahren 2019 bis 2021 vorlagen. Für diese Jahre wurde daher kein Gesamtabschluss aufgestellt.

Um von der Befreiungsmöglichkeit Gebrauch machen zu können, müssen am Abschlussstichtag des jeweiligen Jahresabschlusses und am vorhergehenden Abschlussstichtag zwei der im § 116a GO NRW genannten Kriterien erfüllt sein:

1. Die Bilanzsummen in den Bilanzen der Kommune und der einzubeziehenden verselbständigten Aufgabenbereiche nach § 116 Absatz 3 GO NRW übersteigen insgesamt nicht mehr als 1,5 Mrd. €.
2. Die der Kommune zuzurechnenden Erträge aller vollkonsolidierungspflichtiger verselbständigter Aufgabenbereiche nach § 116 Absatz 3 GO NRW machen weniger als 50 Prozent der ordentlichen Erträge der Ergebnisrechnung der Gemeinde aus.
3. Die der Kommune zuzurechnenden Bilanzsummen aller vollkonsolidierungspflichtiger verselbständigter Aufgabenbereiche nach § 116 Absatz 3 GO NRW machen insgesamt weniger als 50 Prozent der Bilanzsumme der Gemeinde aus.

Nach Prüfung durch die Verwaltung (gem. Prüfschema der Gemeindeprüfungsanstalt NRW, **Anhang**) erfüllt der Rhein-Sieg-Kreis die Voraussetzungen auch bezogen auf den Stichtag 31.12.2022.

In den Fällen, in denen eine Kommune von der Pflicht zur Aufstellung eines Gesamtabchlusses unter den Voraussetzungen des § 116a GO NRW befreit ist und sie von der Befreiung Gebrauch macht, ist in dem Jahr ein Beteiligungsbericht nach § 117 GO NRW zu erstellen.

Trotz dieser gesetzlichen Verpflichtung zur Erstellung eines Beteiligungsberichtes (die bei Erstellung eines Gesamtabchlusses entfielen) wird aus den folgenden Gründen auf die Aufstellung eines Gesamtabchlusses verzichtet:

- Einsparung von Aufstellungs- und Prüfungskosten für den Gesamtabschluss,
- bisherige geringe praktische Relevanz des Gesamtabchlusses in Politik und Verwaltung,
- vergleichsweise geringer Informationsgewinn durch den Gesamtabschluss,
- Konzernabschluss der Kreisholding umfasst bereits wesentlichen Bereiche des Beteiligungsportfolios (95% RSVG, GWG, RSAG mbH usw.) und bietet damit ähnliche Informationen.

Nach § 116a Abs. 2 GO NRW entscheidet der Kreistag für jedes Jahr über das Vorliegen der Voraussetzungen für die Befreiung von der Pflicht zur Aufstellung eines Gesamtabchlusses. Das Vorliegen der Voraussetzungen ist dem Kreistag anhand geeigneter Unterlagen nachzuweisen. Sofern die Kriterien nach § 116a Abs. 1 erfüllt

sind, besteht nach dessen Wortlaut ein gesetzlicher Befreiungstatbestand.

Im Auftrag

gez.

Udelhoven

Anhang:

Prüfung der Befreiungsmöglichkeit nach § 116a GO NRW zur Aufstellung eines NKF-Gesamtabschlusses

Prüfung der Kriterien gem. § 116a GO NRW bezogen auf den Stichtag 31.12.2022

Kriterium 1: Bilanzsummen des Kreises und der vollkonsolidierungspflichtigen verselbstständigten Aufgabenbereiche < 1,5 Mrd. €	Rhein-Sieg-Kreis	Kreisholding - Konzern	RSAG AöR	BRS	Summe der Bilanzsummen
§ 116a Abs. 1 Nr. 1 Bilanzsumme 2021	790.948.999,28	290.556.596,05	34.951.731,74	117.231.958,00	1.233.689.285,07
Bilanzsumme 2022	822.445.383,09	318.106.961,62	48.204.846,24	117.009.063,66	1.305.766.254,61

Auswertung

Das Kriterium ist erfüllt.

Kriterium 2: Anteil der dem Kreis zuzurechnenden Erträge (ohne Fremddanteile) der vollkonsolidierungspflichtigen verselbstständigten Aufgabenbereiche < 50% der ordentlichen Erträge des Kreises	Ordentliche Erträge Rhein-Sieg-Kreis	Kreisholding - Konzern [Beteiligungsquote 100% / . Fremddanteile GWG]	RSAG AöR [Beteiligungsquote 100%]	BRS [Beteiligungsquote 66,67%]	Zuzurechnende ord. Erträge der vollkonsolidierungspflichtigen verselbstständigten Aufgabenbereiche	Anteil der Erträge am Ertrag des Rhein-Sieg-Kreises
§ 116a Abs. 1 Nr. 1 (ordentl.) Erträge 2021	803.566.063,84	113.418.308,36	104.498.106,67	513.738,57	218.430.153,59	27,18%
§ 116a Abs. 1 Nr. 2 (ordentl.) Erträge 2022	845.674.031,51	82.166.829,06	125.065.617,29	360.683,74	207.593.130,09	24,55%

Auswertung

Das Kriterium ist erfüllt.

Kriterium 3: Anteil der dem Kreis zuzurechnenden Bilanzsummen der vollkonsolidierungspflichtigen verselbstständigten Aufgabenbereiche < 50% der Bilanzsumme des Kreises	Rhein-Sieg-Kreis	Kreisholding - Konzern [Beteiligungsquote 100% / . Fremddanteile GWG]	RSAG AöR [Beteiligungsquote 100%]	BRS [Beteiligungsquote 66,67%]	Zuzurechnende Bilanzsummen der vollkonsolidierungspflichtigen verselbstständigten Aufgabenbereiche	Anteil der Bilanzsummen an der Bilanzsumme des Rhein-Sieg-Kreises
§ 116a Abs. 1 Nr. 1 Bilanzsumme 2021	790.948.999,28	250.500.105,59	34.951.731,74	78.154.638,67	363.606.476,00	45,97%
§ 116a Abs. 1 Nr. 3 Bilanzsumme 2022	822.445.383,09	277.416.608,09	48.204.846,24	78.006.042,44	403.627.496,77	49,08%

Auswertung

Das Kriterium ist erfüllt.

Mitteilung
für den
öffentlichen Sitzungsteil

Gremium	Datum	Zuständigkeit
Finanzausschuss	21.09.2023	Kenntnisnahme

Tagesordnungs- punkt	
	Bericht zur Haushaltsentwicklung 2023

Mitteilung:

Im Kreishaushalt 2023 zeichnen sich aufgrund verschiedener seit der Verabschiedung des Haushaltsplans 2023/2024 eingetretener Veränderungen Abweichungen gegenüber der Planung ab. Die wesentlichsten Veränderungen sowie deren Ursachen werden mit dieser Vorlage aufgezeigt.

Auf Basis der per 30.06.2023 von den Ämtern und Stabstellen gemeldeten Abweichungen gegenüber der Haushaltsplanung 2023 ergeben sich folgende wesentliche Veränderungen:

Bereich	Ergebnishaushalt	Investitionen
	(+ Verbesserung / - Verschlechterung)	
Stab 4-10 – Verkehr und Mobilität	714.000 €	850.000 €
Stab 4-11 – Kreisstraßenbau	-75.000 €	3.661.000 €
Amt 12 – Informationstechnik	-128.000 €	-756.000 €
Amt 20 – Amt für Finanzwesen	22.757.000 €	0 €
Amt 22 – Gebäudewirtschaft	1.859.000 €	-12.741.000 €
Amt 36 - Straßenverkehrsamt	445.000 €	0 €
Amt 38 - Amt für Bevölkerungsschutz	10.000 €	- 5.789.000 €

Amt 40 – Amt für Schule, Bildung, Kultur, Sport	982.000 €	- 1.945.000 €
Amt 50 - Sozialamt	2.239.000 €	0 €
Amt 51 - Jugendamt	106.000 €	2.225.000 €
Allgemeines Finanzwesen	3.514.000 €	0 €
Personalhaushalt	4.279.000 €	0 €
Bilanzielle Abschreibungen	1.500.000 €	0 €
Sonstige Veränderungen	- 385.000 €	- 716.000 €
Veränderungen Corona-/Ukraineisolation	- 14.080.000 €	0 €
Summe Gesamtveränderung	23.737.000 €	- 15.211.000 €
davon durch zeitliche Verschiebungen *	-1.125.000 €	- 17.202.000 €
Substanzielle Veränderungen	22.612.000 €	1.991.000 €

* Veränderungen durch zeitliche Verschiebungen ergeben sich vor allem durch die Inanspruchnahme von aus Vorjahren übertragenen Ermächtigungen bzw. durch die Verschiebungen von in 2023 geplanten Maßnahmen in Folgejahre.

Insgesamt führen die dargestellten Veränderungen im Ergebnishaushalt per Saldo zu einer voraussichtlichen Verbesserung des Jahresergebnisses in Höhe von rd. 23,7 Mio. €. Anstelle eines planmäßigen **Fehlbedarfs**, rd. 16,3 Mio. € **ist nunmehr eine Überdeckung in Höhe von rd. 7,4 Mio. € zu erwarten.**

Die dargestellten Veränderungen im Ergebnishaushalt sind auf folgende Sachverhalte zurückzuführen (es sind nur die wesentlichsten Veränderungen erläutert):

Stab 4-10: ● Verkehr und Mobilität **+ 0,7 Mio. €**

Ursächlich für die Veränderung ist insbesondere die Verschiebung von Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Ausbau der Stadtbahnlinie 18 sowie dem Neubau der „Stadtbahn Niederkassel“ ins Jahr 2024.

Amt 20: ● Beteiligungen **+ 22,7 Mio. €**

Es ergeben sich insbesondere Verbesserungen bei den Verlustausgleichszahlungen an die Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH (+ 17,5 Mio. €). Diese resultieren im Wesentlichen aus höheren Erlösen infolge der Ausgleichsleistungen für das Deutschlandticket auf der Basis des Jahres 2019 (+ 6 Mio. €), Minderaufwendungen für Fremdleistungen und Personal (+ 3,2 Mio. €) durch verschobene Umsetzung von Maßnahmen bzw. eine geringere Tarifierhöhung sowie geringere Kosten für Treibstoffe (+ 1,2 Mio. €). Überdies wurde in 2023 die Überzahlung aus 2022, die durch die Weiterleitung der Kostenerstattung aus dem ÖPNV-Rettungsschirm (+ 7,1 Mio. €) verursacht wurde, abgerechnet.

Weitere Verbesserungen ergeben sich aus den Vorjahresabrechnungen mit der Regionalverkehr Köln GmbH (+ 1,7 Mio. €) sowie der Elektrischen Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises GmbH (0,7 Mio. €), welche auf höhere Erlöse infolge des ÖPNV-Rettungsschirms zurückzuführen ist. Die höhere Ausschüttung der Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft f. d. Rhein-Sieg-Kreis mbH (+ 0,3 Mio. €) trägt ebenfalls zur Verbesserung bei. Überdies ist die

Dividende der Kreissparkasse Köln höher ausgefallen (+ 2,2 Mio. €).

- Amt 22:**
- **geringere Energiepreissteigerungen** + 1,6 Mio. €
Die Energiepreissteigerung für Gebäude fiel geringer als erwartet aus.
 - **Minderaufwendungen in Bauprojekten** + 0,2 Mio. €
Die Fassadensanierung am BK Troisdorf wird nicht und die Interims-Unterbringung einer Förderschule in Sankt Augustin wird entgegen der Planung investiv (anstatt konsumtiv) umgesetzt, was zu einer Verbesserung in Höhe von 0,5 Mio. € führt. Gegenläufig ergeben sich durch die Umsetzung von Maßnahmen aus Vorjahren (insbesondere für elektr. Schließanlage Kreishaus sowie WLAN-Ausbau an Schulen) Mehraufwendungen in Höhe von 0,3 Mio. €.
- Amt 36:**
- **Straßenverkehrsamt** + 0,4 Mio. €
Ursächlich für die Veränderung sind insbesondere:
 - Mehrerträge im Bereich der Geschwindigkeitsüberwachung durch gestiegene Fallzahlen (0,3 Mio. €)
 - Höhere Antragszahlen führen zu Mehrerträgen für Führerscheintausch (0,2 Mio. €)
 - Höhere Erträge aus Zwangstilllegungsverfahren von Kraftfahrzeugen wegen Verstößen gegen Halterpflichten (0,1 Mio. €)
 - Mindererträge bei Zulassungsgebühren wegen gesunkener Zulassungszahlen infolge von Lieferschwierigkeiten der Fahrzeughersteller (-0,2 Mio. €)
- Amt 40:**
- **Berufskollegs** + 0,3 Mio. €
Bei den Aufwendungen für Schülerbeförderung werden durch das Deutschland-Ticket Einsparungen in Höhe von 0,3 Mio. € erwartet.
 - **Mehrerträge Förderschulen** + 0,6 Mio. €
Insbesondere höhere Erträge aus Fördermitteln des Landes NRW zur Schülerbeförderung unter Coronabedingungen (+ 0,5 Mio. €) sowie für Maßnahmen der Offenen Ganztagschule (+ 0,3 Mio. €) bei gegenläufigen Mehraufwendungen aus der Verschiebung der Schulentwicklungsplanung aus dem Vorjahr.
- Amt 50:**
- **Leistungen nach dem SGB II (KdU)** + 2,5 Mio. €
Bei den Leistungen nach dem SGB II, insbesondere Kosten der Unterkunft und Heizung, fällt die Kostensteigerung der Energie- und Heizkosten u. a. wegen der Gaspreisbremse geringer aus als erwartet, so dass saldiert geringere Belastungen in Höhe von 4,0 Mio. € erwartet werden. Gegenläufig zeichnen sich höhere Aufwendungen für Wohnungsbeschaffung und Bildungs- und Teilhabeleistungen, insbesondere durch Novellierung des Wohngeldgesetzes, in Höhe von 0,8 Mio. € ab, die zum Teil auch auf Schutzsuchende aus der Ukraine zurückzuführen sind. Überdies werden geringere Erträge aus der Rückforderung von gewährten Leistungen in Höhe von 0,7 Mio. € erwartet.
 - **Bildungs- und Teilhabeleistungen BKGG** - 0,4 Mio. €
Bei den Bildungs- und Teilhabeleistungen nach dem Bundeskindergeldgesetz (BKGG) werden Kostensteigerungen aus einem Anstieg der Fallzahlen wegen der Novellierung des Wohngeldgesetzes bei gleichzeitig höheren Kosten der einzelnen BuT-Leistungskomponenten, z. B. Klassenfahrten und Schulausflüge, erwartet.

Amt 51: ● Jugendamt + 0,1 Mio. €
 Insbesondere Verbesserungen durch Kostenerstattungen sowie Falleinstellungen in der Heimunterbringung (+ 3,4 Mio. €) bei gegenläufigen Verschlechterungen in der Kindertagesbetreuung (- 2,1 Mio. €) und bei den familienunterstützenden Hilfen (- 1,1 Mio. €).

Allgem.

Finanzw. ● Höhere Zuweisungen sowie Zinsverbesserungen + 3,5 Mio. €
 Ursächlich für die Veränderung sind insbesondere:
 - Bundeszuweisung für Aufnahme von Schutzsuchenden (2,1 Mio. €)
 - Erträge aus außerplanmäßigen Geldanlagen sowie Zinersparnisse wegen nicht erfolgter Kreditaufnahmen (1,4 Mio. €)

Personal: ● Verbesserungen (mit Jugendamt / Jobcenter) + 4,3 Mio. €
 darunter:
 Personalaufwand allgemeiner Haushalt + 1,7 Mio. €
 Personalaufwand Jugendamt + 0,8 Mio. €
 Personalaufwand Jobcenter + 0,6 Mio. €
 Beiträge Rheinische Versorgungskasse + 1,1 Mio. €

Im allgemeinen Haushalt zeichnen sich geringere Aufwendungen aufgrund verzögerter Stellenbesetzung infolge des Fachkräftemangels (+ 2,5 Mio. €) ab. Gegenläufig werden Verschlechterungen aus der Förderung von Personalkosten erwartet, da im Rahmen der Pandemiebekämpfung eingeplante Fördermittel aufgrund des Wegfalls der Aufgaben nicht abgerufen wurden (- 1,0 Mio. €). Im Rahmen des ÖGD-Pakts werden dagegen höhere Zuweisungen (+ 0,3 Mio. €) erwartet. Aus voraussichtlich höheren Aufwendungen für Pensions- und Beihilferückstellungen ergeben sich geringfügige Verschlechterungen (- 0,1 Mio. €).

Im Jugendamt führen verzögerte Stellennachbesetzungen zu geringeren Aufwendungen.

Im Jobcenter sind nicht alle Stellen besetzt. Es entstehen laufend Vakanzen aufgrund einer relativ hoher Fluktuation.

Insbesondere die Erstattung zu viel gezahlter Beiträge an die Rheinische Versorgungskasse für das Umlagejahr 2022 führt zu einer Verbesserung im Jahr 2023.

AfA: ● Geringere bilanzielle Abschreibungen + 1,5 Mio. €
 Ursächlich für die Veränderung sind niedrigere Abschreibungen wegen späterer Inbetriebnahme bzw. niedrigerer Auszahlungen als erwartet bei einer Vielzahl von Maßnahmen, insbesondere:
 Fahrzeuge für den Rettungsdienst und deren Ausstattung + 0,9 Mio. €
 Hard- und Software für Arbeitsplatzausstattung + 0,4 Mio. €

Geringere Erträge aus der Coronaisolation: - 5,5 Mio. €

Geringere Erträge aus der Ukraineisolation: - 8,6 Mio. €

Der Haushalt enthält gemäß dem „Gesetz zur Isolierung der aus der COVID-19-Pandemie und dem Krieg gegen die Ukraine folgenden Belastungen der kommunalen Haushalte im Land Nordrhein-Westfalen (NKF-COVID-19-Ukraine-Isolierungsgesetz – NKF-CUIG)“ Isolierungen von Corona- sowie Kriegsbelastungen. Der Ausgleich der

Belastungen erfolgt durch die Veranschlagung von außerordentlichen Erträgen.

In dem Umfang, in dem Belastungen nicht eintreten, entfällt auch die Buchung des jeweiligen außerordentlichen Ertrags. Es ergeben sich daher entsprechende Haushaltsverschlechterungen.

Bei der **Coronaisolation** ergeben sich im Wesentlichen folgende Veränderungen:

- Wegfall Coronabelastungen im ÖPNV wg. Deutschlandticket - 5,3 Mio. €
Die Ausgleichszahlungen für die Mindererträge bei den ÖPNV-Unternehmen fußen auf dem Jahr 2019 und damit auf dem „Vor-Corona-Niveau“. Somit werden evtl. coronabedingte Mindererlöse mit ausgeglichen.

Bei der **kriegsbedingten Isolation** ergeben sich folgende Veränderungen:

- Geringere Energiepreissteigerungen im ÖPNV - 6,2 Mio. €
Aufgrund einer Billigkeitsleistung aus der Richtlinie Energiekostensteigerung ÖPNV führen die Kostensteigerungen nicht in dem Maße zu einer Haushaltsbelastung wie erwartet. Darüber hinaus haben sich die Energiekosten, insbesondere der Dieselpreis, moderater entwickelt, als zum Zeitpunkt der Planung befürchtet.
- Bundesmittel zur Kostenbeteiligung - 2,1 Mio. €
Im Zusammenhang mit Maßnahmen zur Aufnahme und Unterbringung von anlässlich des Krieges in der Ukraine eingereisten Personen hat der Rhein-Sieg-Kreis im Jahr 2022 eine Bundeszuweisung erhalten, die in Höhe von 2,1 Mio. € der anteiligen Finanzierung von Mehraufwendungen nach dem SGB II sowie SGB XII auch im Jahr 2023 eingesetzt wird.
- Geringere Energiepreissteigerungen für Gebäude - 1,6 Mio. €
- Mehraufwendungen SGB XII - 0,9 Mio. €
Insbesondere geringere Aufwendungen für Hilfen zum Lebensunterhalt und Schulbegleitung bei gegenläufig höheren Aufwendungen für Hilfe zur Pflege.
- Saldierte Mehraufwendungen SGB II + 1,4 Mio. €
Sowohl bei den Kosten für Wohnungsbeschaffung und -erstaussstattung, BuT-Leistungen sowie Kosten der Unterkunft unter Berücksichtigung der anteiligen Bundeserstattung sind auf Basis der Fallzahlenentwicklung der aus der Ukraine eingereisten Hilfeempfänger höhere Belastungen als geplant zu erwarten.
- Zusätzliches Personal der Ausländerbehörde + 0,7 Mio. €

Die Veränderungen bei den Investitionen sind überwiegend zeitlichen Verschiebungen (aus Vorjahren bzw. in Folgejahre) geschuldet. Dazu gehören z. B. folgende größere Maßnahmen:

- Abschluss der Brandschutzsanierung des Kreishauses
- Neubau einer Güterbahnstrecke
- Neubau einer Stadtbahnstrecke

- Neubau Rettungswache Bornheim
- Gefahrenabwehrzentrum
- Baumaßnahmen an Schulen (z. B. Baukostenzuschuss für Förderschulen am Standort Windeck-Herchen, BK Troisdorf, BK Bonn-Duisdorf, Sanierung des Bewegungsbades der Vorgebirgsschule Alfter)
- Um- / Aus- und Neubau von Kreisstraßen
- Beschaffung von Rettungswagen / NEF und deren Ausstattung
- Beschaffung eines Schlauchgerätewagens und einer Feuerwehrdrohne
- Investitionen in Hard- und Software (z. B. für neue Telefonanlage und ein Ausweich-Rechenzentrum oder für Berufskollegs und Förderschulen)
- Investitionszuschüsse für Neu- und Ausbaumaßnahmen von Kindertagesstätten

Die substanziellen Veränderungen bei den Investitionen resultieren aus geringeren Auszahlungen für eine Straßenbaumaßnahme der Kreisstraße 31 in Much-Marienfeld sowie für die Förderung von Bürgerinnen und Bürgern aus dem Klimaschutzfonds des Rhein-Sieg-Kreises, welche aufgrund geänderter Förderrichtlinien der Kreisverwaltung nun im Ergebnisplan und nicht mehr als Investition auszuweisen ist.

Im Auftrag

gez.
Udelhoven

Zur Sitzung des Finanzausschusses am 21.09.2023

Mitteilung
für den
öffentlichen Sitzungsteil

Gremium	Datum	Zuständigkeit
Finanzausschuss	21.09.2023	Kenntnisnahme

Tagesordnungs- punkt	Entwicklungen Haushalt 2024

Mitteilung:

Der Kreistag des Rhein-Sieg-Kreises hat in seiner Sitzung vom 07.12.2022 den Doppelhaushalt für die Jahre 2023 und 2024 beschlossen. In der Planung ist ein Fehlbedarf von rd. 37,9 Mio. € ausgewiesen.

Die nach derzeitigem Kenntnisstand zu erwartenden wesentlichen Veränderungen für das Haushaltsjahr 2024 sind im Folgenden dargestellt:

Bereich	Veränderung Ergebnishaushalt (+ Verbesserung / - Verschlechterung)
Amt 20 – Amt für Finanzwesen	7.393.000 €
Amt 22 – Gebäudewirtschaft	2.800.000 €
Allgemeines Finanzwesen	- 7.424.000 €
Personalhaushalt	- 1.000.000 €
Veränderungen Corona-/Ukraineisolation	- 18.500.000 €
Summe Gesamtveränderung	- 16.731.000 €

- Amt 20:** ● **Beteiligungen** + 7,4 Mio. €
 Verbesserungen bei den Verlustausgleichzahlungen an die Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH (+ 4,6 Mio. €) sowie an die Regionalverkehr Köln GmbH (+ 2,8 Mio. €). Dabei ist unterstellt, dass auch in 2024 im Kontext der Finanzierung des Deutschlandtickets ein Ausgleich der Einnahmen auf Basis des Jahres 2019 erfolgt.
- **Allgemeine Finanzwirtschaft** - 7,4 Mio. €
 Ursächlich für die Veränderung sind insbesondere:
 - Aufgrund der 1. Arbeitskreisrechnung zum Gemeindefinanzierungsgesetz 2024 sowie der neuen Orientierungsdaten des Landes für die Kreisschlüsselzuweisungen und Umlagegrundlagen zeichnen sich geringere Erträge aus Kreisschlüsselzuweisungen und Kreisumlagen ab (- 10,5 Mio. €).
 - Aus außerplanmäßigen Geldanlagen sowie Zinsersparnissen wegen nicht erfolgter Kreditaufnahmen ergeben sich Verbesserungen in Höhe von rd. + 3,0 Mio. €.
- nachrichtlich:
 Nach den Eckdaten zum Haushalt des Landschaftsverbandes 2024 soll der Umlagesatz der Landschaftsumlage 2024 von 16,65 % auf 15,95 % reduziert werden. Die daraus resultierende Verbesserung im Kreishaushalt (+ 11,8 Mio. €) soll nach Beschluss des Kreistages vom 07.12.2022 vollständig an die Kommunen weitergeleitet werden und ist somit ergebnisneutral für den Kreishaushalt.
- Amt 22:** ● **geringere Energiepreissteigerungen** + 2,8 Mio. €
 Die Energiepreissteigerung für kreiseigene Gebäude fällt voraussichtlich geringer als erwartet aus (Strom 1,2 Mio. €, Gas 1,6 Mio. €).
- Personal:** ● **Verschlechterungen Personalaufwand** - 1,0 Mio. €
 Auswirkungen Tarifierhöhung Mai 2023 - 0,7 Mio. €
 Auswirkungen Besoldungserhöhung Herbst 2023 - 0,3 Mio. €
- Zwar wurden Tarifsteigerungen für das Jahr 2024 veranschlagt, allerdings fiel der Tarifabschluss 2023 höher als erwartet aus.
 Die im Herbst 2023 anstehende Verhandlungsrunde mit Auswirkungen für die Beamten in der Kreisverwaltung würde bei einem vergleichbaren Abschluss zu einer zusätzlichen Belastung des Haushalts führen.
- Isolation:** ● **Verschlechterungen durch Wegfall der Isolierung** - 18,5 Mio. €
 Die Isolierungsmöglichkeit nach dem NKF-COVID-19-Ukraine-Isolierungsgesetz (NKF-CUIG) soll nach derzeitigem Kenntnisstand nicht über den derzeit gesetzlich geregelten Zeitraum hinaus verlängert werden. Damit wird diese haushaltsrechtliche Ausnahmeregelung mit dem Jahr 2023 auslaufen. Widersprüchlich in diesem Zusammenhang war die Verpflichtung, gemäß § 4 Abs. 5 NKF-CUIG eine Isolierung im Rahmen der Haushaltsplanung 2024 vornehmen zu müssen, die nun im Jahresabschluss nicht mehr als außerordentlicher Ertrag ausgewiesen werden darf und somit zu einer Verschlechterung führt.

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Veränderungen ergibt sich ein **neues Plandefizit 2024 von rd. 54,6 Mio. €**. Mit Rücksichtnahme auf die kreisangehörigen Städte und Gemeinde, deren Haushaltssituation unter anderem durch den Wegfall der Isolationsmöglichkeit und den Verschlechterungen im Finanzausgleich absehbar ebenfalls erheblich belastet wird, schlägt die Verwaltung vor, auf eine Anhebung der Kreisumlage zu verzichten und stattdessen den höheren Fehlbedarf aus der Ausgleichsrücklage zu decken.

Gegenüber den Haushaltsplanung 2023/2024 ergäbe sich folgende Entwicklung der Ausgleichsrücklage:

	DHH 2023/2024	Fortschreibung 09/2023
Ausgleichsrücklage 31.12.2022	75.115.334 €	75.115.334 €
<i>Ergebnis 2022 (Ist)</i>	<i>-11.067.746 €</i>	<i>17.869.111 €</i>
Ausgleichsrücklage 31.12.2023	64.047.588 €	92.984.445 €
<i>Ergebnis 2023 (Prognose)</i>	<i>-16.251.508 €</i>	<i>7.400.000 €</i>
Ausgleichsrücklage 31.12.2024	47.796.080 €	100.384.445 €
<i>Ergebnis 2024 (Prognose)</i>	<i>- 37.908.446 €</i>	<i>- 54.600.000 €</i>
Verbleibende Ausgleichsrücklage	9.887.634 €	45.784.445 €

Aufgrund des verbesserten Ergebnisses 2022 und unter Berücksichtigung der Prognose 2023 ist ein zusätzlicher Einsatz der Ausgleichsrücklage zur Deckung des prognostizierten höheren Defizits 2024 möglich.

Chancen und Risiken 2024

In der oben dargestellten Prognose sind verschiedene Sachverhalte, die sich in der Haushaltsausführung 2024 positiv wie negativ auswirken können, noch nicht enthalten, weil sie derzeit nicht ausreichend valide abgeschätzt werden können.

Dazu gehört die Entwicklung im Bereich der Kosten der Unterkunft und Heizung, die sich in 2023 bisher sowohl hinsichtlich der Fallzahlen, als auch hinsichtlich der Kosten im Einzelfall besser darstellt, als erwartet. Ob sich dieser Trend in 2024 fortsetzt, bleibt abzuwarten.

Aus möglicherweise geringeren Ausgleichsleistungen von Bund und Land im Bereich der ÖPNV-Finanzierung (ein vollständiger Ausgleich der Einnahmeausfälle durch das Deutschlandticket ist nicht gesichert) und weiteren negativen Veränderungen im Finanzausgleich (die Arbeitskreisrechnung basiert auf der Mai-Steuerschätzung und inkludiert noch nicht die rückläufigen Steuereinnahmen seit Juni 2023) können sich erhebliche Zusatzbelastungen für den Kreishauhalt ergeben.

Beim Personalaufwand kann davon ausgegangen werden, dass auch in 2024 nicht alle Stellen jahresdurchgängig besetzt sein werden, woraus sich gegenüber der Planung ein geringerer Aufwand ergeben würde. Auf der anderen Seite wird die noch

ungeklärte Erhöhung der Beamtenbesoldung auch zu einer Erhöhung der zu bildenden Pensionsrückstellungen führen.

Ausgleichsrücklage

Der prognostizierte Bestand der Ausgleichsrücklage wird in den kommenden Jahren dringend benötigt, um die sich abzeichnenden Haushaltsverschlechterungen zu decken. Derzeit muss damit gerechnet werden, dass auch in den Jahren 2025 und 2026 die eingeplanten Isolierungsbeträge von jeweils rd. 16,5 Mio. € nicht zu realisieren sind und den Haushalt damit zusätzlich belasten werden. Auch die weiteren, sich bereits in 2024 abzeichnenden, Veränderungen werden zur Verschärfung der Haushaltssituation ab 2025 beitragen.

Um Kenntnisnahme wird gebeten.

Im Auftrag

gez.
Udelhoven

Zur Sitzung des Finanzausschusses am 21.09.2023

Mitteilung
für den
öffentlichen Sitzungsteil

Gremium	Datum	Zuständigkeit
Finanzausschuss	21.09.2023	Kenntnisnahme

Tagesordnungs- punkt	
	Implementierung eines Risikomanagements in der Verwaltung

Mitteilung:

Risikomanagement und als Bestandteil dessen Interne Kontrollsysteme (IKS) haben auch in der öffentlichen Verwaltung stark an Bedeutung gewonnen. So sieht auch die Gemeindeordnung NRW als Aufgabe der örtlichen Rechnungsprüfung die Prüfung der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems vor (§ 104 Abs. 1 Nr. 6 GO NRW). Auch das Rechnungsprüfungsamt des Rhein-Sieg-Kreises weist in seinen Prüfungsberichten regelmäßig auf die Bedeutung eines ganzheitlichen IKS hin.

Ebenfalls wird in der letzten Handreichung des Innenministeriums NRW zur Gemeindeordnung darauf verwiesen, dass „jede Gemeinde über ein eigenständiges Überwachungs- und Kontrollinstrument, dass in der Privatwirtschaft als „Internes Kontrollsystem (IKS) bezeichnet wird“, verfügen soll.

Das Risikomanagement setzt sich im Grundsatz aus drei Komponenten zusammen, dem Risikofrüherkennungssystem, dem internen Kontrollsystem und dem Controlling. Das Risikofrüherwarnsystem dient zur Identifikation, Bewertung und Steuerung der Risiken, im IKS werden prozessuale Risiken der Verwaltung betrachtet und im Controlling werden die Zielsetzungen und Zielerreichung aufgearbeitet. Das Risikomanagement stellt somit die Gesamtheit aller organisatorischer Regelungen zur Risikoerkennung und zum Umgang mit Risiken des Verwaltungshandelns dar.

Zwar sind beim Rhein-Sieg-Kreis einzelne Bestandteile eines internen Kontrollsystems vorhanden (z. B. Finanzcontrolling durch Quartalsberichte, Tax-Compliance), ein systematisches, prozessbezogenes IKS / Risikomanagement wurde bisher jedoch nicht etabliert. Der Aufbau des IKS / Risikomanagements soll an den bestehenden einzelnen Bestandteilen anknüpfen, diese verbinden und ausbauen.

Dazu werden die Fachbereiche des Hauses in Kürze über den Prozess informiert, gleichzeitig wird eine erste Risikoabfrage durchgeführt. Mit einem im Anschluss daran noch auszuwählenden Pilotbereich wird eine detaillierte Erhebung und Kategorisierung der wesentlichen Risiken sowie die Benennung und Entwicklung von Maßnahmen zur Gegensteuerung erarbeitet. Parallel dazu sollen die wesentlichen fachbereichs-übergreifenden Risiken identifiziert, bewertet und in ein noch zu entwickelndes Berichtsformat integriert werden.

Ziel ist es, im Laufe des nächsten Jahres einen ersten exemplarischen Risikobericht, der voraussichtlich noch nicht alle Fachbereiche des Hauses abdecken wird, vorzulegen.

Im Auftrag

gez.
Udelhoven

Zur Sitzung des Finanzausschusses am 21.09.2023