

## Einladung

zur 14. Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr in Siegburg, Kreishaus

<b>Sitzungsort:</b> Kreistagssaal	<b>Sitzungstag:</b> Montag, 26.02.2024	<b>Sitzungsbeginn:</b> 16:00 Uhr
--------------------------------------	---	-------------------------------------

To.- Punkt	Beratungsgegenstand	An- lage	Ab Seite	Bemerkungen
	<b>Öffentlicher Teil</b>			
1	Niederschrift über die 13. Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr am 29.11.2023			versandt am 15.12.2023
2	Bürgerantrag Dr. Peter Lorscheid: RadPendlerRoute Hennef-Eitorf	1	4	Konzept RPR steht nur digital zur Verfügung
3	Kreisverkehrsanlage Kaiser-Wilhelm-Platz (L333/L16); Vortrag des Gutachters der Stadt Siegburg	2	25	Vortrag
4	Weiterentwicklung bedarfsgesteuerter Verkehre			Vorlage wird nachgesandt
5	Verlängerung der Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS)	3	27	Anhang steht nur digital zur Verfügung

6	Kreiswettbewerb 2024 "Unser Dorf hat Zukunft"; Bestellung der Bewertungskommission	4	47	
7	Bericht der Gemeindeprüfungsanstalt (gpaNRW) über die überörtliche Prüfung 2022/2023; hier Ziffer 8 des gpa-Gesamtberichts bzw. Ziffern 111-140 der Stellungnahme der Verwaltung	5	51	Anhang steht nur digital zur Verfügung
8	Mitteilungen und Anfragen			
8.1	Vorbereitung Öffentliche Dienstleistungsaufträge für Verkehrsleistungen ab Dezember 2023	6	100	
8.2	ÖPNV-Gesamtbericht des Rhein-Sieg-Kreises für 2022 gemäß Art. 7 der EU-Verordnung 1370/2007	7	102	
8.3	Schnellbusse im Rhein-Sieg-Kreis	8	111	
8.4	Evaluation Fahrradmietsystem	9	121	
8.5	Dauerzählstellen für den Radverkehr, Ergebnisse des Jahres 2023	10	136	
8.6	Ankündigung der (Neu)Aufstellung der verkehrlichen Bedarfspläne des Landes Nordrhein-Westfalen	11	140	
8.7	<b>Nachhaltige Entwicklung durch Interkommunales Landmanagement in der Region Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler - Verlängerung des Projektes bis Ende 2024-</b>	12	142	

8.8	Aktuelle Mitteilungen und Anfragen			mündlich
	<b>Nichtöffentlicher Teil</b>			
9	Mitteilungen und Anfragen			

Siegburg, den 15.02.2024

An die  
Mitglieder des  
Ausschusses für Planung und Verkehr

nachrichtlich  
an alle Kreistagsmitglieder

gez. Steiner

Vorsitzender

f.d.R.

gez. Engelberth

Schriftführer/in

**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 Planung und Verkehr	26.02.2024	Entscheidung

Tagesordnungs- punkt	
	<b>Bürgerantrag Dr. Peter Lorscheid: RadPendlerRoute Hennef-Eitorf</b>

**Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss für Planung und Verkehr nimmt die Ausarbeitungen des ADFC zur Kenntnis und bedankt sich ausdrücklich für das ehrenamtliche Engagement. Die Verwaltung wird beauftragt, die Achse Hennef-Eitorf gemeinsam mit den beiden Kommunen im Rahmen der bestehenden Zuständigkeiten und unter Einbeziehung des ADFC weiter zu entwickeln.

**Vorbemerkungen:**

Vorab ist festzuhalten, dass Kommunen und Kreise gemäß Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW (FaNaG NRW) dafür verantwortlich sind, in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Baulastträgern ein lokales bzw. regionales Radverkehrsnetz zu schaffen, das sich in das Radvorrangnetz des Landes NRW einfügt (§20 Abs. 1 und 2, Lokale und überörtliche Radverkehrsnetze). Bei diesen koordinierenden Aufgaben zur Entwicklung der Achse Hennef-Eitorf handelt es sich somit um eine gesetzliche Pflichtaufgabe.

Der Rhein-Sieg-Kreis hatte zusammen mit allen kreisangehörigen Kommunen sowie den benachbarten Gebietskörperschaften einen aktuellen Vorschlag für das Radvorrangnetz des Landes erarbeitet. Dieser Vorschlag wurde am 15.05.2023 im Ausschuss für Planung und Verkehr des Rhein-Sieg-Kreises vorgestellt, ergänzt und

beschlossen sowie anschließend an das Verkehrsministerium des Landes NRW weitergeleitet. Dieser Vorschlag beinhaltet auch die Verbindung zwischen Hennef und Eitorf. Diese Verbindung ist so bedeutsam, dass entweder zum Radvorrangnetz des Landes oder zu einem eventuell ergänzenden Kreisnetz gehören wird.

Aktuell arbeitet der Rhein-Sieg-Kreis bereits mit Partnern und in verschiedenen Konstellationen an der Optimierung zentraler Achsen:

- RadPendlerRoute Bornheim-Alfter-Bonn
- System linksrheinischer RadPendlerRouten
- RadPendlerRouten von Troisdorf/Niederkassel nach Köln
- RadPendlerRoute Lohmar-Siegburg-Sankt Augustin-Bonn
- RadPendlerRoute Hennef-Sankt Augustin-Siegburg-Troisdorf
- Bad Honnef-Königswinter-Bonn

Der ADFC Bonn/Rhein-Sieg hatte in der Vergangenheit bereits mehrere Vorschläge zu möglichen RadPendlerRouten in der Region gemacht. Der aktuelle Vorschlag wurde in den Kreisausschuss am 04.12.2023 eingebracht und zur weiteren Beratung in den Ausschuss für Planung und Verkehr des Rhein-Sieg-Kreises verwiesen.

Parallel wurde der Bürgerantrag auch in der Stadt Hennef und der Gemeinde Eitorf eingebracht.

### **Erläuterungen:**

Wie bei den anderen Konzepten auch, basieren die aktuellen Vorschläge des ADFC wesentlich auf Befahrungen der örtlichen Mitglieder und sind gekennzeichnet von besonderen Ortskenntnissen. Vor diesem Hintergrund stellen die Vorschläge einen wichtigen Input für den Rhein-Sieg-Kreis und die beteiligten Kommunen dar.

Nach Kenntnis der ADFC-Vorschläge fand bereits eine erste Prüfung durch die Fachverwaltungen sowie eine Videokonferenz mit den ADFC-Vertretern am 26.10.2023 statt. Dabei wurde festgestellt, dass einige Anregungen deckungsgleich mit bestehenden Planungsansätzen der Fachverwaltungen waren. So sind die Vorschläge zur Routenführung in Hennef-Warth/Im Siegbogen identisch mit dem Netzvorschlag, der bereits an das Verkehrsministerium gesandt wurde. Auch zum Umbau des Bahnüberganges in Hennef-Auel ist die Stadt Hennef schon viele Jahre mit der DB Netz AG in Verhandlungen.

Der Lückenschluss in Eitorf-Harmonie wird von den Fachverwaltungen als besonders wichtig erachtet. Dieser Lückenschluss liegt in der Baulast von Straßen.NRW und ist in der Priorisierung zum Radwegebau an Landesstraßen (Programm UAllr) enthalten. Bereits am 01.09.2023 fand hierzu ein intensives Gespräch mit Straßen.NRW statt, indem Umsetzungsmöglichkeiten diskutiert wurden. Der Gemeinde Eitorf wurde auch angeboten, in Amtshilfe für Straßen.NRW den Lückenschluss zu planen.

Es gibt auf der möglichen Route nur wenige Stellen, wo die Auffassungen der Fachverwaltungen und die des ADFC divergieren. Hierzu gehört z.B. die Forderung des ADFC nach Ausbau des Fußweges auf der Eisenbahnbrücke in Hennef-Stein zum Radweg. Wegen der zu erwartenden sehr hohen Kosten für ein solches Brückenbauwerk wird von der Fachverwaltung des Rhein-Sieg-Kreises diese Forderung nicht unterstützt. Hier wird die bestehende Streckenführung über Oberauel bevorzugt, die nur ein wenig Umweg bedeutet.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass es einen grundsätzlichen Konsens zwischen dem ADFC, der Gemeinde Eitorf, der Stadt Hennef und dem Rhein-Sieg-Kreis zur Entwicklung der Radverkehrsachse Hennef-Eitorf gibt. Für die Linienführung sind keine gutachterlichen Leistungen erforderlich und auch die Ausbaumaßnahmen sind ausreichend identifiziert. Damit stellt sich die Frage nach der Umsetzung, bei der es allerdings Abhängigkeiten vom Engagement anderer Baulastträger (Straßen.NRW, DB Netz AG) gibt. Im Gegensatz zu anderen Verkehrssystemen (z.B. Autobahn, SPNV) sind die Routen und Netze im Radverkehr im Zusammenspiel der verschiedenen Baulastträger zu entwickeln.

Um den notwendigen Maßnahmen bei den anderen Baulastträgern stärkeres Gewicht zu geben, haben sich die Fachverwaltungen verabredet, im Sinne einer durchgängigen, gemeinsamen Achse noch stärker zusammenzuarbeiten.

Im Auftrag

gez. Hahlen

**Anhang:**

Bürgerantrag Dr. Peter Lorscheid vom 19.9.2023

Konzept des ADFC für die Radpendlerroute Hennef-Eitorf (nur digital)

**Haushalt:**

I. **Haushaltsmittel sind veranschlagt bei:**

0.04.10

(Produktnr. bzw. Projektnr.)

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

**Personal:**

	Vollzeitäquivalente p.a.
Personalbedarf	
Personaleinsparung	

**Finanzen:**

konsumentiv in €  
pro Jahr (sofern dauerhaft)  
bzw. pro Projekt

	Aufwendungen	Erträge (negatives Vorzeichen)	Saldo	Zeitraum (ab... ) (von...bis...)
Personalaufwand				
Transferaufwand				
sonstiger Aufwand				
Abschreibungen				
<b>Gesamt:</b>				

investiv in €  
pro Maßnahme

	Auszahlungen	Einzahlungen (negatives Vorzeichen)	Saldo	Umsetzungs- zeitraum (von...bis...)
Baumaßnahmen/ Beschaffung				
Gründerwerb				
<b>Gesamt</b>				

Deckung ist innerhalb des Budgets gegeben

Die Bereitstellung zusätzlicher Mittel ist erforderlich

Dr. Peter Lorscheid  
[REDACTED] | 53859 Niederkassel

An den Kreistag  
des Rhein-Sieg-Kreises

Kaiser-Wilhelm-Platz 1

53721 Siegburg

Dr. Peter Lorscheid

[REDACTED]  
53859 Niederkassel  
[REDACTED]  
[REDACTED]

Niederkassel,  
10. Oktober 2023

**Bürgerantrag nach §24 (1) GO NRW:  
ADFC-Konzept für eine Radpendlerroute Hennef-Eitorf**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit bitte ich, das beiliegende Konzept des ADC Bonn/Rhein-Sieg für eine Radpendlerroute Hennef-Eitorf im zuständigen Ausschuss zu beraten und wie folgt zu beschließen:

*Das vom ADFC Bonn/Rhein-Sieg vorgelegte Konzept für eine Radpendlerroute Hennef-Eitorf wird grundsätzlich befürwortet.*

*Um zu klären, wie dieses realisiert werden kann, wird die Kreisverwaltung beauftragt, sich mit der Stadt Hennef und der Gemeinde Eitorf über weitere Schritte zu einer Planung und möglichen Umsetzung der Radpendlerroute abzustimmen.*

**Begründung:**

Der ADFC Bonn/Rhein-Sieg hat ein beachtenswertes Konzept für eine Radpendlerroute von Hennef nach Eitorf vorgelegt, das eine Verbesserung des Alltags-Radverkehrs zwischen den beiden Kommunen zum Ziel hat. Es sollte daher in Zusammenarbeit der beteiligten Kommunen geprüft werden, wie dieses Konzept möglichst bald umgesetzt werden kann.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Peter Lorscheid

Anlage: ADFC-Konzept Radpendlerroute Eitorf-Hennef

## ADFC-Konzept Radpendlerroute

### Hennef-Eitorf

#### 1. Rahmenbedingungen

Stand: 21.8.2023

Die Radverbindung entlang der Sieg spielt für den überregionalen Verkehr im östlichen Teil des Rhein-Sieg-Kreises eine wichtige Rolle. Entlang der Sieg verläuft der viel befahrene Siegradweg, der zugleich auch Teil der Route 4 des deutschlandweiten D-Netzes ist. Der Verlauf des Siegradweges ist allerdings hauptsächlich von touristischen Anforderungen geprägt. Dies bedeutet, dass der Siegradweg überwiegend dem Flussverlauf folgt, touristisch interessante Punkte einbindet und dabei einige Flussschleifen mitnimmt. Für den Alltagsverkehr auf einer Radpendlerroute relevant ist allerdings ein möglichst direkter Streckenverlauf und die Einbindung von Siedlungsschwerpunkten und relevanten Alltagszielen wie Einkaufsmöglichkeiten, Schulzentren oder Gewerbegebieten. Daher folgt die hier vorgeschlagene Radpendlerroute Hennef-Eitorf über weite Strecken nicht dem Siegradweg, sondern nimmt einen hiervon abweichenden Verlauf.

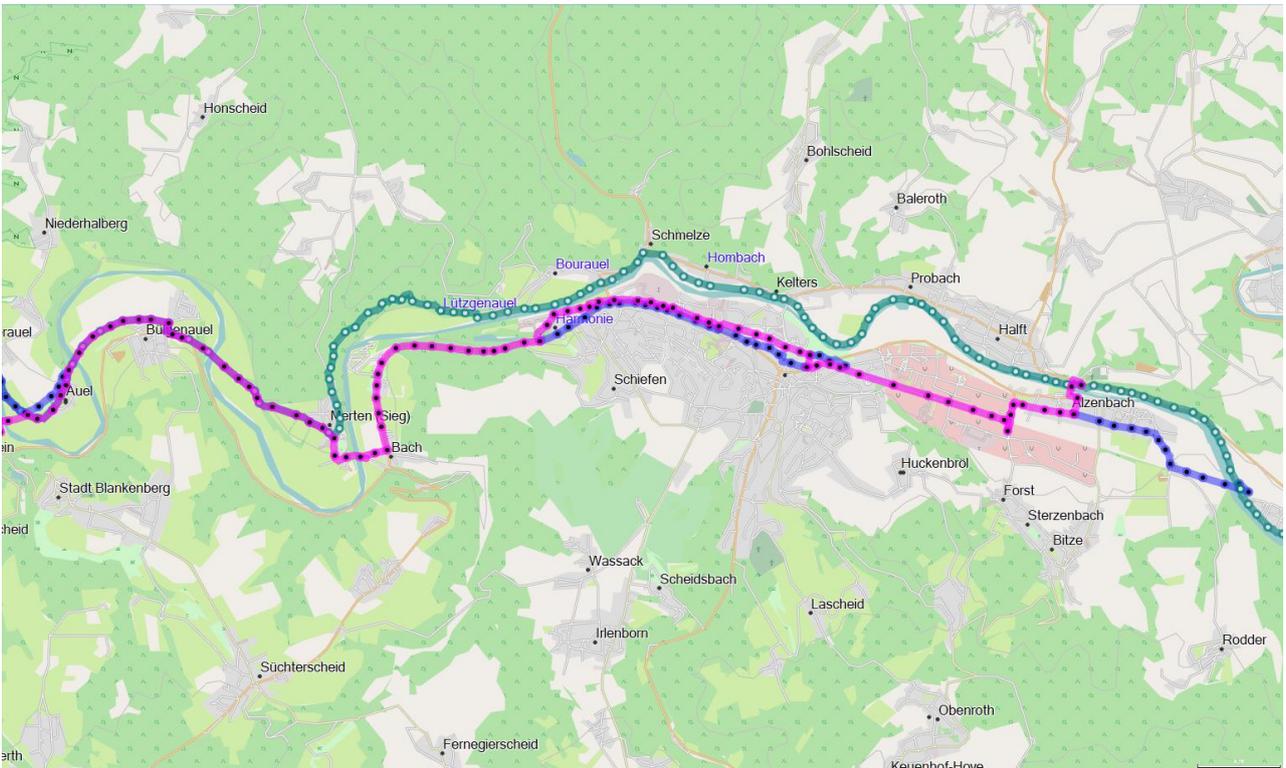
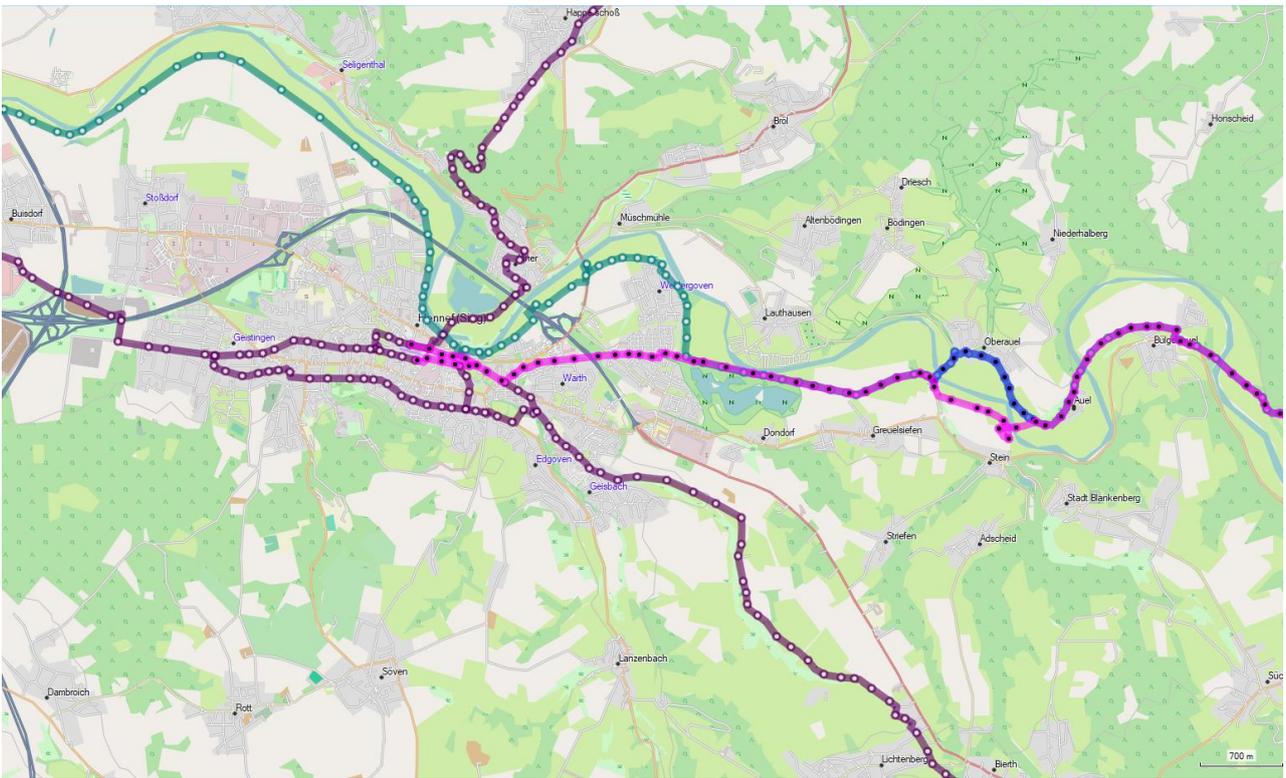
Die Radpendlerroute Hennef-Eitorf ist in weitere regionale Pendler Routen eingebettet, für deren Ausbau zum Teil ebenfalls Vorschläge des ADFC ausgearbeitet wurden. Nach Osten hin wird die Route durch den Siegradweg über Windeck zur Landesgrenze nach Rheinland-Pfalz fortgesetzt. Auch für diesen Teil des Siegradweges bietet es sich an, in einem weiteren Schritt zu untersuchen, inwieweit er alltagsverkehrstauglich ist und an welchen Abschnitten sich abweichende Streckenführungen anbieten. Nach Westen schließt die vom ADFC vorgeschlagene Radpendlerroute über Siegburg nach Troisdorf (und von dort weiter in Richtung Köln) an. Nach Südosten gibt es einen Vorschlag des ADFC für eine Radpendlerroute nach Uckerath durch das Tal des Höhner Bachs. Nach Norden schließlich hat die Stadt Hennef eine Radpendlerroute von Hennef über Allner nach Happerschoß eröffnet, für die ein Wirtschaftsweg durch den Wald asphaltiert wurde. Eine Fortsetzung dieser Route in Richtung Neunkirchen wäre sinnvoll. Insgesamt stellt Hennef damit einen wichtigen Knotenpunkt für Radpendler Routen dar, nicht zuletzt auch durch den Bahnhof, von dem aus die Fortsetzung der Fahrt mit dem Zug in Richtung Köln oder Siegen möglich ist.

Die nachfolgenden Karten zeigen die Radpendlerroute mit den sich anschließenden Radrouten im Überblick. Die Radpendlerroute Hennef-Eitorf ist in magenta dargestellt, eventuelle Alternativrouten in blau. Der Siegradweg, soweit er hiervon abweicht, ist in grün dargestellt. Die anschließenden Pendler Routen schließlich erscheinen in der Karte in violetter Farbe.

Der ADFC hofft, dass die betroffenen Kommunen die hier dargestellten Vorschläge aufgreifen und möglichst rasch in die Planung und Umsetzung bringen. Denn auch im ländlich-bergigen Raum ist durch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs der Nachholbedarf bei alltagstauglicher Fahrradinfrastruktur groß. Dabei sollte eine durchgängig erkennbare Qualitätsradroute für den Alltagsverkehr entstehen. Aufgrund der ländlichen Gegebenheiten sind dabei mancherorts Abweichungen von den Standards möglich, die an Radpendler Routen bzw. Radvorrangrouten zukünftig anzulegen wären,<sup>1</sup> insbesondere Radwegbreiten und die Separierung vom Fußverkehr betreffend. Bei Sicherheitsstandards hingegen sollten keine Abstriche gemacht werden, vor allem hinsichtlich der Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich, die heute noch an vielen Stellen den Bedürfnissen des Radverkehrs nicht gerecht wird. Denn nicht zuletzt im Schulverkehr hat diese Route, die sowohl in Hennef als auch in Eitorf an großen Schulzentren vorbeiführt, eine hervorragende Bedeutung.

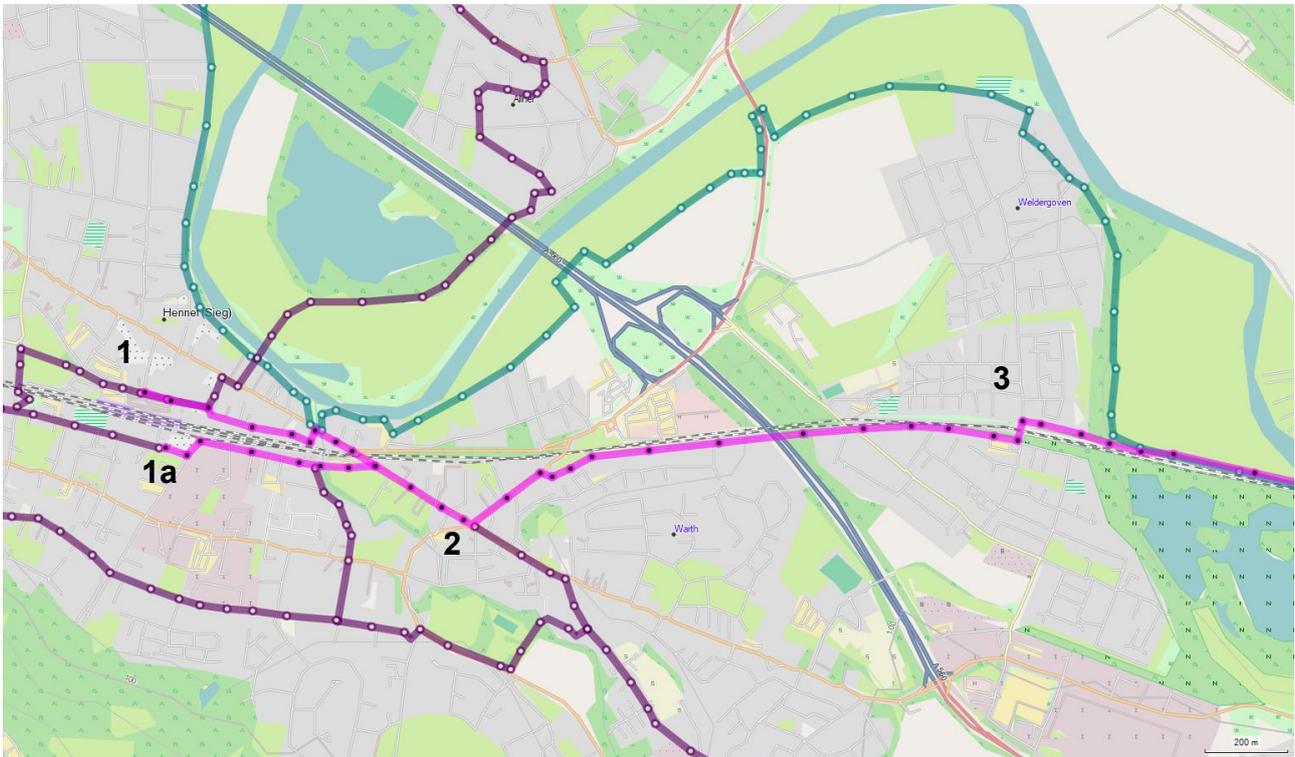
---

<sup>1</sup> Vgl. etwa die Planungsvereinbarungen, die die betroffenen Kommunen für die Planung und Umsetzung der Radpendler Routen aus dem rechtsrheinischen Umland nach Köln getroffen haben.



*Streckenverlauf der Radpendlerroute Hennef-Eitorf. Die Hauptroute der Radpendlerroute in magenta, Alternativen in blau, die Siegradweg in grün und weitere Radpendlerrouten in violett.*

## 2. Detailüberlegungen zur Route im Bereich der Stadt Hennef



Die Route beginnt vor dem Hennefer Bahnhof (1), wo eine Verknüpfung zur Pendlerroute Richtung Happerschoß sowie zur Bahnunterführung und dann weiter Richtung Siegburg hergestellt wird. Sie führt dann über die Alte Ladestraße zur Frankfurter Straße, wo Anschluss an den touristischen Siegradweg besteht. Zur Befahrung der Frankfurter Straße bis zum Warther Kreisel (2) besteht keine gute Alternative. Eine Möglichkeit wäre, die Radroute ein Stück an der Sieg entlang zu führen und dann über die Obere Siegstraße. Allerdings ist der Beginn des Siegradwegs an der Frankfurter Straße sehr schmal, sodass hier Fußgänger-Konflikte zu befürchten sind. Daher wird diese Alternativführung ausgeschlossen.

Zudem wird in Zukunft mit der Fertigstellung der Radstation die südseitige Anbindung des Hennefer Bahnhofs (1a) zunehmende Bedeutung gewinnen. Von hier aus führt die Route über Mittelstraße-Lippenshof ebenfalls zur Frankfurter Straße. Von hier aus gibt es dann aber zur Nutzung der Frankfurter Straße bis zum Warther Kreisel (2) ohnehin keine sinnvolle Alternative. Über die Bröltalstraße wird dann die Blankenberger Straße erreicht. Es müsste versucht werden, den Radverkehr auf Frankfurter Straße und Bröltalstraße durch geeignete Maßnahmen zusätzliche Sicherheit zu geben.

Über die (alte) Blankenberger Straße führt die Pendlerroute unmittelbar neben der Bahnstrecke nach Osten, überquert dann die (neue) Blankenberger Straße und erreicht schließlich die S-Bahn-Station „Im Siegbogen“ (3). Hier kann auch eine Anbindung der Gesamtschule sowie des Gewerbegebiets Europastraße hergestellt werden.

Im Bereich der S-Bahn-Station wird die Bahnseite gewechselt und jenseits der Bahn der leicht ansteigende, bahnparallele Fahrweg genutzt. Oben angekommen führt aktuell ein schlecht ausgebauter Weg herunter zum Siegradweg. Diese Verbindung müsste dringend in einen gut nutzbaren Zustand gebracht werden, da ansonsten die Pendlerroute durch die gesamte Siedlung Im Siegbogen-Weldergoven geführt werden müsste, was einen erheblichen Umweg darstellt. Idealerweise wird der bahnparallele Weg bereits frühzeitig geteilt, sodass der Weg neben der Bahn ohne größere Steigung zum Siegradweg geführt werden kann. Durch die bahnparallele Führung sind auch die Umweltauswirkungen vermutlich am geringsten.

Karte	Foto	Ort	Maßnahme	Aufwand	Priorität
1	01	Hennef Bahnhof	Schutzstreifen oder Fahrradpiktogramme auf Fahrbahn, klare Weiterführung über die Brölbahntrasse zur Bahnunterführung	Gering	Mittel
1-2	02	Alte Ladestraße	Ausweisung als Fahrradstraße	Gering	Mittel
1-2	0304	Frankfurter Straße	Reduzierung des Verkehrsaufkommens und fahrradfreundliche Gestaltung mit Fortführung von Tempo 30 und Überholverbot.	Hoch	Mittel
1a		Hennef Bahnhof Südseite (Place Le Peqç)	Bau der Radstation	Hoch	Hoch
1a-2	05	Mittelstraße-Lipgenshof	Ausweisung als Fahrradstraße	Gering	Mittel
2	06 07	Frankfurter Straße-Warther Kreisel-Bröltalstraße	Reduzierung des Kfz-Verkehrs, Tempo 30 und Überholverbot für Radfahrende; Umgestaltung der Einmündung (alte) Blankenberger Str.	Gering	Mittel
2-3	08 09 10 11	(Alte) Blankenberger Straße	Ausweisung als Fahrradstraße, Umgestaltung im Bereich der Autobahn-Unterführung; Optimierung der Querung der (neuen) Blankenberger Straße, Umgestaltung der Einmündung an der S-Bahn-Station „Im Siegbogen“	Gering	Gering
3	12 13 14 15 16	Bahnparalleler Weg	Schaffung einer gut nutzbaren Fahrmöglichkeit von der S-Bahn-Station „Im Siegbogen“ zum Siegradweg Richtung Blankenberg, möglichst steigungsarm und nahe der Bahngleise	Hoch	Hoch



Foto 01: Im Bereich des Bahnhofs sollte durch Schutzstreifen/Piktogramme die Radverkehrsführung verdeutlicht werden.



Foto 02: Die Alte Ladestraße sollte als Fahrradstraße umgestaltet werden.



*Foto 03: Eine Führung ab der Hanfbachmündung entlang der Sieg zur Oberen Siegstraße scheidet aufgrund der beengten Platzverhältnisse aus.*



*Foto 04: Die Frankfurter Straße sollte in diesem Bereich deutlich fahrradfreundlicher gestaltet werden, das Tempo 30 und Überholverbot sollten nicht aufgehoben werden.*



*Foto 05: Die Mittelstraße beginnt bei der künftigen Radstation am Place Le Pecq und sollte in eine Fahrradstraße umgestaltet werden.*



*Foto 06: Auf der Frankfurter Straße führen beide Äste der Route zum Warther Kreisel. Der Kfz-Verkehr sollte durch geeignete Maßnahmen reduziert und verlangsamt werden.*



*Foto 07: Die Bröltalstraße bedarf ebenfalls der Umgestaltung, insbesondere die hier abgebildete Einmündung der (alten) Blankenberger Straße.*



*Foto 08: Die (alte) Blankenberger Straße sollte zur Fahrradstraße umgestaltet werden; der Wendebereich bei der Autobahnunterführung muss fahrradfreundlich umgestaltet werden.*



*Foto 09: Die Querung der (neuen) Blankenberger Straße sollte erleichtert werden.*



*Foto 10: Die Einmündung an der S-Bahn-Station „Im Siegbogen“ sollte verbreitert und der Bordstein entfernt werden.*



*Foto 11: Im Bereich der S-Bahn-Station ist die Radroute auf der Fahrbahn zu führen, um Konflikte mit dem Fußverkehr zu vermeiden.*



*Foto 12: Jenseits der S-Bahn-Station führt die Route über diesen bahnparallelen Weg weiter, die Poller sind zu entfernen und der Weg möglichst zu befestigen.*



*Foto 13: Von der Anhöhe führt derzeit dieser Weg hinunter zum Siegradweg. Ein Ausbau im Bereich dieses Baumbestands ist vermutlich schwierig, die Steigung zudem recht steil.*



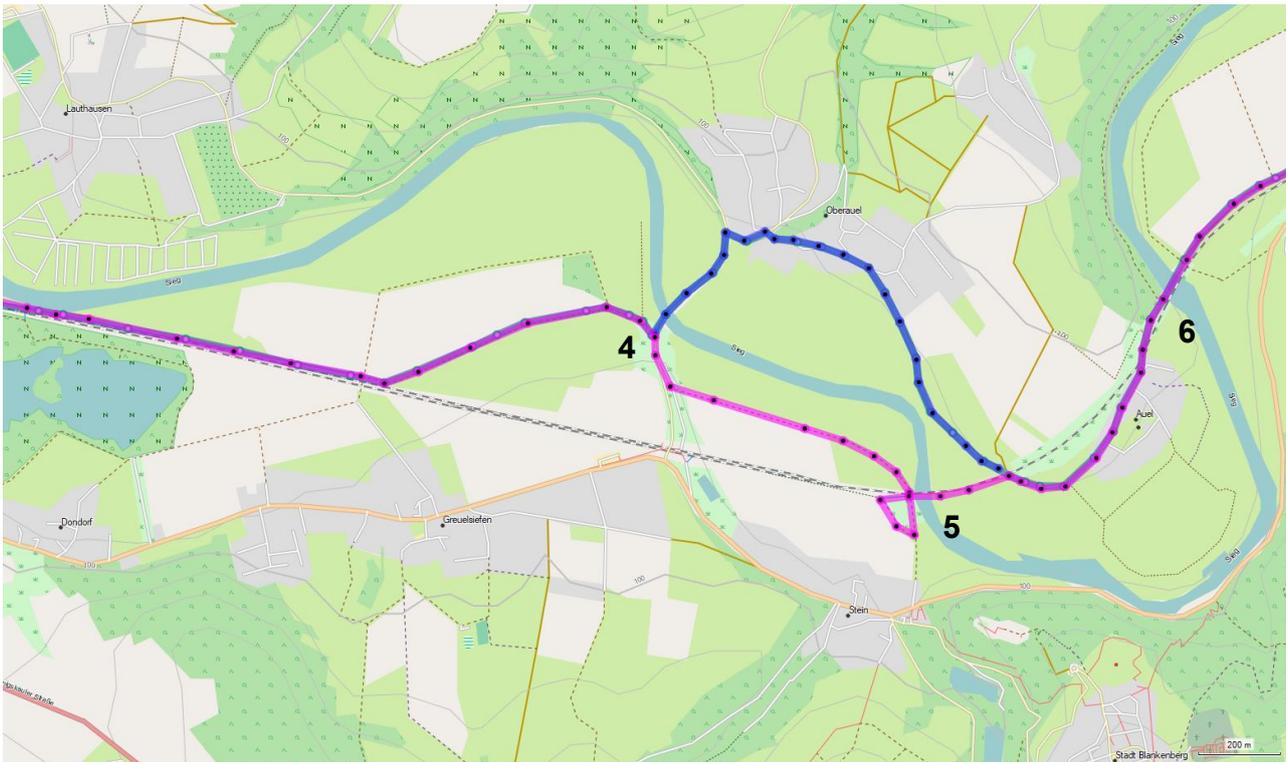
*Foto 14: Aussichtreicher scheint es zu sein, den Weg bereits vor Erreichen der Anhöhe von diesem Weg abzuzweigen und bahnparallel mit moderater Steigung weiterzuführen..*



*Foto 15: Der Weg führt dann auf diesen Weg; der Weg in Foto 13 kommt im Hintergrund von rechts, während der Vorschlag aus Foto 14 dort geradeaus in Verlängerung des Zauns weiterführen würde.*



*Foto 16: Der Weg erreicht dann den Siegradweg, der von hier aus bahnparallel weiter nach Osten in Richtung Blankenberg führt.*



Östlich des Bereichs der S-Bahn-Station führt die Radpendlerroute gemeinsam mit dem Siegradweg auf einem asphaltierten Wirtschaftsweg nach Osten, zunächst unmittelbar entlang der Bahnstrecke und dann auf die Brücke an der K36 nach Oberauel zulaufend (4). Perspektivisch schlägt dieses Konzept vor, dass die Radroute sich hier in Richtung der S-Bahn-Station Blankenberg wendet und dann über einen heute nicht asphaltierten Feldweg auf die Siegbrücke der Bahnstrecke zwischen Stein und Oberauel zusteuert (5). Der heute an dieser Bahnbrücke befindliche Fußweg ist allerdings sehr schmal und daher für den Radverkehr nicht nutzbar. Hierfür müsste eine neue Siegüberquerung für den Radverkehr errichtet werden. Diese sollte möglichst (wie in der Karte dargestellt) südlich der Bahnbrücke errichtet werden, um den Bahnübergang zwischen Oberauel und Auel einzusparen.

Für die Führung der Radroute sprechen die direktere Linienführung, die besseren Anbindung der S-Bahn-Station Blankenberg und der Orte Stein und Blankenberg sowie die verkehrsrärmere Führung unter Vermeidung der K36. Ohne Ausbau der Feldwege und vor allem der Brücke kommt diese Führung der Pendlerroute allerdings nicht in Frage. Einstweilen muss die Route daher dem Siegradweg weiter folgend mit der K36 über die Sieg und dann über die Halberger Straße-Aueler Straße in Richtung Auel geführt werden.

Dem Siegradweg folgend führt die Radpendlerroute durch Auel und östlich des Ortes dann über einen beschränkten Bahnübergang. Dieser Bahnübergang (6) ist in seinem jetzigen Zustand mit Rufschränke für eine Pendlerroute im Alltagsverkehr nicht geeignet und muss daher entsprechend umgebaut werden. Die Führung der Radpendlerroute westlich von Auel über einen bahnparallelen Weg unmittelbar nördlich der Bahnstrecke ist wegen zu großer Steigungen und enger Kurvenführungen im Bereich des Aueler Bahnübergangs nicht sinnvoll. So könnte zwar der Aueler Bahnübergang umgangen werden, doch eine alltagstaugliche Routenführung ist so kaum realisierbar.

Jenseits des Aueler Bahnübergangs führt die Route gemeinsam mit dem Siegradweg entlang der Bahnstrecke über zwei Siegbrücken und Bülgenuel zur S-Bahn-Station Merten.

Karte	Foto	Ort	Maßnahme	Aufwand	Priorität
4	17 18	K36	Optimierung der Querung; provisorische Führung über K36 sollte zumindest durch Piktogramme auf der Fahrbahn verdeutlicht werden.	Gering	Mittel
4-5	19	Feldweg zur Siegbrücke bei Stein	Befestigung, idealerweise mit Asphalt	Mittel	Mittel
5	20 21	Siegbrücke	Neubau einer für den Radverkehr geeigneten bahnparallelen Brücke	Hoch	Mittel
6	22 23	Bahnschranke hinter Auel	Umbau der derzeitigen Bedienung als Rufschranke in eine „normale“ Schranke	Mittel	Hoch
6	24	Weg von Bahn- schranke zur Siegbrücke	Befestigung, idealerweise mit Asphalt	Mittle	Hoch



*Foto 17: Die Querung der K36 sollte erleichtert werden – auch wenn/solange die Radpendlerroute nicht hier geführt wird, da mit diesem Weg Blankenberg und die zugehörige S-Bahn-Station an die Radpendlerroute angebunden werden.*



*Foto 18: Bei Führung der Pendlerroute über die Brücke der K36 sollte die Aufteilung der Verkehrsräume angepasst werden – der derzeit vorhandene Mehrzweckstreifen ist nur in einer Richtung nutzbar.*



*Foto 19: Der Weg in Richtung Bahnbrücke ist für die Nutzung als Pendlerroute auszubauen.*



*Foto 20: Der Fußweg über die Bahnbrücke von Stein-Auel ist für die Nutzung durch den Radverkehr deutlich zu schmal.*



Foto 21: Die Radbrücke sollte auf der südlichen Seite der Bahnbrücke errichtet werden, um den Bahnübergang zwischen Oberauel und Auel zu vermeiden.



Foto 22: Bei der bahnparallelen Führung nördlich der Bahn bei Auel ist vor allem die starke, kurvige Steigung in unmittelbarer Nähe der Aueller Bahnübergangs nicht alltagstauglich.

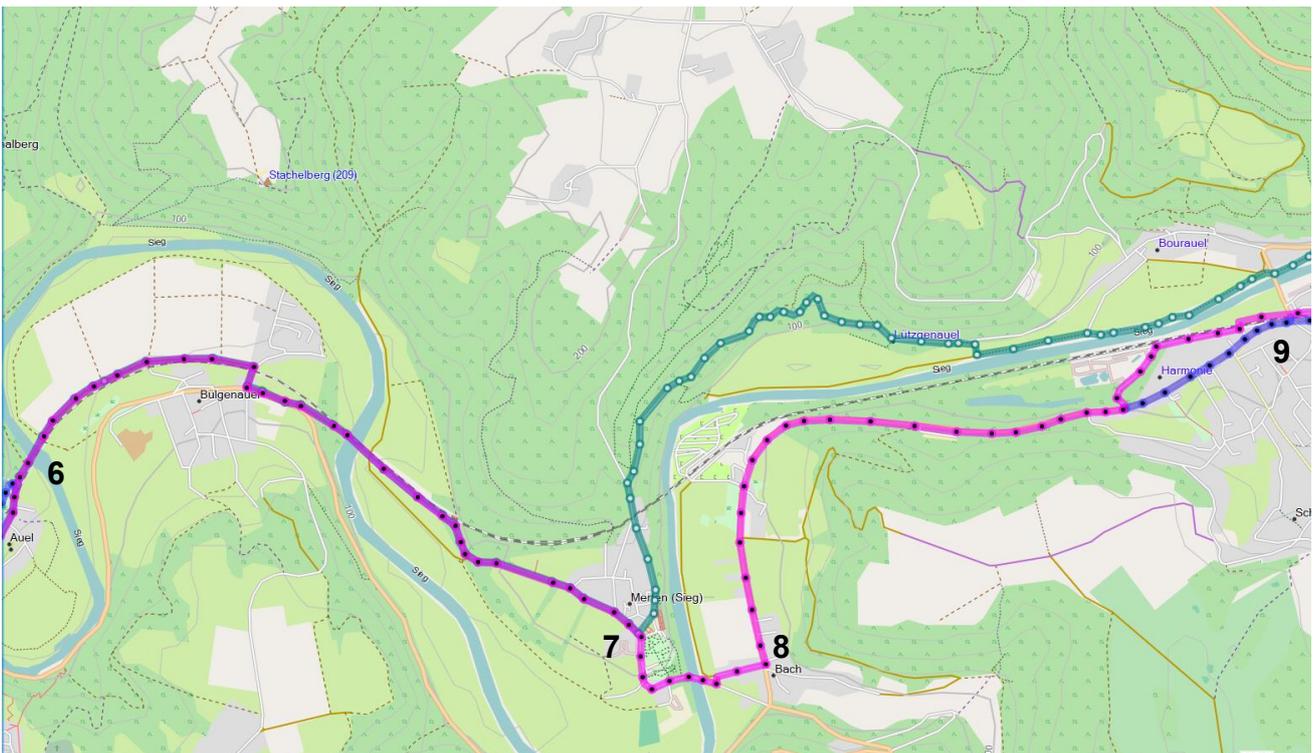


Foto 23: Der bei Auel befindliche Bahnübergang mit Rufschränke ist überwiegend geschlossen – hier muss für die Pendlerroute eine geänderte Schrankenanlage errichtet werden.



Foto 24: Der Weg von der Bahnschranke bei Auel bis zur Siegbücke ist derzeit noch nicht asphaltiert.

### 3. Detailüberlegungen zur Route im Bereich der Gemeinde Eitorf



Von der Brücke hinter Auel (6) führt die Pendlerroute gemeinsam mit dem Siegradweg bahnparallel nach Bülgenauel, wechselt dort über eine Brücke die Bahnseite und führt dann über eine bahnparallele Brücke gemeinsam mit dem Siegradweg zur S-Bahn-Station Merten. Vor Merten gäbe es die Möglichkeit, den Weg durch die Siegaue und den Pferdehof zu führen, wodurch etwas Steigung vermieden werden könnte. Wegen des erforderlichen Ausbaus dieses Weges, der schwierigen Führung durch das Gelände des Pferdehofs und der nicht zu großen Steigung auf der Straße „Burgweg“ wird dies allerdings verworfen.

An der Mertener Kirche (7) zweigt der Siegradweg nach links ab, um am Nordufer der Sieg zu bleiben. Die Radpendlerroute wird hier allerdings auf das südliche Siegufer geführt, weil einerseits die Strecke des Siegradwegs hinter Merten eine nicht unerhebliche Steigung aufweist und andererseits die Führung südlich der Sieg die Möglichkeit eröffnet, die Pendlerroute durch das Hauptsiedlungsgebiet der Gemeinde Eitorf zu führen. Hierdurch lassen sich Wohngebiete, Gewerbeflächen, Schulen und Einkaufsmöglichkeiten wesentlich besser erschließen als durch die periphere Führung nördlich der Sieg, die vor allem touristisch interessant ist.

Die Pendlerroute führt also über die Schloßstraße zur Brücke über die Sieg und dann jenseits der Sieg über „Am Sportplatz“ zur Hennefer Straße (L333). Hierdurch kann auf der L333 im Ortsteil Bach der Abschnitt zwischen Uckerather Straße und Zum Krabach vermieden werden, wo es keinen Radweg gibt und die Platzverhältnisse recht eng sind, sodass der Bau eines Radwegs hier schwierig werden dürfte. Hinter der Einmündung von „Am Sportplatz“ (8) ist dann ein Geh-Radweg in ausreichender Breite vorhanden, sodass er von der Pendlerroute genutzt werden kann.

Der straßenbegleitende Geh-Radweg steigt hinter Bach langsam an und verliert dann in der Ortszufahrt in Richtung Eitorf-Harmonie allmählich wieder an Höhe. Am Ortseingang Harmonie endet heute der Radweg entlang der L333. Dieser soll zwar hier demnächst weitergeführt werden, doch wird der zur Verfügung stehende Platz bis zur Ortsmitte Harmonie immer knapper. Insbesondere im Bereich zwischen der Einmündung von „Am Erlenbach“ und der Kreuzung mit „Zum Gransbach“/L86 (9) ist für eine Radweg in ausreichender Breite praktisch kein Platz vorhanden. Die in blauer Farbe dargestellte Führung über die L333 kann daher in diesem Bereich nur als provisorische Lösung angesehen werden.

Mittelfristig sollte angestrebt werden, die Radroute im Bereich des Ortsteils Harmonie abseits der L333 zu führen. Hierzu kann die Radroute kurz hinter dem Ortseingang über die Klärwerk-Zufahrt zum bahnparallelen Weg „Am Sand“ heruntergeführt werden, dem die Route dann Richtung Osten folgt. Um nicht am Ende dieses Weges (9) dann doch wieder auf die L333 zurückzufahren, müsste hier eine Möglichkeit geschaffen werden, die Bahngleise zu unterqueren und dann jenseits der Gleise über eine heutige Wiesenfläche zur L86 zu gelangen.

Karte	Foto	Ort	Maßnahme	Aufwand	Priorität
6-7		Merten, Burgweg und Schloßstraße	Umgestaltung als Fahrradstraßen	Gering	Mittel
7-8	25	Merten, Schloßstr./ Am Sportplatz	Fahrradgerechter Umbau des Übergangs zwischen Schloßstr. und Am Sportplatz	Mittel	Hoch
7-8	26	Bach, Am Sportplatz	Umgestaltung als Fahrradstraße	Gering	Gering
8	26 27	Am Sportplatz/ Hennefer Str. (L333)	Errichtung einer Querungshilfe	Hoch	Hoch
8-9	29	Hennefer Str. (L333) im Ortsteil Harmonie	Fortführung des Geh-Radweges ab Ortseingang (inbes. falls Ausweichroute über „Am Sand“ nicht realisiert wird)	Hoch	Hoch
8-9	30	Hennefer Str./ Zufahrt Kläranlage	Errichtung einer Querungshilfe	Gering	Mittel
8-9	30	Zufahrt Kläranlage/ Am Sand	Umgestaltung als Fahrradstraße	Gering	Gering
9	31 32	Von Am Sand zur L86	Bau einer Bahnunterführung und eines jenseits der Bahn zur L86 führenden Weges	Hoch	Hoch



Foto 25: Hinter der Siegrbrücke ist die Anbindung von der Schloßstraße zu Am Sportplatz für den Radverkehr zu ertüchtigen.



Foto 26: Die Straße „Am Sportplatz“ sollte zur Fahrradstraße umgestaltet werden; an der Einmündung in die Hennefer Straße (L333) ist eine Querungshilfe erforderlich.



Foto 27: Der Abschnitt der Hennefer Str. zwischen Uckerather Straße und „Zum Krabach“ hat keinen Radweg und die Platzverhältnisse sind beengt.



Foto 28: Weiter in Richtung Eitorf ist an der L333 ein genügend breiter Radweg vorhanden.



Foto 29: Der Radweg am Ortseingang zum Ortsteil Eitorf-Harmonie. Im hier anschließenden Abschnitt sollte ein Radwegbau möglich sein.



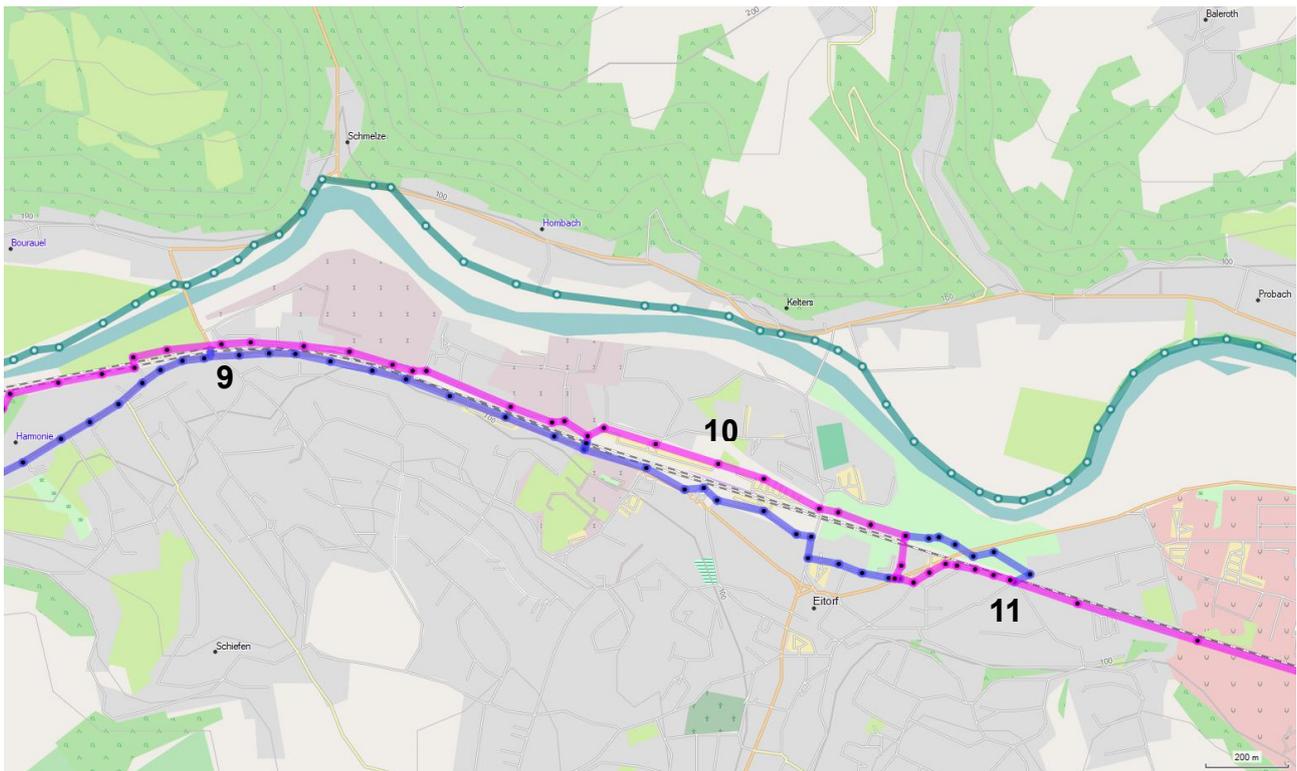
Foto 30: Nach ca. 150 m kann die Radroute links in die Zufahrt zur Kläranlage geführt werden; diese Straße sollte ebenso wie „Am Sand“ als Fahrradstraße gestaltet werden. Am Abzweig von der L333 ist eine Querungshilfe erforderlich.



Foto 31: in der Ortsmitte von Harmonie ist der Platz beengt und ein Radwegbau nur schwierig zu realisieren.



Foto 32: Die Weiterführung zur L86 erfordert eine Unterquerung der Bahngleise und führt dann über die hier abgebildete Wiese.



In Eitorf selbst kann die Route jenseits der L86 (9) auf beiden Seiten der Bahnstrecke fortgeführt werden. Der ADFC befürwortet die Route über den Spinnerweg nördlich der Bahn. Der Spinnerweg befindet sich zwar abschnittsweise in Privatbesitz, doch bietet er die Möglichkeit einer verkehrsfarmen Routenführung und bindet zugleich einige Gewerbebetriebe an. Jenseits des Bahnübergangs Spinnerweg kann die Route dann über den vorhandenen Radweg am P+R-Gelände entlang an den Bahnhof geführt werden (10). Neben dem Bahnhof werden hier auch das Siegtal-Gymnasium, das Hermann-Weber-Bad, das Jugendcafé sowie einige weitere Ziele angebunden. Die Radroute überquert dann die Brückenstraße und führt durch den Siegpark. Da der Bahnübergang Siegstraße (11) mittelfristig stillgelegt werden soll, führt die Route durch die Unterführung am Parkweg und dann weiter über die Gartenstraße. Die heute sehr beengte Unterführung am Parkweg muss dazu so umgebaut werden, dass sie für den Radverkehr gut nutzbar ist. Bis dies der Fall ist und solange der Bahnübergang noch vorhanden ist, kann die Route zunächst weiter durch den Park bis zur Siegstraße geführt werden.

Die Alternativroute südlich der Bahn führt ab der Kreuzung mit der L86 (9) über die Bahnhofstraße (L333). In diesem Bereich ist an der L333 auf der nördlichen Straßenseite ein Radweg vorhanden, der für die Nutzung als Pendlerroute weiter ausgebaut werden sollte. Je weiter man zum Ortszentrum von Eitorf kommt, desto weniger Platz steht für den Radweg zur Verfügung. Daher könnte am Bahnübergang Spinnerweg die Bahnseite gewechselt werden, spätestens im Bereich des Bahnhofs (10) muss aber die Pendlerroute von der L333 weggeführt werden. Dies ist ebenfalls nicht ganz einfach. Denkbar ist eine Führung über die Schulgasse unmittelbar am Bahnhof vorbei, dann ein Stück über die Brückenstraße und zwischen Mosaikschule und REWE auf die Parkstraße zu, unter der Hochstraße hindurch und weiter über die Gartenstraße zur Siegstraße (11).

Karte	Foto	Ort	Maßnahme	Aufwand	Priorität
9	33	L86	Bau einer geeigneten Querungsmöglichkeit zum Spinnerweg	Mittel	Hoch
9-10	34 35 36	Spinnerweg, Am Viehof	Klärung der Eigentumsverhältnisse, wo erforderlich und möglich verbreitern, Umgestaltung als Fahrradstraße	Mittel	Mittel
10	37	Radweg am Bahnhof	Verbreiterung und Trennung vom	Hoch	Mittel

			Fußverkehr		
10-11	37	Brückenstraße	Schaffung einer geeigneten Querungsmöglichkeit in den Park hinein	Mittel	Hoch
10-11	38	Siegpark	Optimierung der Parkdurchfahrt, möglichst Trennung von Rad- und Fußverkehr	Mittel	Mittel
10-11	40	Parkweg	Ausbau der vorhandenen Unterführung, sodass sie für den Radverkehr nutzbar ist.	Hoch	Hoch
Alternativroute südlich der Bahn					
9-10		Bahnhofstraße (L333)	Optimierung des Radwegs an der Bahnhofstraße	Mittel	Mittel
10		Bahnhofstraße in Höhe des Bahnhofs	Schaffung einer Querungsmöglichkeit vom Radweg zum Bahnhof	Hoch	Mittel
10-11		Brückenstraße	Schaffung einer Durchfahrmöglichkeit von der Schulgasse zur Parkstraße	Hoch	Hoch
10-11	39	Parkstr.-Gartenstr.	Umgestaltung als Fahrradstraße	Gering	Mittel



Foto 33: Die Überquerung der L86 muss erleichtert werden, der Weg geradlinig bahnparallel zum Spinnerweg fortgesetzt werden.



Foto 34: Bei diesem Teil des Spinnerwegs müssen Eigentumsrechte beachtet werden, der Weg sollte möglichst verbreitert werden.



Foto 35: Dieser Teil des Spinnerwegs sollte zur Fahrradstraße umgestaltet werden.



Foto 36: Die Fahrradstraße sollte auf „Am Viehof“ bis hinter die Einfahrt zum P+R fortgeführt werden, wo der Radweg zum Bahnhof beginnt.



Foto 37: Der Radweg am Bahnhof ist zu verbreitert, die Querung der Brückenstr. zu erleichtern.



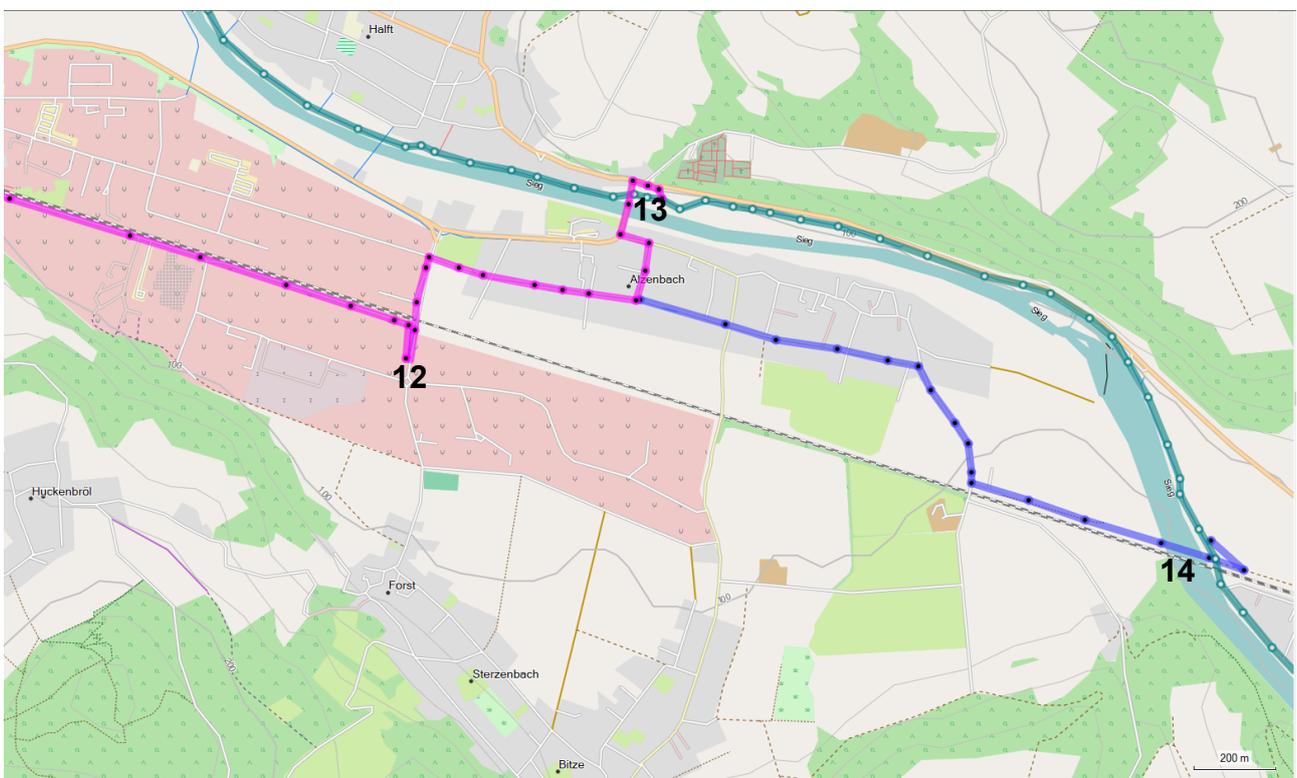
Foto 38: Der Weg im Park ist auszubauen, Fußverkehr möglichst vom Radverkehr zu separieren.



Foto 39: Die Gartenstraße sollte ebenso wie die Parkstraße Fahrradstraße werden.



Foto 40: Die Unterführung am Parkweg muss in eine für den Radverkehr nutzbar Zustand gebracht werden.



Vom Bahnübergang Siegstraße (11) aus führt die Radpendlerroute an der Südseite der Bahnstrecke entlang weiter nach Osten. Eine Führung über die Straße „Im Auel“ direkt durch das dortige Gewerbegebiet ist angesichts der Verkehrsbelastung dieser Straße zur Erschließung des gesamten Gewerbegebietes nicht zu empfehlen. Stattdessen wird auf der südlichen Bahnseite die Bogestraße genutzt, die ebenfalls Gewerbeflächen berührt, aber insgesamt deutlich weniger Verkehrsbelastung aufweist. Am Ende der Bogestraße führt die Route mit der Forster Straße unter der Bahn hindurch und biegt dann in die Canisiusstraße ein.

Die Führung über die Canisiusstraße umgeht die Nutzung der Windecker Straße (L333). Der hier vorhandene Geh-Radweg ist insbesondere für den Zweirichtungsverkehr deutlich zu schmal, Möglichkeiten eines Pendlerrouten-gerechten Ausbaus sind insbesondere in Brückennähe kaum vorhanden. Stattdessen bietet sich die Führung über die verkehrsarmen Straße Canisiusstraße-Funkenbitze-Siegtalstraße zur Siegbrücke in Alzenbach an. Auf der Brücke selbst muss dann die vergleichsweise schmale Fahrbahn mit den Kraftfahrzeugen geteilt werden, bevor der Weg dann jenseits der Sieg zum Siegradweg heruntergeführt wird (13).

Für eine fahrradgerechte Querung der Sieg in Alzenbach müsste die Brücke, die neben der schmalen Fahrbahn heute nur noch 2 sehr schmale Gehwege bietet, verbreitert werden. Alternativ könnte neben der

bestehenden Brücke auf der östlichen Seite eine weitere Brücke für den Fuß- und Radverkehr errichtet werden (14), wodurch sich die Verkehrsarten auch besser entflechten ließen. Im Falle der Errichtung einer neuen Brücke könnte allerdings auch erwogen werden, die Radpendlerroute von Alzenbach aus zunächst über die Canisiusstraße weiterzuführen und dann eine Brücke für den Fuß- und Radverkehr parallel zur Bahnbrücke zu errichten. Über diese in der Karte blau dargestellten Variante würde man auf direktem Wege nach Stromberg gelangen und erst dort auf den Siegradweg treffen, der dann weiter in Richtung Windeck führt. Auf diese Weise würde auch die Engstelle des Siegradwegs in Höhe des Wehrs/Wasserkraftwerks Unkelmühle umfahren.

Karte	Foto	Ort	Maßnahme	Aufwand	Priorität
11-12	41	Bogestraße	Prüfung, inwieweit eine Umgestaltung als Fahrradstraße möglich ist	Gering	Mittel
12	43	Kreuzung Im Auel/ Am Fuhrweg/ Canisiusstr.	Optimierung der Radverkehrsführung von der Bahnunterführung in die Canisiusstr. mit Querungshilfe	Mittel	Hoch
12-13	44 45	Canisiusstraße- Funkenbitze	Umgestaltung als Fahrradstraße	Gering	Gering
13	46 47 48	Windecker Straße (Siegbrücke L333)	Kurzfristig: Fahrrad-Piktogramme, Tempo- limit 30 km/h, Fahrrad-Überholverbot Mittelfristig Erweiterung der Brücke bzw. Neubau einer Brücke für den Fuß- und Radverkehr (ggf. auch bei Stromberg)	Hoch	Hoch



Foto 41: Es sollte geprüft werden, inwieweit die Bogestraße zur Fahrradstraße umgestaltbar ist.



Foto 42: Die Radroute führt mit der Forster Straße unter der Bahn hindurch. Der linksseitige Radweg ist hier nicht eindeutig beschildert.



Foto 43: Die sichere Passierbarkeit der Kreuzung aus der Unterführung im Hintergrund über den Radweg auf der rechten Seite in die Canisiusstr. (links im Bild) ist zu gewährleisten.



Foto 44: Die Windecker Straße (L333) ist in ihrem aktuellen Zustand für einen Geh-Radweg mit Zweirichtungsverkehr in ausreichender Breite nicht geeignet.



*Foto 45: Die Canisiusstraße ist verkehrsberuhigt und gut geeignet, die Radpendlerroute anstelle der L333 zur Brücke zu führen.*



*Foto 46: Die Siegstraße wird nur ein kurzes Stück unmittelbar in der Nähe der Brücke genutzt – verkehrsberuhigende Maßnahmen sind zu empfehlen.*



*Foto 47: Der Kreuzungsbereich Siegstr./Windecker Str. ist so zu gestalten, dass ein gefahrloses Abbiegen des von der Brücke kommenden Radverkehrs möglich ist.*



*Foto 48: Die Siegbrücke im Zuge der Windecker Straße (L333) hat nur schmale Fahrbahnen und sehr schmale Gehwege. Die Situation sollte kurzfristig mit Piktogrammen, Tempolimit und Überholverbot entschärft werden. Mittelfristig bietet sich der Bau einer parallelen Brücke für den Fuß- und Radverkehr an.*

---

## Kontakt:

**Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)**

**Kreisverband Bonn/Rhein-Sieg**

Verkehrspolitische Gruppe Rhein-Sieg rechtsrheinisch

c/o Dr. Peter Lorscheid

████████████████████, 53859 Niederkassel

████████████████████

4-10 Verkehr und Mobilität

**V o r l a g e**  
für den  
**öffentlichen Sitzungsteil**

Gremium	Datum	Zuständigkeit
Ausschuss für Planung und Verkehr	26.02.2024	Kenntnisnahme

Tagesordnungs-Punkt	
	<b>Kreisverkehrsanlage Kaiser-Wilhelm-Platz (L333/L16); Vortrag des Gutachters der Stadt Siegburg</b>

**Vorbemerkungen:**

Auf der Grundlage eines einstimmigen Beschlusses des Planungsausschusses der Stadt Siegburg vom 20.02.2010 ist seit längerer Zeit eine Umgestaltung und der Ausbau des Knotenpunktes Kaiser-Wilhelm-Platz (L333/L16) vorgesehen. Nach einer Vielzahl an Gutachten hat die Stadt Siegburg final 2021 eine Verwaltungsvereinbarung mit dem Landesbetrieb Straßen NRW abgeschlossen.

**Erläuterungen:**

In Vorbereitung des Umbaus des Knotenpunktes Kaiser-Wilhelm-Platz (L333/L16) zu einer Kreisverkehrsanlage und als Bedingung aus der Verwaltungsvereinbarung wurde von der Stadt Siegburg eine verkehrstechnische Untersuchung beauftragt. U.a. wurde eine mikroskopische Verkehrsflusssimulation durchgeführt, um die verkehrlichen Auswirkungen der Umgestaltungsmaßnahmen zu bewerten. Ein sehr wichtiger Bestandteil des Untersuchungsauftrages war der ÖPNV vor dem Hintergrund der Erreichbarkeit des Zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB). Hier wurde untersucht, wie Zeitverluste der betroffenen Buslinien minimiert werden können. Zudem wurde auch die Ausfahrt aus dem Parkhaus des Rhein-Sieg-Kreises im Rahmen der Simulation berücksichtigt sowie das Zwischenstück zwischen den Kreisverkehren Bonner

Straße/Konrad-Adenauer-Allee und Bonner Straße/Frankfurter Straße neu aufgeteilt.

Für die Durchführung dieser Verkehrsuntersuchung hat die Stadt Siegburg das Ingenieurbüro „Bernard Gruppe ZT GmbH“ beauftragt. Der Gutachter Herr Dipl—Ing. Küßner wird die Untersuchungsergebnisse vorstellen. Der zuständige Amtsleiter des Amtes für Mobilität und Infrastruktur der Stadt Siegburg wird ebenfalls an der Sitzung teilnehmen.

Im Auftrag

gez.  
Hahlen

**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 Planung und Verkehr	26.02.2024	Entscheidung

<b>Tagesordnungs- punkt</b>	<b>Verlängerung der Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS)</b>
---------------------------------	---

**Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss für Planung und Verkehr beauftragt die Verwaltung, beim Verkehrsministerium des Landes NRW und der AGFS den als **Anhang** beigefügten Verlängerungsantrag einzureichen.

**Vorbemerkungen:**

In der Sitzung am 09.12.2015 hat der Kreistag einstimmig bei Enthaltung der AfD dem Leitantrag zur Aufnahme des Rhein-Sieg-Kreises in die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreises in NRW (AGFS) zugestimmt. Nach erfolgreicher Prüfung der Aufnahmekommission wurde dem Rhein-Sieg-Kreis am 14.12.2017 das Zertifikat „Fuß- und fahrradfreundlicher Kreis in NRW“ durch das Verkehrsministerium des Landes überreicht. Gleichzeitig wurde der Rhein-Sieg-Kreis als 81. Mitglied der AGFS aufgenommen. In diesem Jahr steht die Verlängerung der Zertifizierung und der Mitgliedschaft in der AGFS an. Die Antragsunterlagen sind bis zum 28.03.2024 einzureichen.

## **Erläuterungen:**

Die Mitgliedschaft in der AGFS ist für den Rhein-Sieg-Kreis Ansporn den Radverkehr in besonderem Maße weiterzuentwickeln. Hervorzuheben sind das Engagement beim Radwegebau an Kreisstraßen, der Entwicklung eines durchgängigen, hochwertigen Radverkehrsnetzes und Federführung bei der Qualitätssicherung bei der wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr.

In der AGFS gibt es zu allen aktuellen Themen des Fuß- und Radverkehrs fachliche Austausche. Neu eingerichtet wurde auch ein Austausch auf Kreisebene.

Durch die Mitgliedschaft in der AGFS profitiert der Rhein-Sieg-Kreis auch finanziell. Mitglieder der AGFS haben privilegierten Zugang zu Fördermitteln für die Öffentlichkeitsarbeit. Hiervon profitieren u.a. Veranstaltungen zur Förderung des Radverkehrs aber auch die Herstellung von Flyern. Pro Jahr wurden dem Rhein-Sieg-Kreis im Schnitt hierfür Fördermittel in Höhe von ca. 20.000 Euro gewährt. Zusätzliche Fördermittel über die AGFS erhält der Rhein-Sieg-Kreis für neue Dauerzählstellen im Radverkehr und die Teilnahme an der Erhebung „Mobilität in Deutschland“. Dem stehen Mitgliedsbeiträge in Höhe von 2.500 Euro pro Jahr gegenüber.

Der beigefügte Antrag zur Verlängerung der Zertifizierung „Fuß- und fahrradfreundlicher Kreis in NRW“ und der Mitgliedschaft in der AGFS enthält eine Zusammenstellung der bisherigen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und gibt einen Ausblick welche Schwerpunkte die Verwaltung in den nächsten Jahren setzen möchte.

Im Anhang

gez. Hahlen

## **Anhang:**

Antrag auf Verlängerung der Mitgliedschaft in der „Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.“

**Haushalt:**

I. **Haushaltsmittel sind veranschlagt bei:**

0.04.10.02

(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				
<b>Gesamt:</b>				

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

Deckung ist innerhalb des Budgets gegeben

Die Bereitstellung zusätzlicher Mittel ist erforderlich

# ANTRAG

Auf Verlängerung der Mitgliedschaft in der „Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.“



© pd-f.de

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1. Kommunale Verkehrspolitik.....</b>	<b>3</b>
1.1. Eckdaten zum Rhein-Sieg-Kreis .....	3
1.2. Kommunalpolitische Zielsetzung.....	3
1.3. Organisation in der Verwaltung .....	3
1.4. Zusammenarbeit in der Region .....	4
1.5. Mitarbeit in der AGFS .....	5
1.6. Zusammenarbeit mit dem ADFC .....	5
<b>2. Schwerpunktprojekte.....</b>	<b>5</b>
2.1. Radwege an Kreisstraßen.....	5
2.2. Definition von RadPendlerRouten.....	6
2.3. Qualitätssicherung bei der Radverkehrsbeschilderung .....	7
<b>3. Weitere Projekte.....</b>	<b>7</b>
3.1. Radwegebau in fremder Baulast .....	7
3.2. Fahrradmietsystem.....	9
3.3. Mobilstationen .....	9
3.4. Öffentlichkeitsarbeit.....	9
3.5. Themenradwege.....	10
3.6. Dauerzählstellen Rad- und Fußverkehr .....	11
3.7. Projekt des Nationalen Radverkehrsplanes: Ein Rad für alle Fälle.....	11
<b>4. Zukünftige Schwerpunkte .....</b>	<b>12</b>
4.1. Strategieplan Nahmobilität.....	12
4.2. Mehr Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz.....	12
4.3. Weiterentwicklung der wegweisenden Beschilderung.....	13
<b>5. Datenblatt.....</b>	<b>14</b>

# 1. Kommunale Verkehrspolitik

## 1.1. Eckdaten zum Rhein-Sieg-Kreis

Der Rhein-Sieg-Kreis befindet sich im Süden von Nordrhein-Westfalen. Der Rhein fließt durch das Kreisgebiet. In den 19 kreisangehörigen Städten und Gemeinden leben über 600.000 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1.153 km<sup>2</sup>. Durch die zentrale Lage in unmittelbarer Nähe zu den Großstädten Köln und Bonn weist der Rhein-Sieg-Kreis eine hohe Wachstumsdynamik auf.

Im Rhein-Sieg-Kreis gibt es viele unterschiedliche Landschaftsformen. Während linksrheinisch die Rheinebene und die Vile-Hochfläche dominant sind, treffen rechtsrheinisch Ausläufer des Bergischen Landes auf den vorderen Westerwald mit dem Siebengebirge.

## 1.2. Kommunalpolitische Zielsetzung

Bis in die Jahrtausendwende stand der touristische Radverkehr im Zentrum der Überlegungen auf Kreisebene. Mit dem Radverkehrskonzept im Jahre 2014 wurde die Basis dafür gelegt, dass der Radverkehr stärkere Bedeutung im Alltag erhält. Schwerpunkte sind die Konzeption eines durchgängigen Radverkehrsnetzes, der Radwegebau an Kreisstraßen und die zentrale Öffentlichkeitsarbeit.

Der Leitantrag für die kommunalpolitische Zielsetzung einschließlich der Erhöhung des Modal split wurde am 9.12.2015 beschlossen. Inzwischen hat die Bedeutung des Radverkehrs deutlich gewonnen, was sich nicht zuletzt auch im „Maßnahmenprogramm 2025 des Rhein-Sieg-Kreises“ für den Klimaschutz widerspiegelt. Über die Themen der Nahmobilität wird im „Ausschuss für Planung und Verkehr“ regelmäßig berichtet.

## 1.3. Organisation in der Verwaltung

Aufgrund der gesetzlichen Aufgaben wird im Straßenverkehrsamt die Funktion der Straßenverkehrsbehörde für acht kreisangehörigen Gemeinden übernommen. In der Stabsstelle „Kreisstraßenbau, Liegenschaften und Grunderwerb“ wurden nach der Aufnahme des Rhein-Sieg-Kreises in die AGFS im Jahr 2017 zusätzliche Stellen für den Radwegebau an Kreisstraße geschaffen. Eine weitere Vollzeitstelle für die Nahmobilität wurde in der Stabsstelle „Verkehr und Mobilität“ eingerichtet, wo es um die Netzplanungen, wegweisende Beschilderung für den Radverkehr und Öffentlichkeitsarbeit geht. Zusätzlich arbeiten zwei Touristikerinnen im Referat „Wirtschaftsförderung und Strategische Kreisentwicklung“ an der Weiterentwicklung des touristischen Radverkehrs. Alle Teile der Verwaltung arbeiten beim Thema Förderung der Nahmobilität eng und vertrauensvoll zusammen.

## 1.4. Zusammenarbeit in der Region

### Kreisangehörige Kommunen

Auch wenn drei kreisangehörige Städte selbst Mitglieder der AGFS sind (Troisdorf, Meckenheim, Lohmar), sieht sich der Rhein-Sieg-Kreis als Impulsgeber und Moderator für die Themen der Nahmobilität und pflegt eine enge Zusammenarbeit mit allen kreisangehörigen Städten und Gemeinden. Durch übergreifende Themen und die Öffentlichkeitsarbeit findet ein reger Austausch statt. Dabei nimmt der Rhein-Sieg-Kreis die Rolle als Motor zur Förderung der Nahmobilität wahr. Bei Fragen zur Nahmobilität wird der Kreis vor allem von kleinen Kommunen gerne als erster Ansprechpartner genutzt.

### :rak

Die Stadt Bonn, der Rhein-Sieg-Kreis und der Kreis Ahrweiler arbeiten bereits seit 1991 im Regionalen Arbeitskreis (:rak) zusammen. Ein aktueller Arbeitsschwerpunkt sind die Verknüpfungen des Radverkehrs nach Rheinland-Pfalz insbesondere in den Kreis Ahrweiler.

### Köln/Bonn e.V.

Der Rhein-Sieg-Kreis profitiert von der Kooperation im Region Köln/Bonn e.V. Wichtige übergreifende Zukunftsthemen werden hier behandelt und strategisch aufgearbeitet. Mobilitätsthemen und Perspektiven für den Radverkehr nehmen im vorgelegten Agglomerationskonzept und dem daraus folgenden Agglomerationsprogramm eine wichtige Rolle ein. Der Verein Köln/Bonn e.V. engagiert sich auch bei der regionalen Netzkonzeption für RadPendlerRouten.

### Radregion Rheinland

Im Rahmen der Regionale 2010 wurde für den touristischen Radverkehr die neue Dachorganisation Radregion Rheinland gegründet. Der Rhein-Sieg-Kreis arbeitet hier aktiv mit und ist sowohl im Vorstand als auch in den Fachgremien Infrastruktur und Marketing personell engagiert.

Durch die Radregion Rheinland wurde das Knotenpunktnetz in der Region eingeführt. Zum Netz der Alltagsradwege gibt es eine erhebliche Überlagerung.

Eine der Hauptaktivitäten der Radregion Rheinland ist die Weiterentwicklung der Qualität auf den Radrouten und die durchgängige Sicherstellung der Verkehrssicherheit. Durch die angesprochene Netzüberlagerung profitiert hiervon auch der Alltagsradverkehr.

Im Übrigen sieht der Rhein-Sieg-Kreis den touristischen Radverkehr als einen wesentlichen Katalysator für mehr Radverkehr, da positive Erfahrungen im Radtourismus zu einem Überdenken bei der alltäglichen Verkehrsmittelwahl führen kann.

## Regionale2025

Mobilitätsthemen spielen eine wichtige Rolle bei der Regionale 2025 „Bergisches RheinLand“. Im Bereich der Nahmobilität hat der Rhein-Sieg-Kreis zusammen mit dem Oberbergischen Kreis und dem Rheinisch-Bergischen Kreis die Hauptachsen für Alltagsradverkehr festgelegt. Zusätzlich wurden weitere Themen, wie die Angebotsverbesserung und Lenkung des touristischen Radverkehrs beleuchtet. Im Erarbeitungsprozess wurden alle kreisangehörigen Kommunen, Interesseverbände wie der ADFC und auch Touristiker aus der Region einbezogen. Der Ergebnisse liegen seit dem Jahr 2022 vor und wurden sowohl in den zuständigen Gremien auf der jeweiligen Kreisebene als auch im Regionalrat des Regierungsbezirks Köln vorgestellt.

### 1.5. Mitarbeit in der AGFS

Der Rhein-Sieg-Kreis arbeitet aktiv in der AGFS mit. Neben der regelmäßigen Teilnahme an Facharbeitskreisen ist die Mitarbeit im Beirat von besonderer Bedeutung.

### 1.6. Zusammenarbeit mit dem ADFC

Der ADFC Bonn/Rhein-Sieg spielt aufgrund seiner großen Mitgliederzahl und auch wegen der hohen fachlichen Kompetenz im Vorstand sowie bei den verkehrspolitischen Sprechern eine wichtige Rolle bei der Adressierung von Nahmobilitätsthemen. So hat der ADFC Bonn/Rhein-Sieg eine eigene Ausarbeitung zu RadPendler-Routen in der Region vorgelegt.

Zwischen dem ADFC und dem Rhein-Sieg-Kreis gibt es einen intensiven Austausch. Es finden sowohl projektbezogene also auch regelmäßige Jahresgespräche statt.

## 2. Schwerpunktprojekte

### 2.1. Radwege an Kreisstraßen

Bei der Hauptbereisung im Rahmen des Erstantrages zur Mitgliedschaft in der AGFS am 24.4.2017 wurde festgestellt, dass der Rhein-Sieg-Kreis zu wenig Radwege an Kreisstraßen aufweisen kann. Die Kreisstraßen im Rhein-Sieg-Kreis haben eine Netzlänge von 257 km, davon besitzen 16% im Außerortsbereich einen Radweg. Im NRW-Durchschnitt haben Bundesstraßen einen Radwegeanteil von 57%, Landesstraßen von 43 % und Kreisstraßen von 19%.

Ausgehend von diesem Mangel wurde zunächst der Ausbaubedarf abgeschätzt und eine Prioritätenliste aufgestellt. Wesentliche Kriterien hierfür waren: Über welche Kreisstraßen führen Hauptachsen oder touristische Wege? Wie hoch sind die Verkehrsmenge und der LKW-Anteil? Zusätzlich wurden für die Priorisierung die voraussichtlichen Baukosten und die Umweltverträglichkeit berücksichtigt. Die

Prioritätenliste für den Radwegebau an Kreisstraßen wurde anschließend durch den Ausschuss für Planung und Verkehr am 28.5.2019 einstimmig beschlossen. Während der weiteren Bearbeitung stellte sich heraus, dass der Grunderwerb für den Bau von Radwegen sehr schwierig ist und bei der Priorisierung unterschätzt wurde. Aktuell dient die Prioritätenliste weiter als Orientierung, schnell umsetzbare Maßnahmen werden aber vorgezogen. Erste Radwege an der K58 und der K18 sind inzwischen gebaut ein weiterer Radweg an der K 27 wird im Frühjahr 2024 fertig gestellt.

## 2.2. Definition von RadPendlerRouten

Bereits im Radverkehrskonzept 2013/2014 wurden die Hauptachsen für den Radverkehr herausgearbeitet und per Beschluss des Ausschusses für Planung und Verkehr definiert. Parallel hatte sich der Rhein-Sieg-Kreis zusammen mit der Bundesstadt Bonn mit einem gemeinsamen Beitrag beim Planungswettbewerb Radschnellwege NRW beteiligt. Auch wenn es damals keinen Zuschlag gab, hatten der Bewerbungsprozess und die damit verbundenen Planungen und öffentlichen Diskussionen positive Effekte, auf die bei weiteren Überlegungen zu Netzgestaltungen zurückgegriffen werden konnte. Einzelne Projekte, wie die zum Teil bereits umgesetzte RadPendlerRoute Bornheim-Alfter-Bonn entwickelten sich direkt aus dem damaligen Wettbewerbsbeitrag.

Besondere Defizite in der Radverkehrsinfrastruktur gibt es im Bergischen Land. Deshalb hat der Rhein-Sieg-Kreis gemeinsame mit dem Rheinisch-Bergischen Kreis und dem Oberbergischen Kreis im Rahmen der Regionale 2025 für diesen Bereich eine detaillierte Ausarbeitung vorgenommen. Erstmals wurde auch komplett zwischen touristischen Achsen und Alltagsrouten unterschieden. Hierauf aufbauend wurden auch für die Gebiete des Rhein-Sieg-Kreises außerhalb der Regionale 2025 und in Kooperation mit der Bundesstadt Bonn die Hauptachsen für den Alltagsradverkehr definiert. Nach der Beratung im Ausschuss für Planung und Verkehr wurden die Ergebnisse im Mai 2023 als regionaler Vorschlag für das künftige Radvorrangnetz des Landes an das Verkehrsministerium übersandt.

Zusammen mit der kreisangehörigen Kommunen, der Bundesstadt Bonn, den Straßenverkehrsbehörden und der Polizei erfolgte im Oktober 2023 eine regionale Abstimmung, welche Gestaltungselemente gemäß den Hinweisen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV) in der Region genutzt und wie diese zum Einsatz kommen sollen. Damit wird sichergestellt, dass RadPendlerRouten in der Region einen Wiedererkennungseffekt haben.

### 2.3. Qualitätssicherung bei der Radverkehrsbeschilderung

Im Rhein-Sieg-Kreis sind drei verschiedene Radverkehrsnetze anzutreffen. Die Alltagsradwegeverbindungen wurden 2005 durch das Land als Radverkehrsnetz NRW (RVN) beschildert. Das RVN hat im Rhein-Sieg-Kreis eine Länge von ca. 450 km.

Die touristischen Radrouten wurden in Abstimmung mit der RadRegionRheinland (RRR) im Jahr 2015 durch den Rhein-Sieg-Kreis beschildert. Diese Strecken umfassen das Knotenpunktsystem und haben eine Länge von ca. 700 km. Auf ca. 300 km überlagern sich die Alltagsradverkehrsverbindungen und die touristischen Radrouten. Somit gibt es im RSK ein regional bedeutsames Radverkehrsnetz mit einer Gesamtlänge von 850 km. Zusätzlich gibt es in einigen Kommunen noch Beschilderungen für ergänzende lokale Radwegeverbindungen.

Nach der Erstinstallation wurden die einzelnen Schilder an die jeweiligen Baulastträger (19 Kommunen, 2 Niederlassung von Straßen.NRW, Kreis) mit der Verpflichtung übergeben, diese dauerhaft zu pflegen. Nach stichprobenartigen Prüfungen wurde festgestellt, dass dieser Verpflichtung sehr unterschiedlich entsprochen wird und im Laufe der Jahre viele Mängel entstanden sind. Eine externe Überprüfung durch Dr. Achim Bartoschek erfasste 1.858 Mängel in der wegweisenden Beschilderung, die vor allem auf fehlende Unterhaltung und auf Planungsfehler zurückzuführen waren.

Vor diesem Hintergrund entschied sich der Rhein-Sieg-Kreis die Unterhaltung der wegweisenden Beschilderung zu koordinieren und den kreisangehörigen Kommunen Unterstützung anzubieten. Im März 2020 wurde eine Radwegemanagerin für den Rhein-Sieg-Kreis fest angestellt. Sie arbeitet mit ca. 80 ehrenamtlichen Wegepaten zusammen, die eine regelmäßige Kontrolle sicherstellen. Zusätzlich gibt es mit jedem Bauhof eine jährliche Befahrung der Radwegbeschilderung. Die Radwegemanagerin hat sich im ersten Schritt auf die Unterhaltungsmängel konzentriert. Diese sind inzwischen weitgehend beseitigt.

Zur Beschleunigung der Mängelbeseitigung werden die Wegweiser in Eigenregie hergestellt; d.h. die Rohlinge werden beschafft und in Zusammenarbeit mit einem örtlichen Werbetechniker beschriftet. So ist eine Mängelbeseitigung innerhalb weniger Tage möglich. Die Montage erfolgt dann in Kooperation mit den Bauhöfen der jeweiligen Baulastträger und der Radwegemanagerin.

## 3. Weitere Projekte

### 3.1. Radwegebau in fremder Baulast

Bereits in der Vergangenheit erfolgte die Übernahme von Radwegeprojekten, die Straßen.NRW zuzuordnen sind. Im Jahr 2012 hat der Rhein-Sieg-Kreis einen Radweg an der L333 für Straßen.NRW geplant und gebaut.

## Lückenschluss Rosbach-Au

Der Rhein-Sieg-Kreis hat sich per Verwaltungsvereinbarung bereiterklärt, den ersten Abschnitt des Lückenschlusses Rosbach-Au im Zuge der B256 mit einer Länge von 2,5 km und Baukosten in Höhe von ca. 6 Mio. Euro zu planen. Im September 2023 wurde der Vorentwurf zur Genehmigung bei Straßen.NRW eingereicht. Öffentlich-rechtliche Genehmigungen liegen vor. Der Einstieg in den Bau steht unmittelbar bevor.

## Bürgeradweg L318

Seit mehreren Jahrzehnten wurde die Notwendigkeit gesehen, zwischen den Ortslagen Schwellenbach (Gemeinde Much) und Nackhausen (Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid) einen Geh-/Radweg im Zuge der L318 anzulegen. Die Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid hatte den notwendigen Lückenschluss beim zuständigen Baulastträger Straßen.NRW angemeldet. Dort wurde er auch in das dafür zuständige Programm (UA IIr) aufgenommen. Aufgrund des großen Überhangs in dem Programm und trotz regelmäßiger Interventionen der Gemeinden und des Kreises passierte bisher nichts. Auch für die Zukunft war keine Umsetzung in Sicht.

Aufgrund der kritischen Verkehrssicherheit haben sich die Bürgerinnen und Bürger aus den Ortschaften mit dieser Situation nicht zufriedengegeben. Der Bürgerkoordinator Hubert Ulbig hat die berechtigten Wünsche der Bürger gegenüber allen Behörden vorgetragen und auf Lösungen gedrängt. Herr Ulbig selbst hatte bereits eine Grundlagenvermessung mit einer Trassierung des Geh-/und Radweges organisiert. Daraus wurde ersichtlich, dass es sich um ein schnell umsetzbares Projekt handelte. Der Rhein-Sieg-Kreis hat drauf hin seine Bereitschaft erklärt, die Federführung zu übernehmen und den Bau des Bürgeradweges koordiniert (Länge ca. 340 m, Kosten ca. 200.000 Euro).

Mit dem Bürgeradweg an der L318 hat der Rhein-Sieg-Kreis das vor allem im Münsterland beliebte Instrument zur Beschleunigung des Radwegebaus an Landesstraße auch im Bergischen Land bekannter gemacht.

Für sein ehrenamtliches Engagement hat der Rhein-Sieg-Kreis Herrn Hubert Ulbig für den Deutschen Fahrradpreis 2024 vorgeschlagen.

## Bürgeradweg L86

Im Rhein-Sieg-Kreis gibt es noch zahlreiche weitere Abschnitte, wo der Radverkehr im Außerortsbereich auf Hauptverkehrsstraßen keine gesicherte Führung hat. Ausgelöst durch die erfolgreiche Umsetzung des Bürgeradwegs an der L318 sind weitere Initiativen entstanden. Mit Kreistagsbeschluss vom 28.9.2023 wurde die Verwaltung beauftragt, auch an der L86 in der Gemeinde Ruppichterorth einen Bürgeradweg zu koordinieren. Aktuell wird die Verwaltungsvereinbarung mit Straßen.NRW abgestimmt. Der Bürgeradweg an der L86 hat eine Länge von 950m mit einem Kostenumfang von 750.000 Euro.

### 3.2. Fahrradmietsystem

Durch die Lage des Rhein-Sieg-Kreises im Ballungsraum mit Köln und Bonn sind Fahrmietsysteme seit längerer Zeit bekannt. Schrittweise haben die im Rhein-Sieg-Kreis agierenden Verkehrsunternehmen RVK und RSVG unter Koordination der Kreisverwaltung ein flächendeckendes und nachfrageorientiertes Angebot ausgebaut, das in den Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises integriert wurde. Diese Lösung ist eher ungewöhnlich, aber dadurch wurde sichergestellt, dass alle 19 Städte und Gemeinden eingebunden werden konnten. Das Fahrradmietsystem soll dabei mehrere Funktionen übernehmen:

- Ergänzung zum ÖPNV (so genannte „letzte Meile“)
- Eigenständiges Angebot im Rahmen der Nahmobilität
- Attraktivierung von touristischen Radverkehrsangeboten, so dass kein eigenes Rad benötigt wird und auch eine Fahrradmitnahme im SPNV verzichtbar ist

Aktuell werden im Rhein-Sieg-Kreis an ca. 200 Stationen über 600 Mieträder angeboten, davon 210 als Pedelecs sowie an ausgewählten Stationen zusätzlich Lastenräder. ÖPNV-Abokunden können Mieträder günstiger nutzen. Fahrräder ohne elektrische Unterstützung sind bis zu 30 min kostenfrei. Zu den umliegenden Fahrradmietsystemen in Köln, Bonn und dem Rheinisch-Bergischen Kreis wurde gemeinsame Stationen eingerichtet, so dass ein unkomplizierter Wechsel möglich ist. Ein gemeinsames Fahrradmietsystem des Rhein-Sieg-Kreises mit der Stadt Bonn ist in Vorbereitung.

### 3.3. Mobilstationen

Mobilstationen verbessern die Verknüpfung der Verkehrsmittel insbesondere im Bereich des Umweltverbundes. Bestehende Bike+Ride - Angebote werden durch Mobilstationen qualitativ aufgewertet. Durch die Kombination mit Angeboten von Mieträdern wird das Angebot ausgeweitet. Mobilstationen können aber auch Angebote für Carsharing umfassen.

Der Rhein-Sieg-Kreis hat ein Mobilstationenfeinkonzept erarbeitet und bei go.Rheinland zur Förderung angemeldet. Es wurde eine Verortung und Definition unterschiedlich großer Mobilstationen vorgenommen. Für die beschriebenen Mobilstationen hat go.Rheinland anschließend eine Förderung bewilligt. Diese muss aber jede Kommunen selber abrufen und die Mobilstation umsetzen.

### 3.4. Öffentlichkeitsarbeit

Durch die Mitgliedschaft in der AGFS hat die Öffentlichkeitsarbeit einen wesentlich höheren Stellenwert erhalten. Neben dem überregional bekannten Aktionstag

„Siegthal pur“ (autofreies Siegtal) unterstützt der Rhein-Sieg-Kreis Dritte bei der Ausrichtung von Mobilitätstagen oder tritt selbst als Organisator auf. Besondere Bedeutung nimmt der zentrale Mobilitätstag in Bonn ein, der unter anderem Sternfahrten des ADFC aus dem Rhein-Sieg-Kreis umfasst. Zudem wurde auf dem Aktionstag für neue Mobilitätsangebote geworben.

Seit drei Jahren hat sich mit dem Interkommunalen Mobilitätstag (IMT) eine neue Veranstaltung im Rhein-Sieg-Kreis etabliert. Die Kombination aus Informationen getrennt für Fachpublikum und die Öffentlichkeit hat sich bewährt.

Seit 2017 nimmt der Rhein-Sieg-Kreis regelmäßig am STADTRADELN teil. In jedem Jahr konnten die Ergebnisse verbessert werden und Schritt für Schritt wurden alle kreisangehörigen Kommunen überzeugt, unter dem Dach des Rhein-Sieg-Kreises mitzumachen. Heute ist das STADTRADELN eine etablierte Aktion. Im Jahr 2023 nahmen 9.032 Radlerinnen und Radler in 321 Teams teil und erradelten über 1,5 Mio. Kilometer. Im bundesweiten Ranking aller 2.836 Teilnehmerkommunen belegte der Rhein-Sieg-Kreis im Jahr 2023 Platz 29. Ein besonderer Fokus liegt auf der Bewerbung von Schulen und Kitas. Landrat Sebastian Schuster zeichnet persönlich die fahrradaktivsten Institutionen aus.

Ein weiterer Schwerpunkt in der Öffentlichkeitsarbeit sind Aktionen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Zusammen mit dem Straßenverkehrsamt wurden mehrere Warnwestenaktionen durchgeführt. Die Warnwesten verbessern die Sichtbarkeit der Radfahrerinnen und Radfahrer bei Dunkelheit. Mit einem aufgedruckten Piktogramm erfolgt zusätzlich der Hinweis, dass beim Überholen ein Mindestabstand von 1,5m eingehalten werden muss.

### 3.5. Themenradwege

Durch den Rhein-Sieg-Kreis führen zahlreiche Themenradwege, z.B. der Rheinradweg, die Wasserburgenroute und die Rheinische Apfelroute. Letztere ist eine durch den ADFC zertifizierte Qualitätsroute.

Im rechtrheinischen Kreisgebiet engagiert sich der Rhein-Sieg-Kreis zusammen mit den Städten und Gemeinden, damit sich auch dort der Radtourismus weiterentwickeln kann.

#### Radweg Sieg

Der Radweg Sieg hat das Potenzial für einen überregional bedeutsamen Themenradweg. Dafür sind aber zahlreiche Lückenschlüsse vor allem am rheinland-pfälzischen Teil der Sieg notwendig. Im Rhein-Sieg-Kreis sind wesentliche Lückenschlüsse im Rahmen der Regionale 2010 durch die Kreisverwaltung hergestellt worden. Ein wichtiger Lückenschluss zwischen Rosbach und Au ist derzeit noch in Bearbeitung.

Der Radweg Sieg setzt sich aus unterschiedlichen Wegen verschiedenster Eigentümer zusammen. Wesentliche Teile sind ehemalige Siegunterhaltswege die dem

Land gehören. Unter der Federführung des Rhein-Sieg-Kreises finden derzeit Gespräche mit dem Land statt, wie diese Wege in Zukunft rechtlich gesichert und effektiv unterhalten werden können.

Aufgrund der guten Voraussetzungen soll der Radweg Sieg als familien-/ kinderfreundlich weiterentwickelt werden.

### Weitere regional bedeutsame Themenradwege

Im bergischen Teil des Rhein-Sieg-Kreises dominiert bisher eher der sportliche Radverkehr. Damit der Radverkehr an Breite gewinnt sind auch touristische Themenrouten erforderlich.

Im Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises ist der Agger-Sülz-Radweg, ein Gemeinschaftsprojekt mit der Rheinisch-Bergischen Kreis und dem Oberbergischen Kreis, bereits freigegeben und durchgängig beschildert. In den beiden anderen Kreisen wurde erste Abschnitte ausgebaut, eine durchgängige Ausweisung und Bewerbung ist aktuell aber noch nicht möglich.

In der Entwicklung ist ebenfalls der Bröltalbahnrادweg. Der Rhein-Sieg-Kreis hat zusammen mit dem ADFC eine Gesamtkonzeption aufgestellt, um auf dem Netz der ehemaligen Bröltaleisenbahn AG einen neuen Themenradweg zu entwickeln. Aktuell finden die Vorbereitungen für die Beschilderung statt. Parallel dazu sind langfristig einige Lückenschlüsse notwendig, um die Qualität zu erhöhen.

### 3.6. Dauerzählstellen Rad- und Fußverkehr

Seit dem Jahr 2015 betreibt der Rhein-Sieg-Kreis 10 Dauerzählstellen für den Radverkehr und kann so die steigende Bedeutung des Radverkehrs mit Zahlen belegen. Auch regionale Unterschiede, wie der Aufholeffekt im Bergischen Land wird durch die Dauerzählstellen sichtbar. Die Ergebnisse der Dauerzählstellen werden der Öffentlichkeit kostenfrei im Internet unter: <https://www.rhein-sieg-kreis.de/mobilitaet-umwelt/verkehr/radverkehrszaehlungen.php> zur Verfügung gestellt. Im Jahr 2023 wurden zwei weitere Zählstellen in Betrieb genommen, eine unter anderem auf der RadPendlerRoute in Alfter.

Im Siebengebirge unterhält der gleichnamige Naturpark ein Netz von Dauerzählstellen für den Rad- und Fußverkehr.

### 3.7. Projekt des Nationalen Radverkehrsplanes: Ein Rad für alle Fälle

In den Jahren 2016-2019 hat der Rhein-Sieg-Kreis ein Projekt im Rahmen des NRVP durchgeführt. In Zeiten, wo das Pedelec noch nicht so verbreitet war, viele Bürgerinnen und Bürger sich aber gefragt haben, ob der Weg zur Arbeit mit dem Pedelec eine Alternative wäre, hat der Rhein-Sieg-Kreis ein Testangebot gemacht. Zahlreiche Pendler haben ihr Auto stehen gelassen und sind über mehrere Wochen mit dem Pedelec zur Arbeit gefahren. Die Testräder standen aufgrund eines touristischen Angebotes bereits in der Region zur Verfügung und mussten nicht

extra beschafft werden. Im Jahr 2018 hat der Rhein-Sieg-Kreis für dieses Projekt des 3. Platz beim Deutschen Fahrradpreis erhalten.

[https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Themen/Wissenspool/Projekte/Projektbeispiele/Projekte/19247\\_ein\\_rad\\_fuer\\_alle\\_faelle.html;jsessionid=FF5B4B7C0CA1794AEFBF6E68B147DB3D.live21322?cms\\_templateQueryString=pendler](https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Themen/Wissenspool/Projekte/Projektbeispiele/Projekte/19247_ein_rad_fuer_alle_faelle.html;jsessionid=FF5B4B7C0CA1794AEFBF6E68B147DB3D.live21322?cms_templateQueryString=pendler)

## 4. Zukünftige Schwerpunkte

### 4.1. Strategieplan Nahmobilität

Aufgrund der Zuständigkeit des Rhein-Sieg-Kreises im Spektrum der Nahmobilität konzentrieren sich die Tätigkeiten weiterhin auf den Bereich des Radverkehrs. Das innerhalb des Kreisgebietes und mit den umliegenden Gebietskörperschaften abgestimmte Radvorrangnetz wird die Basis für den Strategieplan Nahmobilität des Rhein-Sieg-Kreises bilden.

Im Rahmen von Planungen innerhalb der Achsen wird es immer wieder Veränderungen geben. Es ist darauf zu achten, dass bei Verschiebungen die Verbindung zu den zentralen Orten und der jeweiligen Anschlüsse erhalten bleiben.

Derzeit erfolgt die Datenerfassung und Aufbereitung unter Berücksichtigung des aktuellen Zustandes, des Ausbauziels unter Berücksichtigung des Potenzials (Art und Breite der Radverkehrsanlage) und der Zuständigkeit (Baulastträgerschaft). So können durch den Rhein-Sieg-Kreis der aktuelle Qualitätsstand des Netzes und die Ausbauperspektiven dargestellt und die Verbesserungsmaßnahmen koordiniert werden.

### 4.2. Mehr Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz

Die ungenügende Verkehrssicherheit vor allem im Bereich der Alltagswege ist ein Hauptgrund, warum der Radverkehr derzeit nicht mehr Bedeutung hat. Auch wenn viele Verzögerung in der baulichen Umsetzung nicht unmittelbar vom Rhein-Sieg-Kreis beeinflusst werden können, muss es nach vielen Jahren der Planung gelingen, mehr Lückenschlüsse herzustellen. Das bezieht sich vorrangig auf die eigene Zuständigkeit als Baulastträger von Kreisstraßen. Sofern Straßen.NRW weiterhin keine Möglichkeit sieht, mehr Maßnahmen im Radwegbau an Bundes- und Landesstraßen umzusetzen, wird der Rhein-Sieg-Kreis im Rahmen der personellen Möglichkeiten weiter regional bedeutsame Lückenschlüsse umsetzen.

Neben den klassischen baulichen Lösungen werden in Zukunft auch Übergangslösungen verstärkt in den Fokus rücken, um die Geschwindigkeit bei den Lückenschlüssen zu erhöhen und schneller ein durchgängig sicheres Radverkehrsnetz zur Verfügung zu stellen. Die verbesserte Verkehrssicherheit ist dabei das wichtigste Kriterium.

### 4.3. Weiterentwicklung der wegweisenden Beschilderung

Während im ersten Schritt die Beseitigung von Unterhaltungsmängeln im Vordergrund stand, müssen im nächsten Schritt die systematischen Fehler beseitigt werden, die vor allem aus dem Nebeneinander von verschiedenen Beschilderungssystemen durch das Land, den Kreis und die Kommunen entstanden sind. Zu den Mängeln gehören insbesondere die fehlende Zielkontinuität und falsche Kilometrierung.

Das System „Knotenpunktnetz“ soll stärker in den Fokus der Bürgerinnen und Bürger gerückt werden, da es bisher nicht so bekannt ist wie gewünscht. Neben einer verstärkten Öffentlichkeitsarbeit möchte der Rhein-Sieg-Kreis das „Knotenpunktnetz“ weiter verdichten und damit dessen Attraktivität erhöhen. Seit der Erstin-  
stallation im Jahr 2015 mit 84 Knotenpunkten hat der Rhein-Sieg-Kreis bereits elf neue Knotenpunkte umgesetzt, drei weitere Knotenpunkte sind ganz aktuell in der Vorbereitung.

Siegburg im Februar 2024



Sebastian Schuster

(Landrat)

# Datenblatt zur AGFS-Mitgliedschaft

Stand der Informationen: Datum 1.1.2024

## Allgemeine Daten

Name: Gemeinde/Stadt/Kreis Rhein-Sieg-Kreis

Einwohnerzahl / Stichtag: 608.729 / 30.6.2023

Flächengröße: 1.153 km<sup>2</sup>

Topographie: differenziert (43-461m über NN)

Kommunale Organisationsstruktur zum Themenbereich Nahmobilität:

*z.B. Fußverkehrsbeauftragte/-r, Radverkehrsbeauftragte/-r,.....*

Team Radverkehr in der Stabsstelle Verkehr und Mobilität

Internetadresse der Kommune: [www.rhein-sieg-kreis.de](http://www.rhein-sieg-kreis.de)

Internetadresse(n) der Kommune zur Nahmobilität: <https://www.rhein-sieg-kreis.de/mobilitaet-umwelt/verkehr/fahrradfreundlicher-rhein-sieg-kreis.php>

## Verwaltungsdaten

Zuständige Bezirksregierung: Köln

Zuständige Niederlassung Landesbetrieb Straßenbau NRW: Rhein-Berg und Vile-Eifel

## Haushalt

Haushaltssicherung:  Ja /  Nein bis: Jahr

Im Haushalt Jährlich eingestellte Mittel für Nahmobilität (in € je Einwohner:in):

Aktuell: 2,0 [€EW\*Jahr/] Zukünftig: 2,5 [€EW\*Jahr/]

## Verkehrliche Daten

Anzahl zugelassene Pkw: 616 je 1.000 EW

Öffentliche und private Fahrradverleihsysteme:  Ja /  Nein

Öffentliche Akkuladestationen für Pedelecs:  Ja, Anzahl unbekannt /  Nein

Stand: Oktober 2023

### Modal Split

Letzte Modal Split-Erhebung, durchgeführt von wem und wann:

Monat/Jahr: 2017 ..... Durchführung durch: infas im Rahmen MID .....

### Modal Split Ergebnis

zu Fuß: 20 ..... %    Fahrrad: 8 ..... %    ÖPNV: 10 ..... %

MIV (Fahrende): 46 ..... %    MIV (Mitfahrende): 16 ..... %    sonstige: 0 ..... %

### Kontakt Daten Verwaltung:

	Vorname Nachname	Amt	Tel.:	Mail
Kontakt zur AGFS	Sven Habedank	Stabsstelle 4-10	02241-13-2332	svn.habedank @rhein-sieg-krei s.de

### Postalische Adresse

Postfach: 1551 .....

Straße/Hausnummer: Kaiser-Wilhelm-Platz 1 .....

PLZ: 53721 .....

Ort: Siegburg .....

## Unfallentwicklung der letzten fünf Jahre aus EUSKa,

Quelle: Euska

Jahr	Kategorie 1 Anzahl der getöteten Unfallbeteiligten				Kategorie 2 Anzahl der schwer verletzten Unfallbeteiligten				Kategorie 3 Anzahl der leicht verletzten Unfallbeteiligten			
	* Gesamt	zu Fuß	Davon mit Fahrrad	** mit Elektro- kleinst- fahrzeu- gen	* Gesamt	zu Fuß	Davon mit Fahrrad	** mit Elektro- kleinst- fahrzeu- gen	* Gesamt	zu Fuß	Davon mit Fahrrad	** mit Elektro- kleinst- fahrzeu- gen
z.B.			Davon mit Pedelec				Davon mit Pedelec				Davon mit Pedelec	
2019	8	4	2 1	-	266	37	75 9		1.443	209	347 40	-
2020	13	4	3 1	0	254	16	59 19	0	1.336	174	284 62	5
2021	14	2	3 1	0	316	33	79 31	5	1.383	159	352 112	23
2022	12	5	0 0	0	295	38	77 33	1	1.522	171	351 148	40
bis 10/23	7	1	0 2	0	260	26	56 38	3	1.652	186	353 193	50

\*gesamt = Anzahl aus allen Unfällen, unabhängig von beteiligtem Verkehrsmittel

\*\* mit Elektrokleinstfahrzeugen = Eintrag ab dem Jahr 2020

## Unfallhäufungsstellen

Unfallhäufungsstellen im Fußverkehr, Radverkehr und mit Elektrokleinstfahrzeugen

Aktuelle Anzahl: **23** ..... aus dem Jahr: **2020-2023** .....

(Ermittlung entsprechend im Folgenden genannten Unfallkommissionserlasses. Es ist die Anzahl anzugeben, bei denen der Richtwert von 5 Unfällen nach Tabelle 1 für Unfälle der Kategorie 1 – 3 mit Beteiligung von Fußgängern/Radfahrern/ Elektrokleinstfahrzeugen bei einer **3-Jahresbetrachtung** erreicht wurde.)

Stand: Oktober 2023

## Unfallkommission

Name der Unfallkommission, die den Vorgaben des gemeinsamen Runderlasses „Aufgaben der Unfallkommission in Nordrhein-Westfalen“ des Ministeriums des Inneren und des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr entsprechend arbeitet:

Überörtliche Unfallkommission des Kreises: Unfallkommission des Rhein-Sieg-Kreises.....

Örtliche Unfallkommission der Stadt: Städte des RSK, den Vorsitz der UK hat SVA des RSK.....

Ergänzende, ggfls. themenspezifische Unfallkommission(en):

z.B. Kinderunfallkommission, Seniorenunfallkommission,

-keine-

**Beschlussvorlage**  
für den  
**öffentlichen Sitzungsteil**

Gremium	Datum	Zuständigkeit
Ausschuss für Planung und Verkehr	26.02.2024	Vorberatung
Kreisausschuss	11.03.2024	Entscheidung

<b>Tagesordnungs-</b> <b>punkt</b>	<b>Kreiswettbewerb 2024 "Unser Dorf hat Zukunft"; Bestellung der Bewertungskommission</b>
---------------------------------------	---

**Beschlussvorschlag:**

**Der Ausschuss für Planung und Verkehr empfiehlt dem Kreisausschuss, folgenden Beschluss zu fassen:**

I. Die Bewertungskommission für den 24. Kreiswettbewerb 2024 „Unser Dorf hat Zukunft“ als Vorentscheid für den gleichnamigen Landes-/Bundeswettbewerb wird wie folgt besetzt:

- |   |   |
|---|---|
| 1. CDU-Fraktion<br>Stellvertreter                     | Frau Renate Becker-Steinhauer<br>Frau Hildegard Helmes      |
| 2. SPD-Fraktion:<br>Stellvertreter:                   | Herr Rolf Engelhardt<br><i>noch nicht benannt</i>           |
| 3. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN:<br>Stellvertreter: | <i>noch nicht benannt</i><br><i>noch nicht benannt</i>      |
| 4. FDP-Fraktion:<br>Stellvertreter:                   | Herr Klaus-Peter Smielick<br>Dr. Friedrich-Wilhelm Kuhlmann |

- |   |  |
|---|--|
| 5. Gruppe Vernunft und Gerechtigkeit<br>- Kreistagsfraktion:<br>Stellvertreter: | Herr Michael Lehmann<br><i>noch nicht benannt</i>  |
| 6. AfD-Kreistagsfraktion:<br><br>Stellvertreter:                                | Herr Heinz Schäfer,<br>Herr Bernhard Schindler,<br>Herr Rainer Lanzerath<br>Herr Ralf von den Bergen |
| 7. Gruppe Volksabstimmung<br>Stellvertreter:                                    | Herr Dr. Edward von Schlesinger<br>Herr Dr. Helmut Fleck   |
| 8. Beirat bei der Unteren<br>Naturschutzbehörde:                                | <i>noch nicht benannt</i>  |
| 9. Landwirtschaftskammer NRW<br>Stellvertreter:                                 | Frau Indra Torres<br>Frau Anna Maister   |
| 10. Bezirksregierung Köln, Dez. 33  | Frau Brigitte Daniel   |
| 11. Rheinischer Landfrauenverband:<br>Stellvertreterin:                         | Frau Gisela Bergholz<br><i>noch nicht benannt</i>  |
| 12. Bauaufsichtsamt des RSK:  | Herr Gerald Paffenholz   |
| 13. Referat Wirtschaftsförderung und<br>Strategische Kreisentwicklung des RSK   | Frau Beate Klüser  |

II. Die Bewertungskommission entscheidet abschließend über Geldpreisvergaben.

III. Im Rahmen des Wettbewerbs wird eine Bereisung der gemeldeten Dörfer durch die Bewertungskommission erforderlich. Der damit verbundene Aufwand wird in analoger Anwendung des § 9 der Hauptsatzung des Rhein-Sieg-Kreises erstattet (dies gilt auch für die Sachkundigen Bürger). Die übrigen Jurymitglieder erhalten Reisekosten in entsprechender Anwendung dieser Bestimmung.

### **Vorbemerkungen:**

Wie bereits in der Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr am 15.05.2023 beschlossen, findet im Jahr 2024 turnusgemäß wieder der Kreiswettbewerb „Unser Dorf hat Zukunft“ als Vorentscheid für den Landeswettbewerb 2024/2025 statt.

## Erläuterungen:

Dafür ist eine Kreisbewertungskommission fachlich qualifiziert zu besetzen. Entsprechend wird sie sich aus je einem Mitglied bzw. sachkundigen Bürger/in der im Kreistag vertretenen Fraktionen sowie je einem Vertreter/in der Bezirksregierung Köln, Dezernat „Ländliche Entwicklung“, der Landwirtschaftskammer, des Beirates bei der Unteren Naturschutzbehörde, des Rheinischen Landfrauenverbandes, des Bauaufsichtsamtes und des FB 01.3 - Strategische Kreisentwicklung des Rhein-Sieg-Kreises zusammensetzen.

Die in der Beschlussempfehlung aufgeführten Personen sind von der jeweiligen Fraktion bzw. Institution als Kommissionsmitglied gemeldet worden. Nachmeldungen werden im Rahmen der Sitzung mündlich mitgeteilt.

Im Rahmen des Wettbewerbs findet voraussichtlich in dem Zeitraum 36.-38. KW 2024 eine Bereisung der gemeldeten Dörfer durch die Bewertungskommission statt. Sie kann je nach Anzahl der teilnehmenden Dörfer 4-8 Werkstage dauern. Zusätzlich ist die Teilnahme der Bewertungskommission an zwei Sitzungen vor der Bereisung sowie einer weiteren Sitzung (Nachbesprechung) nach der Bereisung erforderlich.

Der damit verbundene Aufwand ist für Mitglieder des Kreistages sowie der benannten Sachkundigen Bürger gemäß § 9 Abs. 4 Hauptsatzung zu entschädigen. Die übrigen Mitglieder der Kommission erhalten eine Fahr- und Reisekostenerstattung in entsprechender Anwendung.

Es wird empfohlen, wie in den vergangenen Jahren, die Aufteilung der Preise ausschließlich in das Ermessen der Bewertungskommission zu stellen.

Im Auftrag

gez. Rosenstock

**Haushalt:**

I. **Haushaltsmittel sind veranschlagt bei:**

(Produktnr. bzw. Projektnr.)

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

**Personal:**

	Vollzeitäquivalente p.a.
Personalbedarf	
Personaleinsparung	

**Finanzen:**

konsumentiv in €  
pro Jahr (sofern dauerhaft)  
bzw. pro Projekt

	Aufwendungen	Erträge (negatives Vorzeichen)	Saldo	Zeitraum (ab... ) (von...bis...)
Personalaufwand				
Transferaufwand				
sonstiger Aufwand				
Abschreibungen				
<b>Gesamt:</b>				

investiv in €  
pro Maßnahme

	Auszahlungen	Einzahlungen (negatives Vorzeichen)	Saldo	Umsetzungs- zeitraum (von...bis...)
Baumaßnahmen/ Beschaffung				
Grunderwerb				
<b>Gesamt</b>				

Deckung ist innerhalb des Budgets gegeben

Die Bereitstellung zusätzlicher Mittel ist erforderlich

**Beschlussvorlage**  
für den  
**öffentlichen Sitzungsteil**

Gremium	Datum	Zuständigkeit
Ausschuss für Planung und Verkehr	26.02.2024	Vorberatung
Rechnungsprüfungsausschuss	17.04.2024	Entscheidung

<b>Tagesordnungs-</b> <b>punkt</b>	<b>Bericht der Gemeindeprüfungsanstalt (gpaNRW) über die überörtliche Prüfung 2022/2023; hier: Ziffer 8 des gpa-Gesamtberichts bzw. Ziffern 111-140 der Stellungnahme der Verwaltung</b>
---------------------------------------	--

**Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss für Planung und Verkehr schließt sich den Ausführungen der Verwaltung an. Er empfiehlt dem Rechnungsprüfungsausschuss, die Stellungnahme der Verwaltung zu dem Bericht der gpaNRW, hier die Ziffern 111-140, zu beschließen.

**Vorbemerkungen:**

§ 105 Abs. 1 Gemeindeordnung (GO) NRW in Verbindung mit § 53 Abs. 1 Kreisordnung (KrO) NRW legt die überörtliche Prüfung als Teil der allgemeinen Aufsicht des Landes über die Gemeinden als Aufgabe der gpaNRW fest.

In der aktuellen überörtlichen Prüfung vergleicht die gpaNRW die Kreise einschließlich der StädteRegion Aachen miteinander. Das Ergebnis der überörtlichen Prüfung der Haushalts- und Wirtschaftsführung mit den Prüfgebieten (1) Finanzen, (2) Tax Compliance Management System, (3) Informationstechnik, (4) Hilfe zur Erziehung, (5) Hilfe zur Pflege, (6) Bauaufsicht, (7) Vergabewesen sowie (8) Verkehrsflächen und

Begleitgrün liegen nunmehr in Berichtsform vor.

Die Prüfungshandlungen zu den o. a. Berichten wurden beim Rhein-Sieg-Kreis im Zeitraum September 2021 bis Februar 2023 durchgeführt.

Gemäß § 105 Abs. 6 GO NRW in Verbindung mit § 53 Abs. 1 KrO NRW legt der Landrat den Prüfbericht der gpaNRW dem Rechnungsprüfungsausschuss zur Beratung vor. Der Rechnungsprüfungsausschuss unterrichtet den Kreistag über den wesentlichen Inhalt der Prüfungsberichte sowie über das Ergebnis der Beratungen.

Der Rechnungsprüfungsausschuss hat in seiner Sitzung am 13.11.2023 festgestellt, dass ihm eine Beratung ohne fachliche Expertise nicht möglich ist und beschlossen, dass die jeweiligen Themen in den betreffenden Fachausschüssen vorberaten und die Ergebnisse dem Rechnungsprüfungsausschuss mitgeteilt werden. Auf Grundlage dieser Ergebnisse wird der Rechnungsprüfungsausschuss den Bericht der gpaNRW in seiner Sitzung am 17.04.2024 beraten.

#### **Erläuterungen:**

Die Prüfung der Haushalts- und Wirtschaftsführung besteht aus einem Vorbericht und den o. a. Teilberichten. Der Vorbericht informiert über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung für den Rhein-Sieg-Kreis. Zudem enthält er Informationen über die strukturellen Rahmenbedingungen des Kreises, zum Prüfungsablauf und zur Prüfungsmethodik. Er wird ergänzt um ein gpa-Kennzahlenset. Die Teilberichte beinhalten die ausführlichen Ergebnisse der Prüfgebiete.

Die gpaNRW stützt die Analysen im Wesentlichen auf Kennzahlen. Für das Prüfgebiet Finanzen wurde auf die festgestellten Jahresabschlüsse 2015 bis 2021 sowie die Haushaltsplanung 2022 bis 2024 zurückgegriffen. Die im Doppelhaushalt 2023/2024 enthaltene mittelfristige Ergebnisplanung bis einschließlich 2027 hat die gpaNRW ebenfalls berücksichtigt. Basis der interkommunalen Vergleiche war in der Regel das Jahr 2020. Neben den Daten früherer Jahre wurde in diesen Prüfgebieten gleichfalls Aktuelles berücksichtigt, um Aussagen für die Zukunft machen zu können.

Ergebnisse von Analysen bezeichnet die gpaNRW in den einzelnen Prüfberichten als Feststellungen. Bei der Prüfung erkannte Verbesserungspotentiale weist die gpaNRW im Prüfbericht als Empfehlung aus, zu denen die Verwaltung Stellung nimmt.

Das Prüfungsergebnis hat die gpaNRW mit den betroffenen Organisationseinheiten erörtert. Die wesentlichen Ergebnisse der Prüfungen wurden auf Ebene der Verwaltungskonferenz am 06.02.2023 vorgestellt.

Die Ziff. 8 „Verkehrsflächen und Begleitgrün“ des Abschlussberichts der gpaNRW ist als **Anhang 1** in elektronischer Form gesondert beigefügt.

Die Verwaltung hat die Feststellungen und Empfehlungen der gpaNRW bewertet. Die Stellungnahme zu Ziff. 8 des Berichts ist den Ziffern 111-140 der in elektronischer Form als **Anhang 1** beigefügten Tabelle zu entnehmen.

Im Auftrag

gez.  
Hahlen

Anhang: (steht nur digital zur Verfügung)

1. Auszug aus dem Bericht der gpaNRW über die überörtliche Prüfung des Rhein-Sieg-Kreises in den Jahren 2022/2023
2. Auszug Stellungnahme der Verwaltung zum Bericht gpaNRW

# ÜBERÖRTLICHE PRÜFUNG

*des Rhein-Sieg-Kreises  
2022/2023*

Gesamtbericht

## 8. Verkehrsflächen und Straßenbegleitgrün

### 8.1 Managementübersicht

Die wesentlichen Ergebnisse der überörtlichen Prüfung des Rhein-Sieg-Kreises im Prüfgebiet Verkehrsflächen und Straßenbegleitgrün stellt die gpaNRW nachfolgend zusammenfassend dar.

Die Feststellungen und Empfehlungen haben wir tabellarisch in der Anlage aufgeführt. Die Reihenfolge ist chronologisch und gibt keine Priorisierung vor.

#### Verkehrsflächen

Um den **Erhalt der Verkehrsflächen** systematisch und nachhaltig steuern zu können, benötigt der **Rhein-Sieg-Kreis u. a.** eine Gesamtstrategie, eine Kostenrechnung und steuerungsrelevante Daten. Für die Kreisstraßen gibt es bereits strategische Produktziele und ein operatives Ziel inklusive einer Kennzahl. Eine **Kostenrechnung** gibt es bisher noch nicht. Zudem ist die Datenlage unzureichend. Der Rhein-Sieg-Kreis benötigt detaillierte, vollständige und aktuelle Flächen-, Bilanz- und Finanzdaten. Informationen zum **Zustand der Kreisstraßen** hat der Rhein-Sieg-Kreis jederzeit über die regelmäßig stattfindenden Zustandserfassungen. Über 50 Prozent aller Fahrbahnflächen sind demnach in einem **guten bis sehr guten Zustand**. Auf der anderen Seite gelten 16 Prozent als erneuerungsbedürftig. Die Zustandsdaten werden auch als Grundlage für die **körperliche Inventur** benötigt. Seit der Eröffnungsbilanz gab es keine weiteren körperlichen Inventuren im Rhein-Sieg-Kreis.

Die bauliche und betriebliche Erhaltung von 255 km Kreisstraßen hat der Rhein-Sieg-Kreis ausgelagert. Hierfür hat der Kreis eine **öffentlich-rechtliche Vereinbarung** mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) abgeschlossen. Bezüglich der Aufgaben und Pflichten besteht Optimierungsbedarf. Instandsetzungen, den Um- und Ausbau sowie den Neubau von Kreisstraßen koordiniert und steuert der Rhein-Sieg-Kreis selbst.

Seit der Eröffnungsbilanz 2008 hat sich das **Vermögen der Verkehrsflächen** bis 2017 von 75 Mio. Euro um 21 Prozent auf 59 Mio. Euro reduziert. Seit 2018 stabilisiert sich der Bilanzwert bei rund 60 Mio. Euro. Die **Reinvestitionsquote** lag 2020 mit 117 Prozent über dem Richtwert von 100 Prozent. Durchschnittlich reinvestierte der Kreis 2017 bis 2020 jedoch nur rund 67 Prozent der Abschreibungen. Bei den **Unterhaltungsaufwendungen** liegt der Rhein-Sieg-Kreis mit 0,98 Euro je qm unter dem Richtwert der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) von 1,30 Euro je qm. Darin enthalten sind zudem etwa 44 Prozent an **Instandhaltungsrückstellungen**. Den tatsächlichen Bedarf an Unterhaltungsaufwendungen und Reinvestitionen sollte der Kreis regelmäßig anhand der eigenen Gesamtstrategie prüfen.

#### Straßenbegleitgrün

Momentan kann der Rhein-Sieg-Kreis die Unterhaltung der 2,4 Mio. qm Straßenbegleitgrün nicht steuern. Hierfür fehlen die grundlegenden Informationen. Außerdem gibt es keine Gesamtstrategie zur Pflege inklusive Zielvorgaben und geeigneter Kennzahlen. Eine Kostenrechnung ist ebenfalls nicht vorhanden. Auch diese Leistungen sind über die öffentlich-rechtliche

Vereinbarung ausgelagert. Der Rhein-Sieg-Kreis setzt demnach 0,23 Euro je qm für die Pflege des Straßenbegleitgrüns inklusive der **Baumpflege und -kontrollen** ein. Aufgrund der unzureichenden Datenlage sind keine Aussagen zur Wirtschaftlichkeit möglich.

## 8.2 Inhalte, Ziele und Methodik

Die gpaNRW untersucht in diesem Prüfgebiet die beiden Handlungsfelder

- Verkehrsflächen und
- Straßenbegleitgrün.

Im Handlungsfeld **Verkehrsflächen** analysieren wir wie die Kreise mit ihren Verkehrsflächen und dem entsprechenden Vermögen umgehen. Ziel der gpaNRW ist es, auf Steuerungs- und Optimierungspotenziale hinzuweisen und Risiken für den Haushalt und den Zustand der Verkehrsflächen aufzuzeigen. Die Darstellung der Kennzahlen zu den Verkehrsflächen schafft Transparenz und sensibilisiert die Kreise für einen bewussten und zielgerichteten Umgang mit ihrem Verkehrsflächenvermögen.

Dazu untersucht die gpaNRW zunächst die Steuerung der Erhaltung der Verkehrsflächen. Ein besonderes Augenmerk richten wir dabei auf die Schnittstellen zwischen Finanzmanagement und Verkehrsflächenmanagement.

Die örtlichen Strukturen und die Bilanzkennzahlen bilden die Ausgangslage für die nachfolgende Analyse der einzelnen Einflussfaktoren auf die Erhaltung der Verkehrsflächen. Die drei wesentlichen Einflussfaktoren Alter, Unterhaltung und Reinvestitionen analysiert die gpaNRW dazu einzeln wie auch in ihrer Wirkung zueinander. Bei diesen Kennzahlen ist die Analyse der individuellen Situation in dem Kreis und der Vergleich zu den definierten Richtwerten entscheidend. Daher verzichtet die gpaNRW hier auf die Darstellung der interkommunalen Vergleiche. Diese sind in der Anlage des Berichtes informativ aufgeführt.

Im Handlungsfeld **Straßenbegleitgrün** gehen wir der Frage nach, inwieweit die für diese Grünflächen zu erbringenden Aufgaben zielorientiert und unter Berücksichtigung der Haushaltssituation des Kreises gesteuert werden. Ziel ist es, Handlungsmöglichkeiten zur Optimierung der Steuerung und Wirtschaftlichkeit der Straßenbegleitgrünpflege aufzuzeigen.

Hierzu untersucht die gpaNRW anhand einer standardisierten Checkliste zunächst die Steuerung der Unterhaltung des Straßenbegleitgrüns. Durch Kennzahlen werden die individuellen Strukturen der Kreise bezogen auf die vorgehaltenen Flächen wie auch die korrespondierenden Aufwendungen für das Straßenbegleitgrün und einzelne Pflegeleistungen transparent gemacht.

## 8.3 Verkehrsflächen

Die Verkehrsfläche definiert sich für unsere Prüfung abschließend aus den folgenden Anlagenbestandteilen:

- Fahrbahnen (Fahrstreifen, Mehrzweckstreifen, befestigte Wirtschaftswege, Fußgängerzonen, Busspuren),
- sonstigen Verkehrsflächen (Geh- und Radwege, Radfahrstreifen, Parkstreifen, Parkplätze, Parkbuchten, Busbuchten, Plätze, Trennstreifen und Inseln (befestigt)) und

- sonstigen Anlagenteilen (Bankette, Gräben/Mulden, Durchlässe, Regenwasserkanäle (nur Straßenentwässerung), Straßenabläufe, Markierung, Poller, Schutzplanken).

### 8.3.1 Steuerung

Die Erhaltung der Verkehrsflächen ist eine Aufgabe, die nicht mit dem Blick auf einen nur kurz- oder mittelfristigen Zeitraum betrachtet werden darf. Eine nachhaltige, systematische und somit auch wirtschaftliche Erhaltung muss sich auf den gesamten Lebenszyklus der Verkehrsfläche erstrecken. Bei den Verkehrsflächen muss insofern ein Zeitraum von mindestens 30 bis 60 Jahren in den Blick genommen werden. Allein dieser zeitliche Aspekt wie aber auch die Bedeutung der Verkehrsflächen und die Komplexität der Einflussfaktoren auf die Erhaltung machen eine bewusste und zielgerichtete Steuerung unabdingbar.

Ziel muss es daher sein, die wirtschaftlich sinnvollste Handlungsweise zum Werterhalt und zur Sicherstellung der Gebrauchstauglichkeit der Verkehrsflächen unter den individuellen Rahmenbedingungen des Kreises zu finden. Gerade die Haushaltslage zwingt auch die Kreise verstärkt dazu, die Wirtschaftlichkeit des eigenen Handelns nachzuweisen und zu dokumentieren.

Im **Rhein-Sieg-Kreis** verantwortet die Abteilung „Kreisstraßenbau“ das Produkt Verkehrsflächen. Die Abteilung gehört zum Amt für Kreisstraßenbau, Liegenschaften, Grunderwerb (Amt 4-11). Das Amt ist dem Dezernat 4 zugeordnet.

#### → Feststellung

Der Rhein-Sieg-Kreis hat eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) abgeschlossen. Diese beinhaltet die bauliche und betriebliche Erhaltung von 255 km Kreisstraßen. Bezüglich der Qualitäts- und Quantitätsstandards sowie den Kontrollpflichten besteht Optimierungsbedarf.

Gemäß § 56 Abs. 3 Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) können die Kommunen, gegen Ersatz der entstehenden Kosten, Vereinbarungen über die Übertragung von Verwaltung und Unterhaltung treffen. Zu den übertragbaren Aufgaben können zudem der Um-/Ausbau und Neubau der Kreisstraßen gehören. Der Rhein-Sieg-Kreis hat eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung mit Straßen.NRW abgeschlossen. Diese beinhaltet die bauliche und betriebliche Erhaltung der 255 km Kreisstraßen. Diese Vereinbarung gibt es seit 1995 Jahren und wurde zuletzt 2005 aktualisiert.

Unter anderem folgende Aufgaben hat der Rhein-Sieg-Kreis mittels der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung an Straßen.NRW übertragen:

- Betriebliche Unterhaltung (Wartung der Verkehrsflächen),
- Instandhaltungen,
- Kontrolle der Verkehrssicherheit (Streckenkontrollen),
- Verwaltung und Pflege der Straßendatenbank,
- Durchführung und Auswertung von Zustandserfassungen und die
- Überwachung und Abnahme von Aufgrabungen.

Instandsetzungen sowie der Um-, Aus- und Neubau sind weiterhin beim Rhein-Sieg-Kreis angesiedelt. Dazu zählen u.a. folgende Aufgaben bzw. Leistungen:

- verschiedene Ingenieurleistungen (Planungsleistungen),
- Ausschreibung und Vergabe von Maßnahmen,
- Koordination und Projektleitung von Bauprojekten,
- Vergabe von Instandsetzungen sowie Um-, Aus- und Neubau.

Weiterhin werden Aufgrabungsanfragen durch den Kreis genehmigt und zur Kontrolle und Abnahme an Straßen.NRW übergeben.

Trotz dieser Vereinbarung bleiben die Rechte des Trägers der Straßenbaulast unberührt. Als Straßenbaulast werden sämtliche mit dem Bau, der Unterhaltung und dem Betrieb von Straßen und Wegen zusammenhängenden Aufgaben und Pflichten bezeichnet. Verantwortlich für die Erfüllung dieser Aufgaben und Pflichten ist der Straßenbaulastträger. Vorliegend handelt es sich um eine mandatierende öffentlich-rechtliche Vereinbarung, bei denen keine Zuständigkeitsverlagerung stattfindet. Der Kreis ist daher weiterhin Träger der Straßenbaulast. Ihm obliegt auch der Grunderwerb und die dazugehörige Vermessung und katastermäßige Erfassung der den Kreisstraßen dienenden Grundstücke. Zudem hat der Kreis weiterhin die Verantwortung für das Kreisstraßennetz und damit auch die Steuerung der Erhaltung der Verkehrsflächen. Dazu gehören die Einflussnahme auf Maßnahmen und Abnahmen der erbrachten Leistungen.

Die vorliegende Vereinbarung enthält derzeit keine konkreten Qualitäts- und Quantitätsstandards. Eine Definition und vertragliche Festlegung dieser Standards ist sinnvoll und notwendig. Die Einhaltung dieser Standards ist wiederum vom Rhein-Sieg-Kreis zu überprüfen. Analog zum öffentlichen Vergaberecht gehört hierzu die Abnahme einer erbrachten Leistung. Fallen hierbei Mängel auf, fordert der Auftraggeber den Auftragnehmer unter Einhaltung einer zu bestimmenden Frist zur Mängelbeseitigung auf.

→ **Empfehlung**

Der Rhein-Sieg-Kreis sollte konkrete und messbare Qualitäts- und Quantitätsstandards mit Straßen.NRW definieren und vertraglich festhalten. Die erbrachten Leistungen sollte der Kreis prüfen.

Nur so kann der Rhein-Sieg-Kreis seinen Kontrollpflichten als Baulastträger nachkommen. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob die Vereinbarung mit Straßen.NRW wirtschaftlich ist. Gemäß § 75 Abs. 1 Satz 2 der Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen (GO NRW) ist die Haushaltswirtschaft in den Kommunen wirtschaftlich, effizient und sparsam zu führen. Um diese Frage zu beantworten, ist die Vereinbarung regelmäßig einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zu unterziehen. Hierzu bietet sich beispielsweise eine Markterkundung an. Am öffentlichen Vergaberecht angelehnt sollte der Kreis die Wirtschaftlichkeitsanalyse mindestens alle vier bis fünf Jahre durchführen.

→ **Empfehlung**

Die Vereinbarungen sollte der Rhein-Sieg-Kreis mindestens alle vier bis fünf Jahre einer Wirtschaftlichkeitsanalyse unterziehen.

Die Wirtschaftlichkeitsanalyse kann der Rhein-Sieg-Kreis jedoch erst dann sinnvoll durchführen, wenn die Mengen, Qualitäts- und Quantitätsstandards festgeschrieben sind. Auf Grundlage der vorliegenden Vereinbarungen lässt sich momentan keine Markterkundung durchführen.

### 8.3.1.1 Datenlage

#### → Feststellung

Bei der Datenlage besteht Optimierungsbedarf, um den Erhalt der Verkehrsflächen systematisch und nachhaltig steuern zu können.

*Ein Kreis muss die Informationen wie Flächen und Finanzdaten verwaltungsweit einheitlich und aktuell vorliegen haben, da diese für eine zielgerichtete Steuerung unabdingbar sind.*

Der **Rhein-Sieg-Kreis** verwaltet als Baulastträger rund 255 km Kreisstraßen mit etwa 2,93 Mio. qm Verkehrsfläche. Dabei kann der Rhein-Sieg-Kreis jederzeit auf aktuelle Zustandsdaten der Fahrbahnflächen zugreifen. Zustandsinformationen zu den weiteren befestigten Flächen fehlen derzeit.

Informationen zu den Verkehrsflächen liegen dem Rhein-Sieg-Kreis nicht vor. Der Kreis kennt demnach nur die Längen des Kreisstraßennetzes. Auch in der Straßendatenbank von Straßen.NRW sind nur die Längen der Fahrbahnen enthalten. Mithilfe durchschnittlicher Breiten ließ sich die Fläche der Fahrbahnen zumindest näherungsweise errechnen. Die Flächen der Nebenanlagen (Bankette, Gehwege, etc.) liegen dagegen bei Straßen.NRW vor. Insgesamt gesehen ist der Aufwand zur Ermittlung von Flächen derzeit sehr hoch.

Die erforderlichen Bilanzdaten liegen auf Ebene der Kreisstraßen vollständig vor. Eine getrennte Darstellung nach Innerorts- und Außerortsstraßen ist derzeit jedoch nicht möglich. Bei den Finanzdaten sieht es ähnlich aus. Die wesentlichen Informationen sind verfügbar. Detaillierte Informationen z. B. zu den Erhaltungsaufwendungen, getrennt nach betrieblicher Erhaltung, Instandhaltung und Instandsetzung, liegen nicht vor.

#### → Empfehlung

Die Bestands-, Bilanz- und Finanzdaten sollte der Rhein-Sieg-Kreis differenziert, vollständig und aktuell vorliegen haben.

### 8.3.1.2 Straßendatenbank

#### → Feststellung

Der Rhein-Sieg-Kreis hat seit 2020 eine eigene Straßendatenbank. Diese ist jedoch noch nicht dazu geeignet, den Erhalt der Verkehrsflächen systematisch und nachhaltig zu steuern.

*Die Straßendatenbank bildet die wesentliche Voraussetzung, um die Erhaltung der Verkehrsflächen systematisch und nachhaltig zu steuern. Damit ein Kreis die Straßendatenbank im Sinne eines Erhaltungsmanagements nutzen kann, bedarf es neben dem Aufbau mit den wesentlichen Informationen zu den Flächen auch einer regelmäßigen Pflege und Fortschreibung der Daten.*

Der **Rhein-Sieg-Kreis** und alle weiteren Kreise in NRW können auf eine webbasierte Straßendatenbank zugreifen. In dieser sind alle klassifizierten Straßen mit grundlegenden Informationen, wie z. B. einem Knoten-Kanten-Modell mit Bezeichnung, Länge und Verwaltungszugehörigkeit, hinterlegt. Diese Informationen sind frei zugänglich. Für eine umfängliche Nutzung im Sinne einer systematischen, nachhaltigen und wirtschaftlichen Verkehrsflächenerhaltung reicht diese Version der Datenbank jedoch nicht aus. Hierfür benötigt der Rhein-Sieg-Kreis eine erweiterte Version dieser Straßendatenbank oder alternativ eine andere Straßendatenbank.

Der Rhein-Sieg-Kreis hat sich 2020 für die Anschaffung einer eigenen Straßendatenbank entschieden. Diese will der Kreis in den kommenden Jahren mit relevanten Daten füllen. Dazu zählen die realen Flächen der Fahrbahnen, Geh- und Radwege, Busbuchten, Warteflächen und Verkehrsinseln. Die Grünflächen werden nicht miterfasst. Beim Inventar werden die Straßenabläufe, Schachtdeckel, Ortseingangsschilder, Schilder der Kreisgrenzen, Leitpfosten, Fahrbahnmarkierungen von Fußgängerüberwegen, Schutzplanken und Brückenfugen sowie alle zehn Meter Querprofile (Höhenpunkte) der befestigten Flächen erfasst. Die Bäume sollen nicht aufgenommen werden, da diese bereits in der Straßendatenbank von Straßen.NRW enthalten sind. Die ersten 37 km sollen bis Ende 2022 in der eigenen Straßendatenbank integriert sein. Bis Ende 2025 will der Rhein-Sieg-Kreis die externe Datenerfassung abschließen.

#### → **Empfehlung**

Die Datenerfassung, Datenhaltung und -pflege sollte der Rhein-Sieg-Kreis mit Straßen.NRW abstimmen.

Eine doppelte Datenhaltung und ggf. unterschiedliche Daten zu den Verkehrsflächen ist zu vermeiden. Laut Auskunft des Rhein-Sieg-Kreises wird es zwei unterschiedliche Datenbestände geben. Der Rhein-Sieg-Kreis möchte in der eigenen Straßendatenbank u. a. die Aufbrüche, die Sondernutzungen, die Ausgleichsflächen und Straßenentwässerungsleitungen verwalten. Diese Daten hält Straßen.NRW nicht vor. Alle Daten sollen jedoch immer auf dem identischen Knoten-Kanten-Modell von Straßen.NRW aufbauen. Bei den Flächendaten, den Oberflächenmaterialien, den Aufbaudaten und weiterer Straßenausstattung wird es also unterschiedliche Daten geben. In der Straßendatenbank von Straßen.NRW gibt es zwar bisher keine Flächen zu den Fahrbahnen, aber zu den Nebenanlagen. Da der Rhein-Sieg-Kreis derzeit eigene Daten erfasst, sind auch hier verschiedene Fragen zu klären:

- Sind die Flächen und Objekte in beiden Straßendatenbanken identisch? Wenn nein, welche sind das? Und welche sind für die Abrechnung von Leistungen maßgebend?
- Welche Daten nutzen der Rhein-Sieg-Kreis und Straßen.NRW gemeinsam? Wer ist für die Pflege der Daten verantwortlich und setzt dies um?
- Wie erfolgt der Datenaustausch zwischen beiden Straßendatenbanken?
- Gibt es Schnittstellen zwischen den beiden Straßendatenbanken, dem Aufbruchmanagement, der Kostenrechnung und der Anlagenbuchhaltung?

Einen Zugriff auf die erweiterte Version der o. g. Straßendatenbank von Straßen.NRW sollte der Rhein-Sieg-Kreis dennoch haben. Allein um die Pflichten zur Kontrolle der erbrachten Leistungen erfüllen zu können, ist ein Zugang zu den vorhandenen Straßendaten erforderlich.

→ **Empfehlung**

Der Rhein-Sieg-Kreis sollte während der Vertragslaufzeit einen erweiterten Zugang zur Straßendatenbank von Straßen.NRW haben.

Unabhängig vom Vorgenannten sollte der Kreis die Straßendaten von Straßen.NRW regelmäßig im geeigneten Austauschformat abfragen und sichern. Sollte es die Vereinbarung in Zukunft nicht mehr geben, sind die Daten als Backup jederzeit auch beim Kreis verfügbar.

→ **Empfehlung**

Die Straßendaten von Straßen.NRW sollte der Kreis regelmäßig im geeigneten Austauschformat abfragen und sichern. So sind die Daten als Backup jederzeit auch beim Kreis verfügbar.

→ **Empfehlung**

Die Strukturen der Straßendatenbanken, dem Aufbruchmanagement, der Kostenrechnung und der Anlagenbuchhaltung sollten aufeinander abgestimmt sein. Zudem ist eine doppelte Datenhaltung zu vermeiden. Der Rhein-Sieg-Kreis sollte daher geeignete Prozesse zur Datenhaltung und -pflege definieren. Dadurch wird festgelegt, wer wann welche Daten pflegt.

Idealerweise erfolgen die Datenaktualisierungen direkt nach Bekanntwerden von Änderungen. Beispielsweise lassen sich Schlussvermessungen nach abgeschlossenen Baumaßnahmen ins System einspielen. Durch die sehr hohe Genauigkeit wird die Qualität des Datenbestandes mit jeder abgeschlossenen Maßnahme erkennbar verbessert. Zudem steigt der Datenumfang durch die Übernahme aller vermessenen Objekte im Straßenraum.

Zudem ist zu überlegen, ob sich die Daten der Straßendatenbank von Straßen.NRW über eine Schnittstelle mit der eigenen Straßendatenbank und dem eigenen Geoinformationssystem verknüpfen lassen. Dadurch lassen sich die verschiedenen Geodaten miteinander in Bezug setzen, auswerten und vielfältig für die täglichen Aufgaben nutzen. Der Rhein-Sieg-Kreis hätte dadurch alle relevanten Daten verfügbar, um geeignete Entscheidungen zu treffen. Das schafft Synergien bei der Erhaltung der Verkehrsflächen. Ergänzend dazu gehören auch die Bilder, die bei den regelmäßigen Zustandserfassungen entstehen. Diese unterstützen vielfältig beim Erledigen von Aufgaben innerhalb der gesamten Kreisverwaltung. Anhand der Bilder lassen sich verschiedene Fragen direkt am Arbeitsplatz klären. Dadurch kann der Kreis eine Vielzahl an Außenterminen einsparen bzw. besser vorbereiten.

Bei den Zustandsdaten ist der Rhein-Sieg-Kreis gut aufgestellt. Seit 2016 lässt der Kreis den Zustand seiner Fahrbahnflächen alle vier Jahre extern erfassen. Die bisherigen messtechnischen Zustandserfassungen fanden 2016 und 2020 statt. An diesen regelmäßigen Erfassungen beteiligen sich einige Kreise in NRW. Die Ausschreibung, Vergabe und Abwicklung übernimmt ebenfalls Straßen.NRW für die Kreise. Im Ergebnis erhält der Rhein-Sieg-Kreis eine Zustandsverteilung über die eigenen befahrenen Kreisstraßen. Die Zustandsdaten werden zudem in der Straßendatenbank von Straßen.NRW hinterlegt. Die Zustandsdaten bilden eine wesentliche Grundlage für die jährlichen Straßenausbauprogramme. Für die weiteren befestigten Flächen gibt es derzeit keine Zustandsdaten.

→ **Empfehlung**

Der Rhein-Sieg-Kreis sollte den Zustand auch für die weiteren befestigten Flächen wie z. B. den Radwegen, Gehwegen, Busbuchten, etc. regelmäßig erfassen und in die Straßendatenbank integrieren.

Das Aufbruchmanagement des Rhein-Sieg-Kreises ließ sich nicht vollständig prüfen. Teilprozesse des Aufbruchmanagements sind an Straßen.NRW ausgelagert. Anfragen zu Aufgrabungen (Aufbrüchen) werden individuell über den Rhein-Sieg-Kreis bearbeitet. 2021 gab es 79 Anträge auf Aufgrabungen und bis Ende Juli 2022 bereits 72 Anfragen.

Die Vorhabenträger melden Aufgrabungen beim Kreis mit eigenen Formularen oder per E-Mail an. Der Rhein-Sieg-Kreis prüft die Anträge und erteilt eine Aufgrabungsgenehmigung mit Hinweisen und Auflagen zur Ausführung der jeweiligen Maßnahme. Sobald der Rhein-Sieg-Kreis eine Aufgrabung genehmigt hat, geht eine Kopie der Genehmigung direkt an Straßen.NRW. Diese überwachen und kontrollieren die Aufbrüche und nehmen diese nach mängelfreier Leistung ab. Der Rhein-Sieg-Kreis hat ausschließlich Kenntnis über die Genehmigungen und die abgeschlossenen Aufgrabungen. Weitere Informationen zu den Aufgrabungen fehlen derzeit.

→ **Empfehlung**

Analog zu den Straßendaten sollte der Rhein-Sieg-Kreis auch einen Zugriff auf die Aufbruchverwaltung von Straßen.NRW erhalten. Dadurch behält der Kreis den Überblick über beantragte, genehmigte, laufende und abgeschlossene Aufgrabungen.

Idealerweise verfügt der Rhein-Sieg-Kreis über eine eigene Software zum Aufbruchmanagement. Dadurch lassen sich die eigenen Informationen (Antrag, Genehmigung) und die von Straßen.NRW (Überwachung, Kontrolle und Abnahme) zusammenführen. Zudem sollten Straßendatenbank, Aufbruchmanagement und Geoinformationssystem miteinander verknüpft sein. Dadurch würde der Kreis bereits bei der Antragstellung über mehr Informationen verfügen. Beispielsweise sind der Straßenzustand, Aufbaudaten und Flächeninformationen sichtbar. Ebenso sind Informationen zu anderen Planungen und Festlegungen direkt verfügbar. Zudem lassen sich Aufgrabungen flächenscharf im System hinterlegen.

→ **Empfehlung**

Der Kreis sollte eine eigene Software zum Aufbruchmanagement haben. Zudem sollten Straßendatenbank, Aufbruchmanagement und Geoinformationssystem miteinander verknüpft sein. Dadurch lässt sich das Aufbruchmanagement, von der Koordinierung über die Genehmigung bis hin zur Kontrolle und Abnahme verbessern und digitalisieren.

Um das Aufbruchmanagement weiter zu verbessern, wäre für den Rhein-Sieg-Kreis eine Aufgrabungsrichtlinie inklusive eigener Formulare sinnvoll. In einem solchen Dokument stehen die grundlegenden Inhalte von der Beantragung, Abwicklung, Ausführung, Abnahme und Gewährleistung von Aufgrabungen und Baumaßnahmen. Diese Richtlinie sollte als verbindliche Grundlage für Arbeiten im öffentlichen Straßenraum dienen. Die ausführenden Unternehmen hätten dadurch konkrete Handlungsanweisungen. Ergänzend sollten dort die notwendigen Qualifikationen der ausführenden Unternehmen beschrieben sein.

→ **Empfehlung**

Der Rhein-Sieg-Kreis sollte eine Aufgrabungsrichtlinie inklusive eigener Formulare erstellen. Diese sollte verbindliche Regelungen zum Umgang mit Aufgrabungen und Baumaßnahmen beinhalten. Die Richtlinie sollte als Bedingung für Arbeiten im Straßenraum dienen.

### 8.3.1.3 Kostenrechnung

#### → Feststellung

Der Rhein-Sieg-Kreis hat keine Kostenrechnung.

*Für die interne Steuerung benötigt ein Kreis eine Kostenrechnung, die den Ressourceneinsatz für die Verkehrsflächen vollständig und transparent abbildet. Die Struktur der Kostenrechnung und der Straßendatenbank sollte aufeinander abgestimmt sein.*

Der **Rhein-Sieg-Kreis** hat derzeit keine Kostenrechnung. Um den Ressourceneinsatz vollständig und transparent abbilden zu können, ist eine geeignete Kostenrechnung notwendig. Derzeit erhält der Rhein-Sieg-Kreis jährlich eine Rechnung mit vier vereinbarten Abschlagszahlungen auf Grundlage des vorhandenen Vertrages von Straßen.NRW. Detaillierte Angaben zu den erbrachten Leistungen gibt es nicht. Dadurch lassen sich z. B. die Erhaltungsaufwendungen nicht vom Aufwand beim Winterdienst oder Reinigungsarbeiten abgrenzen. Folglich hat der Rhein-Sieg-Kreis nur einen Gesamtüberblick über die anfallenden Aufwendungen auf Basis der Gesamtlänge für alle vereinbarten Leistungen. Trotz einer gleichbleibenden km-abhängigen Pauschale variieren die jährlich erbrachten Leistungen. Beispielsweise ist der Winterdienst je nach Wetterlage mehr oder weniger umfangreich. Ebenso verhält sich dies mit den anderen vereinbarten Leistungen.

Für die überörtliche Prüfung hat der Rhein-Sieg-Kreis erstmals eine prozentuale Aufteilung des Gesamtbudgets auf die einzelnen Leistungsbausteine von Straßen.NRW erhalten. Dadurch lassen sich die Unterhaltungsaufwendungen für die Verkehrsflächen grob ermitteln. Diese lassen sich von den eigenen Aufwendungen für Instandsetzungen abgrenzen. Weitergehende Auswertungen sind nicht möglich. Da Straßen.NRW über eine sehr umfassende Kosten-Leistungsrechnung verfügt, kann der Rhein-Sieg-Kreis sicherlich weitere geeignete Auswertungen abfragen.

#### → Empfehlung

Der Rhein-Sieg-Kreis sollte eine eigene Kostenrechnung aufbauen. Dabei sollten die Strukturen der Kostenrechnung und der Straßendatenbank aufeinander abgestimmt sein. Idealerweise kann der Rhein-Sieg-Kreis notwendige Daten von Straßen.NRW erhalten und diese zur Kontrolle und Steuerung nutzen.

Aufbau und Gliederungstiefe der Kostenrechnung sollten sich am Bedarf des Rhein-Sieg-Kreises orientieren. Diese sollte daher so differenziert wie möglich und nötig dargestellt und von der individuellen Steuerungsrelevanz abhängig sein. Mithilfe dieses Steuerungselements lassen sich wirtschaftliche und nachhaltige Entscheidungen für die Verkehrsflächenerhaltung bestimmen. Zudem können Ressourcenbedarf und Leistungsmengen so miteinander verknüpft werden, dass eine leistungsorientierte Kostenrechnung möglich wird und Budgets differenzierter darstellbar sind. Die Erhaltungsmaßnahmen sollten zumindest nach betrieblicher Erhaltung, Instandhaltung und Instandsetzung getrennt dargestellt werden können. Neben der Summe und Art der Aufwendungen sind weitere Informationen wichtig. Dazu sollten alle Aufwendungen den jeweiligen Anlagenteilen zugeordnet sein. Mit dieser differenzierten Darstellung schafft der Kreis einen sinnvollen Baustein, um den Erhalt der Verkehrsflächen nachhaltig und wirtschaftlich zu steuern.

### 8.3.1.4 Strategische Steuerung und operatives Controlling

#### → Feststellung

Im Rhein-Sieg-Kreis gibt es strategische Produktziele zur Digitalisierung, Klimaschutz und Mobilität. Für den Kreisstraßenbau wurde ein operatives Ziel zur Digitalisierung inklusive einer Kennzahl definiert. Die strategische Steuerung und das operative Controlling sind dennoch ausbaufähig.

*Ein Kreis sollte eine Gesamtstrategie mit Zielvorgaben zur Erhaltung und Erneuerung ihrer Verkehrsflächen formulieren. Die Leitziele wie Verkehrssicherheit, Leistungsfähigkeit/ Befahrbarkeit, Substanzerhalt und Umweltverträglichkeit ergeben sich aus dem § 9 Straßen- und Wegegesetz NRW (StrWG NRW) in Verbindung mit § 75 Abs. 1 Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen (GO NRW). Diese Leitziele sollte ein Kreis individuell konkretisieren. Im Rahmen des operativen Controllings sollte er die Ziele über Kennzahlen messbar machen und steuern.*

Der **Rhein-Sieg-Kreis** formuliert im Haushaltsplan 2021/2022 und dem Haushaltsplanentwurf 2023/2024 die drei folgenden strategischen Zielfelder:

- Klimaschutz,
- Mobilität und
- Digitalisierung.

Dazugehörige Ziele und Kennzahlen definiert der Kreis nach der Kommunalhaushaltsverordnung (KomHVO) nicht mehr für alle Produkte. Der Rhein-Sieg-Kreis beschränkt sich hierbei auf bedeutsame Produkte. Die Produkte:

- 0.04.10 Verkehr und Mobilität (Mobilität, Klimaschutz) und
- 0.04.11 Straßenbau (Digitalisierung)

gehören zu den bedeutsamen Produkten mit Zielen und Kennzahlen.

Die Radwege sind beim Rhein-Sieg-Kreis im Amt für Verkehr und Mobilität verankert. Dennoch gehören diese mit zu den Verkehrsflächen und sind als solche ebenso in der überörtlichen Prüfung zu betrachten. Gemeinsam mit dem Produkt Straßenbau ergeben sich daher zwei relevante operative Ziele:

- Digitale Zustands- und Maßnahmen Erfassung der/an Kreisstraßen, Übernahme in Fachverfahren und
- Steigerung der Anzahl von Radfahrern im Rhein-Sieg-Kreis durch Messung an zehn im Kreisgebiet verteilten Messpunkten.

Die dazugehörigen Kennzahlen lauten:

- Digitale Erfassung von X km Kreisstraßen und Übernahme in Datenbank
- Messung der Anzahl der Radfahrer an zehn im Kreisgebiet verteilten Messpunkten auf den Hauptachsen im Radverkehrskonzept

Die beiden operativen Ziele und Kennzahlen sind ein guter Anfang. Für die digitale Erfassung der Straßendaten sind ergänzend noch Angaben zur Qualität und Genauigkeit der Daten erforderlich. Diese müssen zwar nicht in der Kennzahl abgebildet sein, jedoch innerhalb der Verwaltung definiert und bekannt sein.

Für eine nachhaltige und steuerungswirksame Gesamtstrategie reichen die beiden Ziele und Kennzahlen jedoch nicht aus. Daher sollte der Kreis weitere konkrete operative Ziele und geeignete Kennzahlen definieren. Beispielsweise möchte der Rhein-Sieg-Kreis das Radwegenetz laut aktuellem Radverkehrskonzept verbessern und ausbauen. Ebenso führt der Rhein-Sieg-Kreis alle vier Jahre Zustandserfassungen durch. Daher können hier zusätzliche Ziele und geeignete Kennzahlen helfen, das Thema Verkehrsflächen nachhaltig und wirtschaftlich zu steuern. Beispielhaft könnten für den Rhein-Sieg-Kreis folgende Kennzahlen ergänzend geeignet und steuerungsrelevant sein:

- Alle Kreisstraßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung von X dürfen maximal einen Zustandswert von Y haben.
- In 2035 soll keine Fahrbahn einen schlechteren Substanzwert als X haben.
- Jährlich werden X km Radwege erneuert oder neu gebaut.

→ **Empfehlung**

Weitere konkrete operative Ziele und geeignete Kennzahlen sollten definiert werden.

Aus den Zielen und Kennzahlen ergeben sich konkrete Mengen und der dazugehörige Finanz- und Personalbedarf. Wichtig ist dabei eine Gesamtstrategie, die einen möglichst optimalen Mitteleinsatz ermöglicht und dabei die haushaltswirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Rhein-Sieg-Kreises berücksichtigt. Zudem müssten sich diese Inhalte in den Vereinbarungen mit Dritten wiederfinden.

### 8.3.2 Schnittstelle Finanz- und Verkehrsflächenmanagement

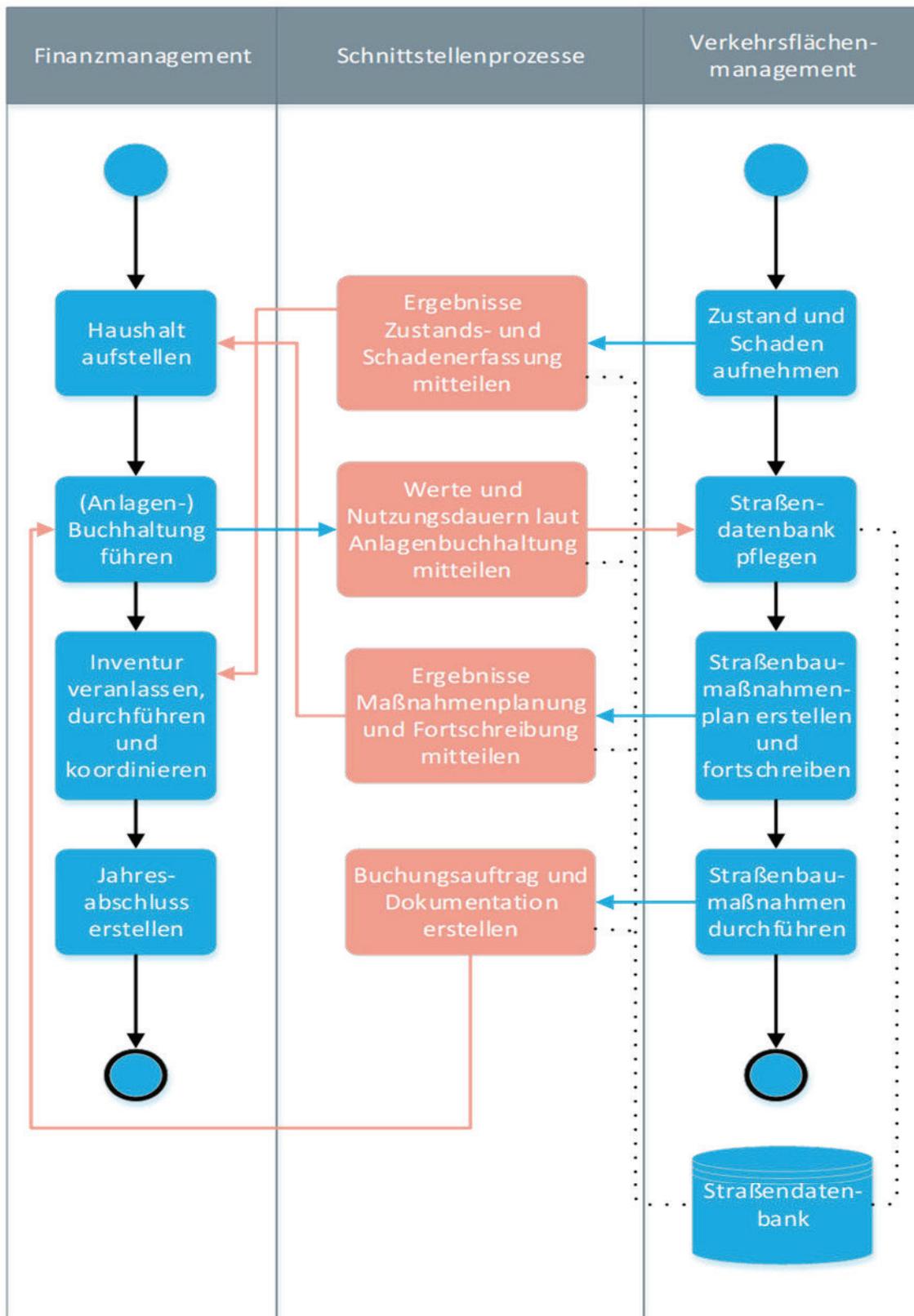
→ **Feststellung**

Das Finanzwesen und der Kreisstraßenbau stimmen sich in buchhalterischen Fragen gut miteinander ab. Eine Schnittstelle zwischen der Anlagenbuchhaltung und Straßendatenbank gibt es nicht. Ebenso gab es seit der Eröffnungsbilanz keine weiteren körperlichen Inventuren.

*Ein wirtschaftliches Erhaltungsmanagement der Verkehrsflächen setzt voraus, dass insbesondere finanzwirtschaftliche und technische Aspekte im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung eng miteinander abgestimmt und verbunden sind. Hierzu ist es notwendig, dass die organisatorischen Schnittstellenprozesse zwischen Finanz- und Verkehrsflächenmanagement in einem Kreis eindeutig geregelt sind und in der Praxis entsprechend bedient werden.*

Die folgende Grafik zeigt die einzelnen Schnittstellenprozesse, die ein Kreis organisieren sollte.

**Schnittstellenprozesse**



Im **Rhein-Sieg-Kreis** stimmen sich das Finanzwesen und der Kreisstraßenbau regelmäßig miteinander ab. Dabei beziehen sie buchhalterische Auswirkungen für den Haushalt in die Überlegungen und Entscheidungen mit ein.

Das beim Kreis genutzte Finanzverfahren ist das führende System, um die Anlagegüter zu verwalten und fortzuschreiben. Die Anlagenbuchhaltung enthält etwa 275 Anlagegüter für die Kreisstraßen inklusive der Radwege. Die Anzahl und Struktur ist nicht mit den Daten in der Straßendatenbank von Straßen.NRW identisch. Zudem gibt es keine Schnittstelle zwischen beiden Systemen. Für den Jahresabschluss werden beide Systeme nicht miteinander abgeglichen. Daher haben die Anlagen in der Anlagenbuchhaltung und in der Straßendatenbank keinen identischen Sachstand. Dazu gehören auch die geplanten und durchgeführten Maßnahmen. Diese werden derzeit außerhalb der Straßendatenbank in separaten Listen geplant und fortgeschrieben.

→ **Empfehlung**

Die Bereiche Finanzwesen und Kreisstraßenbau sollten sicherstellen, dass die Anlagegüter in der Anlagenbuchhaltung und der (eigenen) Straßendatenbank identisch sind. Zudem sollte eine direkte Schnittstelle zwischen beiden Systemen eingerichtet sein.

Dadurch ist eine eindeutige Zuordnung in beiden Systemen gewährleistet. Eventuell lassen sich die regelmäßigen Abgleiche weitestgehend automatisieren. Außerdem lassen sich weitere relevante Informationen wie Flächengröße, Flächenart, Buchwert, Restnutzungsdauer oder auch der Zustand verknüpfen. Das hilft unter anderem bei Veränderungen der Flächen wie z. B. beim Rückbau, Erweiterungen und Abrechnungen. Da die Datenerfassung für die eigene Straßendatenbank noch mindestens bis Ende 2025 andauert, sollte der Rhein-Sieg-Kreis zwischenzeitlich eine andere Lösung schaffen. Dazu können manuelle Abgleiche auf Basis separater Datentabellen gehören. Zudem sollte der Kreis die Zeit nutzen, um geeignete Prozesse und Schnittstellen zu schaffen.

Für die körperlichen Inventuren ist die Abteilung Kreisstraßenbau zuständig. Durch die körperliche Inventur wird überprüft, ob die in der Bilanz vorhandenen Vermögenswerte noch den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen. Wird die körperliche Inventur und damit die Erfassung von Schäden und die Bewertung des in der Anlagenbuchhaltung vorhandenen Straßenvermögens nicht durchgeführt, kann nicht mit Sicherheit beurteilt werden, ob die Buchwerte des Anlagevermögens noch den tatsächlichen Vermögensverhältnissen entsprechen. Die körperliche Inventur sollte dabei den Anforderungen nach § 91 GO NRW i. V. m. §§ 29 und 30 der Verordnung über das Haushaltswesen der Kommunen im Land Nordrhein-Westfalen (KomHVO NRW) vollständig gerecht werden.

Seit der Ersterfassung für die Eröffnungsbilanz 2008 erfolgte im Rhein-Sieg-Kreis keine weitere körperliche Inventur. Die Inventurrichtlinie des Kreises wird bis Ende 2022 überarbeitet, da in der bisherigen Fassung von 2013 die Inventur der Verkehrsflächen nicht enthalten ist. Von daher gibt es aktuell keine Vorgaben für eine körperliche Inventur der Kreisstraßen. Die alle vier Jahre stattfindenden Zustandserfassungen sind jedoch eine sehr gute Grundlage für die körperlichen Inventuren.

→ **Empfehlung**

Die körperliche Inventur sollte der Rhein-Sieg-Kreis zeitnah nachholen. Die regelmäßigen Zustandserfassungen bilden hierfür eine sehr gute Grundlage.

Das Intervall für die regelmäßige körperliche Inventur soll zehn Jahre nicht überschreiten. Sofern der Rhein-Sieg-Kreis innerhalb des Zeitraumes eine neue Zustandserfassung durchführt, löst dies automatisch eine neue körperliche Inventur aus. Im Rhein-Sieg-Kreis ist dies durch die alle vier Jahre stattfindenden Zustandserfassungen der Fall.

### 8.3.3 Ausgangslage für die Verkehrsflächenerhaltung

#### 8.3.3.1 Strukturen

- Beim Rhein-Sieg-Kreis können sich aus den örtlichen Gegebenheiten sowohl begünstigende wie auch belastende Faktoren für die Erhaltung der Verkehrsflächen ergeben.

Strukturelle Rahmenbedingungen kann ein Kreis in der Regel nicht steuern oder ändern. Diese Strukturen können aber begünstigenden wie belastenden Einfluss auf die Erhaltung der Verkehrsflächen nehmen. Daher macht die gpaNRW die Strukturen transparent und greift mögliche individuelle Besonderheiten auf.

Der zum Regierungsbezirk Köln gehörende **Rhein-Sieg-Kreis** liegt im Süden des Landes NRW. Im Süden grenzt der Rhein-Sieg-Kreis an das Nachbarbundesland Rheinland-Pfalz an. Nördlich des Kreises befindet sich die kreisfreie Stadt Köln. Der Kreis umschließt zudem die kreisfreie Stadt Bonn nahezu vollständig.

#### Strukturkennzahlen Verkehrsflächen 2020

Kennzahlen	Rhein-Sieg-Kreis	Minimum	1. Viertelwert	2. Viertelwert (Median)	3. Viertelwert	Maximum	Anzahl Werte
EW je qkm (Bevölkerungsdichte)	521	117	246	296	602	1.192	31
Verkehrsfläche je EW in qm	4,87	1,31	4,78	8,50	11,24	25,65	30
Anteil Verkehrsfläche an der Fläche des Kreises in Prozent	0,25	0,10	0,21	0,26	0,32	0,47	30

Der Rhein-Sieg-Kreis hat mit 115.321 ha die elftgrößte Gemarkungsfläche aller NRW-Kreise. Mit etwas über 600.000 Einwohnern hat der Rhein-Sieg-Kreis zudem die zweitmeisten Einwohner aller Landkreise in NRW. Dies ergibt eine Bevölkerungsdichte von 521 Einwohner je qkm. Damit liegt der Rhein-Sieg-Kreis zwischen dem Median und drittem Viertelwert. Mindestens 50 Prozent aller Landkreise in NRW haben demnach eine geringere Bevölkerungsdichte. Im Vergleich dazu stellt der Kreis seinen Einwohnern mit rund fünf qm weniger Verkehrsfläche zur Verfügung als 50 Prozent der anderen Kreise in NRW. Die Einwohnerzahl und die Nähe zu den Ballungszentren Köln und Bonn kann eine höhere Nutzungsintensität der Verkehrsflächen bedeuten. Daher kann dies ein belastender Faktor für die Erhaltung der Verkehrsflächen sein.

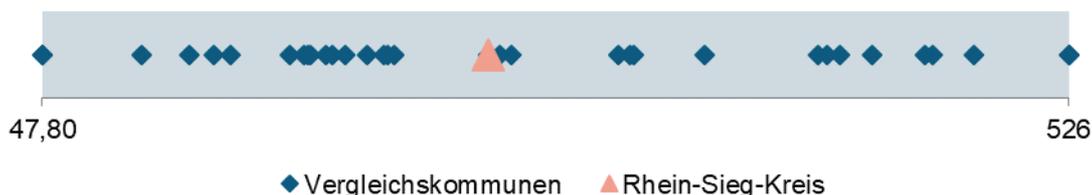
Im Rhein-Sieg-Kreis gibt es 19 Kommunen. Die größte Kommune ist die große kreisangehörige Stadt Troisdorf mit über 75.000 Einwohnern. Weitere zehn Kommunen sind mittlere kreisange-

hörige Kommunen, darunter die Stadt Siegburg als Sitz der Kreisverwaltung. Die Einwohnerstärksten Kommunen grenzen direkt an die Stadt Bonn. Im Osten des Kreises befinden sich dagegen hauptsächlich die Kommunen mit wenigen Einwohnern. Im Ballungsraum Bonn gibt es dadurch höhere Verkehrsbelastungen als dies im Osten des Kreises der Fall ist. Daher kann sich dieser Faktor ebenfalls belastend bei der Erhaltung der Verkehrsflächen auswirken.

An das überregionale Straßennetz ist der Rhein-Sieg-Kreis in der Ballungsregion rund um Köln und Bonn hervorragend angeschlossen. Auf kleinem Raum gibt es über 80 km Autobahnen. Mit der Autobahn A3 verläuft eine der vielbefahrensten Autobahnen durchs Kreisgebiet. Zudem erschließen die Autobahnen A59, A61, A555, A560 und A565 den Rhein-Sieg-Kreis. Im Osten des Kreises befinden sich keine Autobahnen. Hier verlaufen überwiegend Bundes- und Landesstraßen.

Eine Besonderheit stellt der Rhein dar, da dieser den Kreis in zwei Hälften trennt. Um diesen zu queren gibt es direkte Straßenverbindungen nur über die Stadt Bonn. Alternativ gibt es einige Fährverbindungen. Für den Erhalt der eigenen Kreisstraßen stellt dieser Umstand einen belastenden Faktor dar. Um von der einen zur anderen Seite zu gelangen, müssen die Mitarbeitenden zwangsläufig durchs Stadtgebiet Bonn oder umfahren dieses weitläufig. Diese zusätzlichen Fahrzeiten und -wege außerhalb des Kreisgebietes sind wirtschaftlich gesehen ungünstig.

Insgesamt verwaltet und unterhält der Rhein-Sieg-Kreis 2,93 Mio. qm Verkehrsfläche. Diese verteilen sich auf insgesamt 255 km Kreisstraßen in eigener Baulast. Davon verlaufen 48,2 km innerhalb der kreisangehörigen Kommunen. Über 80 Prozent aller Kreisstraßen befinden sich außerhalb der Kommunen. Aus dem folgenden Streudiagramm wird deutlich, wie sich die Längen der 31 Kreise verteilen.



2020 positionierte sich der Rhein-Sieg-Kreis im interkommunalen Vergleich wie folgt<sup>42</sup>:

Grundzahl	Rhein-Sieg-Kreis	Minimum	1. Viertelwert	2. Viertelwert (Median)	3. Viertelwert	Maximum	Anzahl Werte
Ortsdurchfahrten in Baulast des Kreises (innerorts) in km	48,2	3,7	39,8	46,9	56,2	95,1	31
Kreisstraßen, freie Strecken in Baulast des Kreises (außerorts) in km	207	44,1	133	173	311	467	31
<b>Kreisstraßen in Baulast des Kreises gesamt in km</b>	<b>255</b>	<b>47,8</b>	<b>172</b>	<b>212</b>	<b>383</b>	<b>526</b>	<b>31</b>

<sup>42</sup> Quelle: Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) 2020

Mit den 255 km Kreisstraßen befindet sich der Rhein-Sieg-Kreis zwischen dem Median und dem dritten Viertelwert. Damit gehört der Rhein-Sieg-Kreis zu den 50 Prozent aller Kreise mit einem großen Straßennetz.

### 8.3.3.2 Bilanzkennzahlen

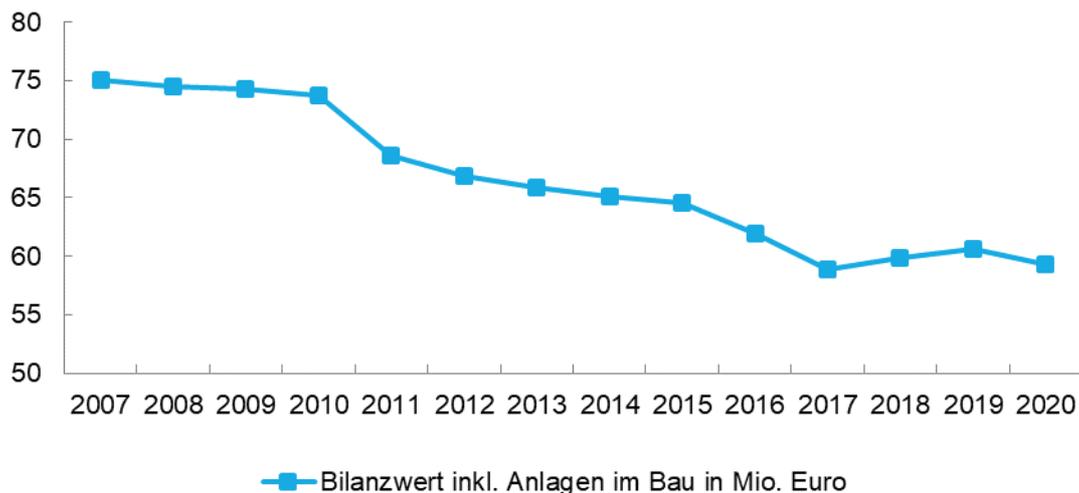
- ➔ Den bilanziellen Werterhalt der Verkehrsflächen hat der Rhein-Sieg-Kreis nicht sicherstellen können. Das Verkehrsflächenvermögen hat sich seit der Eröffnungsbilanz 2008 bis 2017 um 21 Prozent reduziert. Seit 2018 stabilisiert sich der Vermögenswert bei rund 60 Mio. Euro.

Im **Rhein-Sieg-Kreis** liegt der Anteil des Vermögenswertes der Verkehrsflächen an der Bilanzsumme bei rund acht Prozent. Damit liegt der Rhein-Sieg-Kreis unter dem ersten Viertelwert und gehört somit zu den Kreisen mit einer geringen Verkehrsflächenquote. Der durchschnittliche Bilanzwert liegt bei 20 Euro je qm. Damit gehört der Rhein-Sieg-Kreis ebenfalls zu den 25 Prozent aller Kreise, die einen geringen durchschnittlichen Bilanzwert je qm aufweisen.

#### Bilanzkennzahlen Verkehrsflächen 2020

Kennzahlen	Rhein-Sieg-Kreis	Minimum	1. Viertelwert	2. Viertelwert (Median)	3. Viertelwert	Maximum	Anzahl Werte
Verkehrsflächenquote in Prozent	7,75	6,54	9,96	12,30	18,56	30,56	27
Durchschnittlicher Bilanzwert je qm Verkehrsfläche in Euro	19,74	13,46	19,68	25,50	35,75	63,55	28

#### Entwicklung Bilanzwert Verkehrsflächen Rhein-Sieg-Kreis in Mio. Euro



Der Bilanzwert inklusive der Anlagen im Bau lag zur Eröffnungsbilanz 2007 bei 75 Mio. Euro. Bis Ende 2017 reduzierte sich das Verkehrsflächenvermögen um 21 Prozent auf 59 Mio. Euro.

Das entspricht einem jährlichen Werteverzehr von durchschnittlich 1,6 Mio. Euro. Ein hoher bilanzieller Werteverzehr des Verkehrsflächenvermögens stellt ein haushaltswirtschaftliches Risiko dar, denn die Verkehrsflächen werden auch zukünftig benötigt. Darüber hinaus ist eine gute und intakte Infrastruktur ein wesentlicher Standortfaktor. Diesen Handlungsbedarf hat der Rhein-Sieg-Kreis erkannt und steuert seit einigen Jahren einem weiteren Werteverzehr entgegen. Aufgrund deutlich höherer (Re-)Investitionen stabilisiert sich das Verkehrsflächenvermögen seit 2018. Der Bilanzwert der Verkehrsflächen liegt seitdem bei rund 60 Mio. Euro.

Sofern der Rhein-Sieg-Kreis auch in den Folgejahren auf diesem Niveau (re-)investiert, sollte der Kreis diesen Wert halten können. Höhere (Re-)Investitionen können dann sogar zu einem steigenden Bilanzwert führen. Dies ist aber u. a. vom Gesamtzustand der Kreisstraßen (außerplanmäßige Abschreibungen) und den Abschreibungshöhen (steigende Abschreibungen) abhängig.

### 8.3.4 Erhaltung der Verkehrsflächen

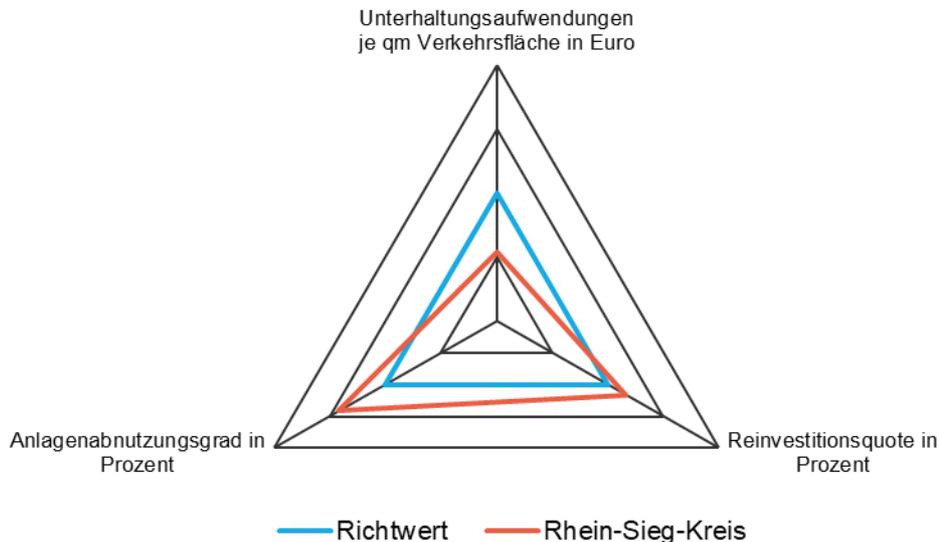
Die Verkehrsflächen sind Teil des Infrastrukturvermögens der Kreise. Ein Kreis muss den Zustand und damit auch den Wert dieses Vermögens langfristig erhalten. Inwieweit er dieses Ziel erreicht, hängt im Wesentlichen von den durchgeführten Unterhaltungsmaßnahmen und Reinvestitionen in die Verkehrsflächen ab. Entscheidend ist ebenso die aktuelle Ausgangsposition bezogen auf Alter und Zustand des Vermögens.

Für diese drei Einflussfaktoren bildet die gpaNRW Kennzahlen, denen wir dann Richtwerte gegenüberstellen. Die Richtwerte sind als Orientierung für eine wirtschaftliche Erhaltung der Verkehrsflächen über den gesamten Lebenszyklus hinweg zu betrachten.

Für die Unterhaltungsaufwendungen je qm Verkehrsfläche liegt ein Wert von 1,30 Euro je qm zugrunde. Er basiert auf dem in dem Merkblatt der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen ermittelten Finanzbedarf der Straßenerhaltung in Kommunen (M FinStrKom – Ausgabe 2019). Für die Reinvestitionsquote hat die gpaNRW einen Richtwert von 100 Prozent angesetzt. Dieser Wert beruht darauf, dass über die gesamte Nutzungsdauer der Verkehrsflächen die erwirtschafteten Abschreibungen vollständig reinvestiert werden. Der Richtwert für den Anlagenabnutzungsgrad liegt bei 50 Prozent. Dieser ist als Durchschnittswert aller Verkehrsflächen über ihren gesamten Lebenszyklus zu verstehen.

In dem folgenden Netzdiagramm haben wir die Richtwerte indexiert und den Kennzahlenwerten des **Rhein-Sieg-Kreises** gegenübergestellt.

## Einflussfaktoren 2020



Kennzahlen	Richtwert	Rhein-Sieg-Kreis
Unterhaltungsaufwendungen je qm Verkehrsfläche in Euro	1,30	0,70
Reinvestitionsquote in Prozent	100	117
Anlagenabnutzungsgrad in Prozent	50	71

Die Unterhaltungsaufwendungen beim Rhein-Sieg-Kreis liegen 2020 bei 0,70 Euro je qm Verkehrsfläche. Im 4-Jahres-Durchschnitt liegt dieser Wert mit 0,98 Euro je qm höher, aber dennoch unter dem empfohlenen Richtwert der FGSV mit 1,30 Euro je qm. 2020 reinvestierte der Rhein-Sieg-Kreis mit 117 Prozent überdurchschnittlich viel ins Kreisstraßennetz. Im 4-Jahres-Durchschnitt liegt die Reinvestitionsquote jedoch bei nur 67 Prozent. Der Anlagenabnutzungsgrad befindet sich mit 71 Prozent über dem Richtwert und zeigt eine bilanzielle Überalterung des Kreisstraßennetzes. Folgend untersuchen wir als gpaNRW diese Einflussfaktoren im Detail und stellen die Auswirkungen der vorgenannten Faktoren dar.

### 8.3.4.1 Alter und Zustand

- Der aus den Daten der Anlagenbuchhaltung errechnete Anlagenabnutzungsgrad von 71 Prozent zeigt eine bilanzielle Überalterung der Verkehrsflächen. Der tatsächliche Zustand zeigt viele sehr gute, aber auch viele schlechte Verkehrsflächen.

*Die Altersstruktur des Verkehrsflächenvermögens sollte ausgeglichen sein. Dies ist der Fall, wenn der Anlagenabnutzungsgrad über alle Verkehrsflächen hinweg bei 50 Prozent liegt. Entsprechend zur buchhalterischen Kennzahl sollte auch der tatsächliche Zustand der Verkehrsflächen eine ausgewogene Verteilung aufweisen.*

Der flächengewichtete Anlagenabnutzungsgrad in Prozent ergibt sich aus der Restnutzungsdauer und der Gesamtnutzungsdauer. Der Anlagenabnutzungsgrad der Verkehrsflächen des **Rhein-Sieg-Kreises** liegt bei 71 Prozent. Der Rhein-Sieg-Kreis hat damit den zweihöchsten

Anlagenabnutzungsgrad. Zudem zeigt dieser Wert eine bilanzielle Überalterung der Verkehrsflächen. Der tatsächliche Zustand zeigt dagegen viele sehr gute, aber auch einige sehr schlechte Verkehrsflächen.

Der Rhein-Sieg-Kreis lässt alle vier Jahre eine Zustandserfassung der Fahrbahnen durchführen. Mittlerweile liegen dem Kreis zwei Zustandskampagnen vor. Die Erfassungen fanden 2016 und 2020 statt. Die Ergebnisse mit der Verteilung der Zustandsklassen (ZK) sind für 2016 und 2020 in der folgenden Grafik dargestellt.

**Zustandsverteilung der Fahrbahnen Rhein-Sieg-Kreis in Prozent 2016 und 2020**

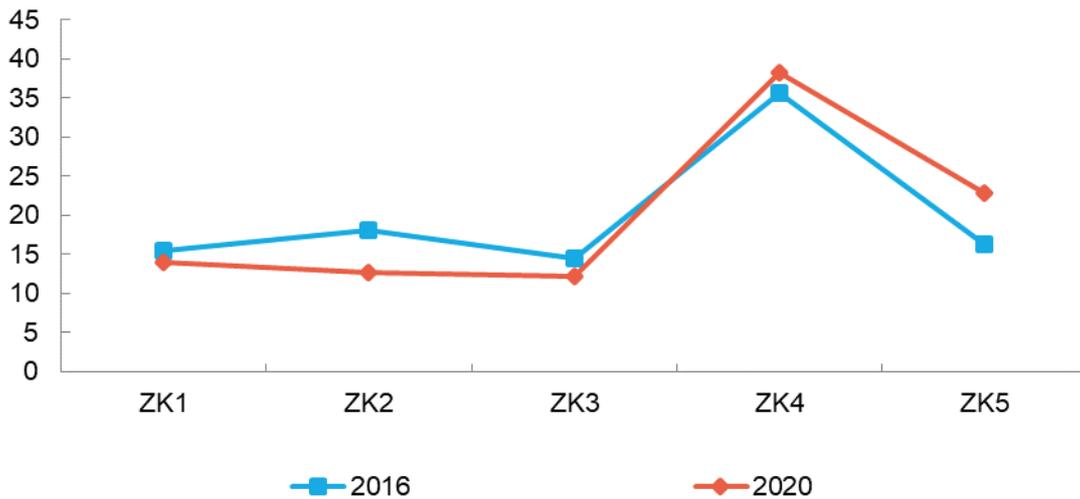


Die Verteilung der beiden Vergleichsjahre sieht für das gesamte Kreisstraßennetz ähnlich aus. Die Unterschiede sind nur geringfügig. Der Zustand der Flächen in der ZK1 (sehr gut) hat sich um knapp drei Prozent verbessert. Der Anteil an Flächen mit der ZK2 (gut) und ZK3 (mittel) hat sich reduziert. Zudem stieg der Anteil der ZK 5 (sehr schlecht) um zwei Prozent. Flächengewichtet hat sich der Straßenzustand im Rhein-Sieg-Kreis von 2016 auf 2020 minimal verschlechtert. Der flächengewichtete Zustand lag 2016 bei 2,67 und erhöhte sich 2020 auf 2,7. Die geringe Abweichung kann mit einer Unschärfe bei der Zustandserfassung einhergehen. In der Summe hat der Rhein-Sieg-Kreis den Zustand stabil gehalten. Zudem befinden sich über 50 Prozent der Flächen in einem guten (ZK2) bis sehr gutem (ZK1) Zustand. Zugenommen haben aber auch die kostenintensiven Flächen. In der ZK5 befinden sich derzeit 225.400 qm, die als erneuerungsbedürftig gelten.

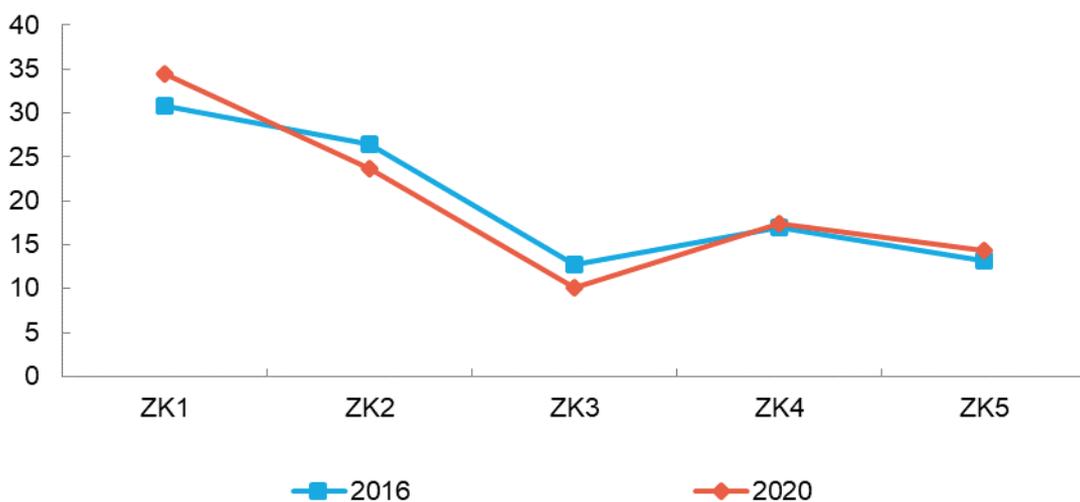
In den beiden folgenden Grafiken wird der Zustand der Kreisstraßen innerorts und außerorts dargestellt. Auch hier unterscheiden sich die jeweiligen Verlaufskurven der Vergleichsjahre nur geringfügig. Deutliche Unterschiede zeigen sich dagegen in den dortigen Anteilen der Zustandsklassen. Die innerörtlichen Flächen befinden sich in einem deutlich schlechteren Zustand als die Außerortsflächen. Während sich bei den innerörtlichen Kreisstraßen nur etwa 15 Prozent in der ZK1 befinden, sind es außerorts mit 34 Prozent mehr als doppelt so viele Flächen. Bei den Innerortsstraßen stieg der Wert in ZK5 von 16 Prozent in 2016 auf knapp 23 Prozent in 2020. Der Anteil der innerörtlichen ZK4 ist mit derzeit 38 Prozent ebenfalls sehr hoch. Das sind

die Flächen, die in den kommenden Jahren in die ZK5 übergehen. Bei den Außerortsstraßen befinden sich nur 14 Prozent in der ZK5 und weitere 17 Prozent in der ZK4. Hier ist ein geringeres Risiko eines sich verschlechternden Straßennetzes zu erkennen. Jedoch bilden die außerörtlichen Flächen mit 82 Prozent den überwiegenden Anteil an der Gesamtverkehrsfläche. Insofern sind die absoluten Zahlen der Flächen in qm außerorts höher. Dreiviertel der Flächen in ZK5 entfallen auf die Außerortsflächen.

**Zustandsverteilung der Fahrbahnen Rhein-Sieg-Kreis innerorts in Prozent 2016 und 2020**

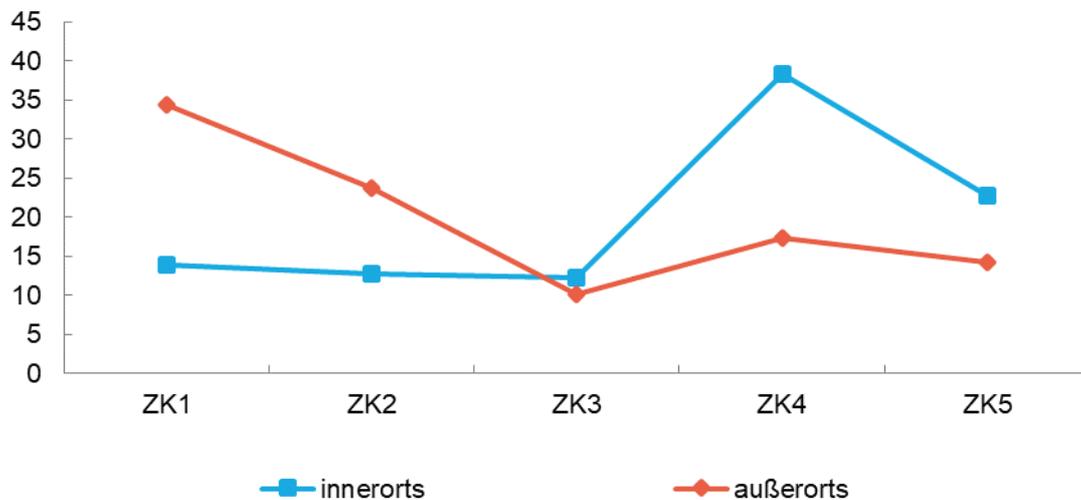


**Zustandsverteilung der Fahrbahnen Rhein-Sieg-Kreis außerorts in Prozent 2016 und 2020**



Die letzte Grafik zeigt die Zustandsklassen der Innerorts- und Außerortsstraßen 2020 im Vergleich.

### Zustandsverteilung der Fahrbahnen Rhein-Sieg-Kreis innerorts/außerorts in Prozent 2020



Deutliche Unterschiede zeigen sich vor allem bei der ZK1 und ZK4. In der Summe befinden sich die Außerortsstraßen in einem besseren Gesamtzustand. Insgesamt gesehen hat der Rhein-Sieg-Kreis einen guten bis sehr guten Straßenzustand vorzuweisen. Dennoch ist der Anteil in den ZK4 und ZK5 vergleichsweise hoch und bedarf einer intensiven Instandsetzungs- und Erneuerungsstrategie. Zudem sollten die innerörtlichen Flächen stärker in den Fokus rücken.

#### 8.3.4.2 Unterhaltung

##### → Feststellung

Die Unterhaltungsaufwendungen liegen im 4-Jahres-Durchschnitt mit 0,98 Euro je qm etwa ein Viertel unter dem empfohlenen Richtwert der FGSV. Dieser Wert enthält zudem 44 Prozent an Instandhaltungsrückstellungen.

*Um die festgesetzte Gesamtnutzungsdauer der Verkehrsfläche zu erreichen, ist eine entsprechende auskömmliche Unterhaltung erforderlich. Wie hoch die Unterhaltungsaufwendungen im Einzelfall sein müssen, ist von vielen verschiedenen Faktoren abhängig. Eine Orientierung bietet der Richtwert von 1,30 Euro je qm.*

Die Unterhaltungsaufwendungen der Verkehrsflächen liegen im **Rhein-Sieg-Kreis** im betrachteten Zeitraum 2017 bis 2020 bei durchschnittlich 0,98 Euro je qm. Damit liegt der Kreis etwa ein Viertel unter dem empfohlenen Richtwert der FGSV.

Die jährlichen Unterhaltungsaufwendungen schwanken zwischen zwei und drei Mio. Euro. Der Rhein-Sieg-Kreis bildet dabei jährlich hohe Rückstellungen infolge unterlassender Instandhaltungen. Momentan fließen diese Rückstellungen nicht vollständig in die Unterhaltung der Verkehrsflächen. Die Unterhaltungsaufwendungen enthalten etwa 44 Prozent an Instandhaltungsrückstellungen. So wurden 2017 bis 2020 insgesamt fünf Mio. Euro an Rückstellungen gebildet.

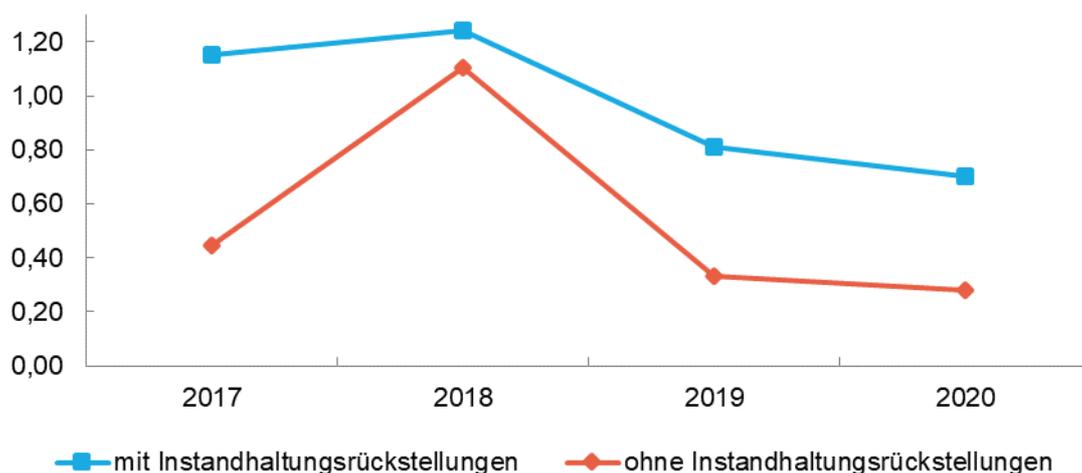
In der folgenden Tabelle sind die Unterhaltungsaufwendungen im Detail dargestellt. Die Aufwendungen aus der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung mit Straßen.NRW (betriebliche Erhaltung und Instandhaltungen) sind weitestgehend ähnlich. Die Werte steigen jedoch aufgrund der vereinbarten Preissteigerungen kontinuierlich. Große Schwankungen gibt es dagegen bei den Instandsetzungen, die der Rhein-Sieg-Kreis selbst verantwortet. Die Werte schwanken von 0,11 Euro je qm 2020 bis knapp einem Euro je qm 2018. Einen erheblichen Teil machen jedoch die erwähnten Instandhaltungsrückstellungen aus. Durchschnittlich 0,43 Euro je qm sind hier jährlich vom Rhein-Sieg-Kreis veranschlagt. Nach Aussagen des Rhein-Sieg-Kreises werden die Rückstellungen nötig, da Maßnahmen zum Jahresende nicht mehr ausgeführt werden können. Die Maßnahmen, für die Rückstellungen gebildet werden, setzt der Kreis zeitnah um.

**Unterhaltungsaufwendungen Rhein-Sieg-Kreis je qm in Euro 2017 bis 2020**

	2017	2018	2019	2020
Aufwendungen öffentlich-rechtliche Vereinbarung	0,11	0,14	0,14	0,16
Aufwendungen Instandsetzungen	0,33	0,97	0,19	0,11
Instandhaltungsrückstellungen	0,70	0,13	0,48	0,42
<b>Summe Unterhaltungsaufwendungen</b>	<b>1,15</b>	<b>1,24</b>	<b>0,81</b>	<b>0,70</b>

Aus der folgenden Grafik wird deutlich, wie hoch die Unterhaltungsaufwendungen ohne die Instandhaltungsrückstellungen ausfallen.

**Unterhaltungsaufwendungen Rhein-Sieg-Kreis je qm in Euro 2017 bis 2020**



Ohne die Rückstellungen verbleiben durchschnittlich etwa 0,55 Euro je qm Verkehrsfläche an tatsächlich eingesetzten Unterhaltungsmitteln. Dieser Wert liegt somit bei nur 42 Prozent des empfohlenen Richtwertes der FGSV.

**→ Empfehlung**

Die mit den Instandhaltungsrückstellungen verbundenen Unterhaltungsmaßnahmen sollte der Rhein-Sieg-Kreis weiterhin zeitnah umsetzen. Zudem sollte der Rhein-Sieg-Kreis die

Höhe der Unterhaltungsaufwendungen anhand der Altersstruktur und dem Sanierungsbedarf der Verkehrsflächen festlegen.

### 8.3.4.3 Reinvestitionen

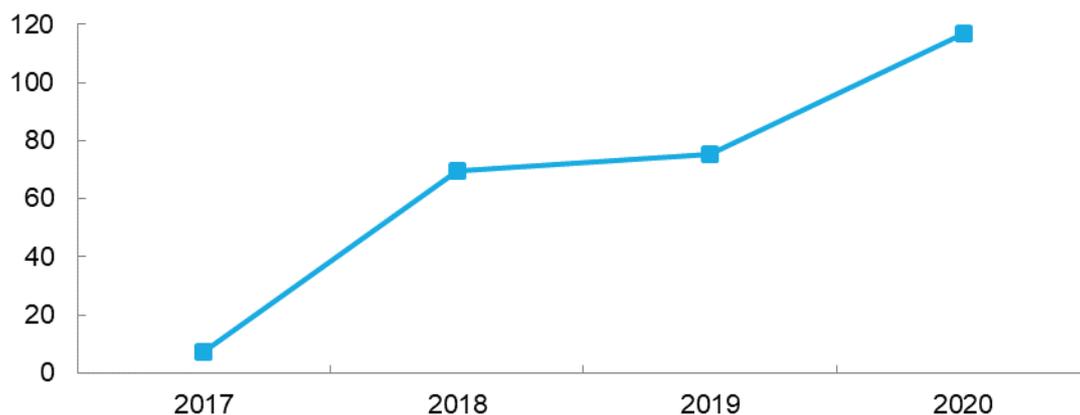
#### → Feststellung

Die durchschnittliche Reinvestitionsquote liegt im Rhein-Sieg-Kreis bei nur 67 Prozent.

*Über den gesamten Lebenszyklus hinweg sollten die erwirtschafteten Abschreibungen vollständig über Reinvestitionen wieder in die Verkehrsflächen fließen. Das heißt, dass die Reinvestitionsquote über den gesamten Lebenszyklus aller Verkehrsflächen 100 Prozent betragen sollte.*

Die durchschnittliche Reinvestitionsquote des **Rhein-Sieg-Kreises** liegt bei nur 67 Prozent. Damit reinvestiert der Kreis jährlich circa 2,1 Mio. Euro ins bestehende Kreisstraßennetz. Dem gegenüber stehen jährliche Abschreibungen von 3,1 Mio. Euro. Der Kreis möchte dem bisherigen Werteverzehr entgegenwirken und hat die Reinvestitionen in den letzten Jahren schrittweise gesteigert.

Reinvestitionsquote Rhein-Sieg-Kreis in Prozent 2017 bis 2020



2017 lag die Reinvestitionsquote bei etwa sieben Prozent und steigerte sich bis 2020 auf 117 Prozent. Weitere deutliche Steigerungen sind momentan nicht vorgesehen. Dennoch möchte der Rhein-Sieg-Kreis auch in den kommenden Jahren etwa 100 Prozent des abschreibungsbedingten Werteverzehrs ins bestehende Straßennetz reinvestieren.

#### Finanzmitteleinsatz

Verschiedene Neuerungen für die Kreise bringt das Ende 2018 in Kraft getretene zweite NKF-Weiterentwicklungsgesetz (2. NKFVG) mit. Das dort beschriebene Wirklichkeitsprinzip soll eine Weiterentwicklung des Vorsichtsprinzips darstellen. Mit dem Komponentenansatz sind Erhaltungsaufwendungen unter bestimmten Voraussetzungen aktivierbar. Beispielsweise bisher konsumtiv angesetzte Deckschichtenenerneuerungen könnten Kreise nun aktivieren. Die Details mit den nötigen Bedingungen sind im Gesetz definiert. Um die möglichen Auswirkungen darzustellen, haben wir eine weitere Kennzahl definiert. Die Kennzahl „Finanzmitteleinsatz“ setzt sich aus

den Unterhaltungsaufwendungen und den Reinvestitionen zusammen. Diese soll mögliche Verschiebungen von konsumtiven zu investiven Maßnahmen aufzeigen. Derzeit macht der Rhein-Sieg-Kreis vom Komponentenansatz keinen Gebrauch. Insofern gibt es hier keine Verschiebungen.

**Finanzmitteleinsatz Rhein-Sieg-Kreis je qm in Euro 2017 bis 2020**

Kennzahlen	2017	2018	2019	2020
Unterhaltungsaufwendungen	1,15	1,24	0,81	0,70
Reinvestitionen	0,08	0,76	0,81	1,27
<b>Finanzmitteleinsatz</b>	<b>1,23</b>	<b>2,00</b>	<b>1,62</b>	<b>1,97</b>

Den niedrigsten Finanzmitteleinsatz hatte der Rhein-Sieg-Kreis 2017. Den höchsten Wert gab es 2020 mit rund zwei Euro je qm. Durchschnittlich setzt der Rhein-Sieg-Kreis 1,71 Euro je qm an Finanzmitteln ein.

Eine werterhaltende Reinvestitionstätigkeit setzt voraus, dass mindestens in Höhe der Abschreibungen reinvestiert wird. Davon ausgehend ergibt sich für den Rhein-Sieg-Kreis inklusive der empfohlenen Unterhaltungsaufwendungen ein ungefährender jährlicher Finanzmittelbedarf von 2,40 Euro je qm. Auch dieser Wert soll eine Orientierung darstellen und ist von verschiedenen Faktoren abhängig. Dazu zählen u. a. die vorhandenen Strukturen, der Zustand der Kreisstraßen und die Gesamtstrategie mit den definierten Zielen und Kennzahlen.

Die derzeitige hohe Reinvestitionsquote benötigt der Rhein-Sieg-Kreis auch für die kommenden Jahre. Dies zeigt ein Blick auf die Flächen der Zustandsklasse ZK5. Derzeit gelten rund 16 Prozent aller Kreisstraßen als erneuerungsbedürftig. Dies sind etwa 225.400 qm und damit ein erheblicher Anteil. Bei einem Ansatz von etwa 200 Euro je qm für Erneuerungen, entspricht dies einem kurzfristigen Bedarf 45 Mio. Euro. Bei einer Reinvestitionsquote von 100 Prozent (3,2 Mio. Euro) benötigt der Rhein-Sieg-Kreis etwa 14 Jahre, um diesen kurzfristigen Bedarf abzubauen zu können. Dabei sind die Flächen in der Zustandsklasse ZK4 noch nicht berücksichtigt. Davon werden in den kommenden Jahren ebenfalls Flächen in die ZK5 übergehen.

Der Blick auf den momentanen Zustand der Kreisstraßen, den derzeitigen geringen Unterhaltungsaufwendungen und den Reinvestitionen zeigt finanzielle Risiken. Daher kann der Rhein-Sieg-Kreis momentan keine auskömmliche Finanzierung des Kreisstraßennetzes sicherstellen zu können.

➔ **Empfehlung**

Der Rhein-Sieg-Kreis sollte die Reinvestitionen anhand einer zu entwickelnden Gesamtstrategie ausrichten. Diese sollte den Zustand der Verkehrsflächen und die Unterhaltungstätigkeiten berücksichtigen.

## 8.4 Straßenbegleitgrün

Unter Straßenbegleitgrün versteht die gpaNRW alle Randbereiche innerhalb der Straßenparzelle, die nicht befestigt sind. Hierzu gehören insbesondere Grünflächen innerhalb eines Verkehrskreisels, Bankette und Böschungen, Straßenbäume, Pflanzbeete sowie Pflanzkübel.

Im Rhein-Sieg-Kreis erbringt Straßen.NRW die Pflegeleistungen für das Straßenbegleitgrün. Die Inhalte sind ebenfalls in der unter Punkt 8.3.1 „Steuerung“ beschriebenen öffentlich-rechtlichen Vereinbarung festgehalten. Auch für das Straßenbegleitgrün gibt es derzeit keine konkreten Qualitäts- und Quantitätsstandards. Eine Definition und vertragliche Festlegung dieser Standards ist sinnvoll und notwendig. Vom Rhein-Sieg-Kreis ist wiederum das Einhalten der Standards zu überprüfen.

### 8.4.1 Steuerung

#### → **Feststellung**

Der Rhein-Sieg-Kreis kann die Unterhaltung des Straßenbegleitgrüns nicht steuern. Hierfür fehlen die grundlegenden Informationen. Außerdem gibt es keine Gesamtstrategie zur Pflege inkl. Zielvorgaben und geeigneten Kennzahlen. Eine Kostenrechnung ist ebenfalls nicht vorhanden.

*Ein Kreis muss die Informationen wie Flächen und Finanzdaten aktuell vorliegen haben, da diese für eine zielgerichtete Steuerung unabdingbar sind. Hierzu sind geeignete Instrumente zur Erfassung der Teilflächen und deren Aufwuchs vorhanden. Für die Steuerung sollte zudem eine Kostenrechnung eingerichtet sein, die den Ressourceneinsatz für das Straßenbegleitgrün vollständig und transparent abbildet. Die Unterhaltung des Straßenbegleitgrüns sollte auf der Grundlage von Zielen erfolgen. Neben funktionalen Zielen (verkehrstechnische, ökologische u.a.) werden insbesondere Ziele mit Finanzbezug gebildet und durch Kennzahlen messbar gemacht. Über ein Controlling sollte die Zielerreichung gesteuert werden.*

Der **Rhein-Sieg-Kreis** hat bisher keine Informationen zu den Flächen und Pflegestufen des Straßenbegleitgrüns. Über eine Auswertung der Straßendatenbank von Straßen.NRW ließen sich die Flächenarten des Straßenbegleitgrüns ermitteln. Finanzdaten zum Straßenbegleitgrün liegen nicht vor. Analog zu den Verkehrsflächen ließ sich der anteilige Wert für die Pflege des Straßenbegleitgrüns nur näherungsweise ermitteln.

#### → **Empfehlung**

Die Flächen des Straßenbegleitgrüns, die Pflegestufen und die dazugehörigen Finanzdaten sollten vollständig und aktuell vorliegen.

#### → **Empfehlung**

Analog zu den Verkehrsflächen sollte der Rhein-Sieg-Kreis entweder einen erweiterten Zugang zur Straßendatenbank von Straßen.NRW haben oder ein eigenes Grünflächenkataster beschaffen. Die Datenbanken sollten idealerweise mit dem Geoinformationssystem des Kreises verknüpft sein.

Eine Kostenrechnung im Bereich des Straßenbegleitgrüns gibt es beim Rhein-Sieg-Kreis derzeit nicht. Analog zum Thema Verkehrsflächen sollte sich der Aufbau und die Gliederungstiefe

am Bedarf des Rhein-Sieg-Kreises orientieren. Die Kostenrechnung sollte ein Steuerungselement innerhalb der Grünflächenverwaltung darstellen. Mithilfe dessen lassen sich wirtschaftliche und nachhaltige Entscheidungen für die Pflege des Straßenbegleitgrüns bestimmen. Zudem können Ressourcenbedarf und Leistungsmengen so miteinander verknüpft werden, dass eine leistungsorientierte Kostenrechnung möglich wird und Budgets differenzierter darstellbar sind.

→ **Empfehlung**

Der Rhein-Sieg-Kreis sollte eine eigene Kostenrechnung aufbauen. Dabei sollten die Strukturen der Kostenrechnung und des Grünflächenkatasters aufeinander abgestimmt sein. Idealerweise kann der Rhein-Sieg-Kreis notwendige Daten von Straßen.NRW erhalten und zur Kontrolle und Steuerung nutzen.

Als Grundlage der Pflege des Straßenbegleitgrüns bedarf es außerdem einer Gesamtstrategie mit operativen Zielen. Um diese Ziele messen und steuern zu können, sind geeignete Kennzahlen nötig. Der Rhein-Sieg-Kreis hat derzeit keine Gesamtstrategie, Ziele oder Kennzahlen für die Pflege des Straßenbegleitgrüns definiert. Die Pflege basiert auf Grundlage der Standards bei Straßen.NRW. Diese Informationen liegen dem Rhein-Sieg-Kreis jedoch nicht umfänglich vor.

→ **Empfehlung**

Der Kreis sollte eine nachhaltige und steuerungswirksame Gesamtstrategie für die Pflege des Straßenbegleitgrüns entwickeln. Daraus lassen sich operative Ziele und geeignete Kennzahlen ableiten.

Kennzahlen mit Finanzbezug können aufzeigen, ob und wo Optimierungsmöglichkeiten bestehen. Sie bilden eine wesentliche Basis für Wirtschaftlichkeitsentscheidungen. Kennzahlen können auch transparent machen, inwieweit Flächenumfang und/oder -struktur die Höhe der Aufwendungen bestimmt. Hierzu eignen sich z. B. die Strukturkennzahlen. Durch Verringerung der in der Unterhaltung tendenziell teureren Flächenanteile könnten die Aufwendungen des Straßenbegleitgrüns günstig beeinflusst werden. Hier liegt ein Steuerungspotenzial für den Rhein-Sieg-Kreis.

## 8.4.2 Strukturen

- Der mit 78 Prozent hohe Anteil an Rasenflächen und der sehr geringe Baumbestand wirken sich vermutlich entlastend für den Rhein-Sieg-Kreis aus.

Die Strukturen des Straßenbegleitgrüns können begünstigenden wie belastenden Einfluss auf die Aufwendungen für das Straßenbegleitgrün nehmen. Daher macht die gpaNRW die Strukturen transparent und greift mögliche individuelle Besonderheiten auf.

Der **Rhein-Sieg-Kreis** stellt vier qm Straßenbegleitgrün je Einwohner zur Verfügung. Damit befindet sich der Kreis zwischen dem ersten Viertelwert und dem Median. Somit stellen mindestens 50 Prozent aller Kreise mehr Straßenbegleitgrün je Einwohner zur Verfügung.

### Strukturkennzahl Straßenbegleitgrün 2020

Kennzahlen	Rhein-Sieg-Kreis	Minimum	1. Viertelwert	2. Viertelwert (Median)	3. Viertelwert	Maximum	Anzahl Werte
Fläche Straßenbegleitgrün je EW in qm	4,02	0,90	2,66	6,58	10,70	17,30	26

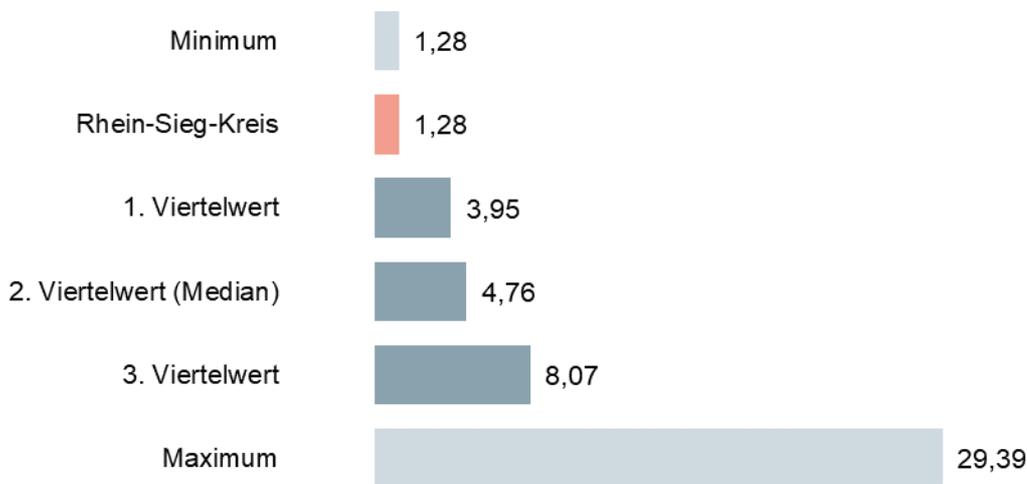
Der Rhein-Sieg-Kreis unterhält nach eigenen Angaben 2,4 Mio. qm Straßenbegleitgrün an insgesamt 255 km Kreisstraßen. In der folgenden Tabelle sind die verschiedenen Flächenarten aufgeführt. Diese Daten stammen aus der Straßendatenbank von Straßen.NRW. Mit 78 Prozent besteht der überwiegende Teil des Straßenbegleitgrüns aus Rasenflächen. Davon werden nur knapp 40 Prozent intensiv gepflegt. Beim Rhein-Sieg-Kreis sind das zum großen Teil die Bankette, die bis maximal 1,00 m Breite zum intensiven Pflegebereich gehören. Die geringe intensiv zu pflegende Fläche wirkt begünstigend bei der Pflege des Straßenbegleitgrüns.

### Flächen Straßenbegleitgrün Rhein-Sieg-Kreis in qm 2020

Straßenbegleitgrün	Flächen
Fläche Rasen	1.881.200
davon Fläche Rasen Intensivpflege	725.123
davon Fläche Rasen Extensivpflege	1.156.077
Fläche Sträucher/Gehölze	533.359
Fläche Beete/Wechselbepflanzung	0
<b>Gesamtfläche des Straßenbegleitgrüns</b>	<b>2.414.559</b>

Der Rhein-Sieg-Kreis hat zudem 3.080 straßenbegleitende Bäume. Mit durchschnittlich einem Baum je 1.000 qm Straßenbegleitgrün bildet der Rhein-Sieg-Kreis das Minimum aller Kreise. Das ist nur halb so viel wie der nächstfolgende Kreis.

### Bäume je 1.000 qm Straßenbegleitgrün 2020



In den interkommunalen Vergleich sind 21 Werte eingeflossen, die sich wie folgt verteilen:



Aus dem Diagramm ist die große Streuung beim Baumbestand erkennbar. Dieser Wert ist zum einen von der Fläche des Straßenbegleitgrüns und der absoluten Anzahl an Einzelbäumen abhängig. Eine geringe Fläche und viele Bäume erzeugen beispielsweise eine hohe Dichte. Der Rhein-Sieg-Kreis hat auf der Fläche des Straßenbegleitgrüns wenige Bäume stehen und somit eine geringe Anzahl beim Baumbestand je 1.000 Bäume.

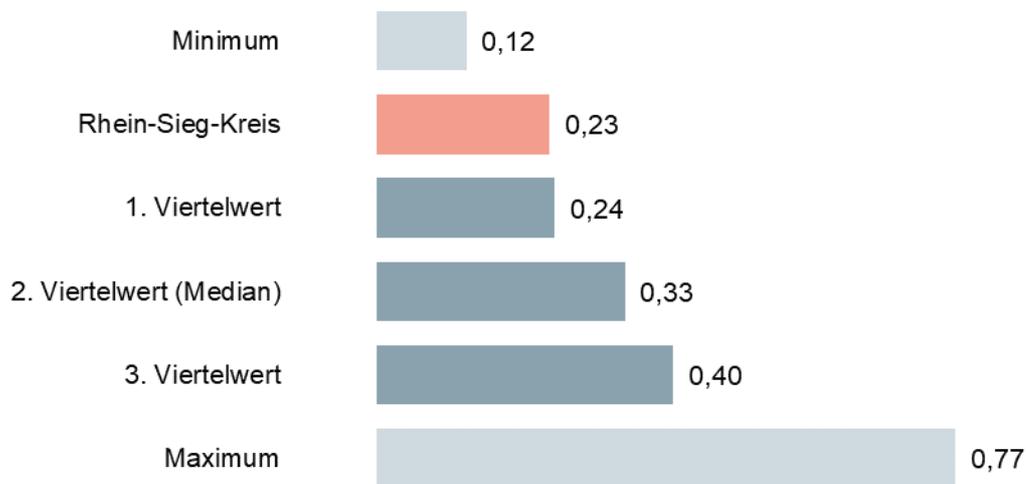
#### 8.4.3 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

- Der Rhein-Sieg-Kreis gehört zu den Kreisen mit niedrigen Aufwendungen für die Pflege des Straßenbegleitgrüns.

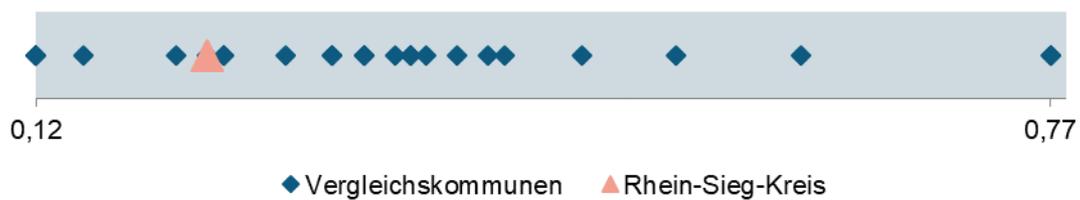
*Ein Kreis sollte die Pflege und Erhaltung des Straßenbegleitgrüns wirtschaftlich gestalten. Hierzu nutzt er Steuerungsinstrumente, um die Wirtschaftlichkeit hinsichtlich Flächen, deren Gestaltung und Pflege sowie die Leistungserbringung zu analysieren und zu bewerten. Orientiert an den notwendigen funktionalen Zielsetzungen und unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten setzt ein Kreis entsprechend angemessene Aufwendungen für das Straßenbegleitgrün ein.*

Der **Rhein-Sieg-Kreis** setzt 0,23 Euro je qm für die Pflege des Straßenbegleitgrüns inklusive der Baumpflege und -kontrollen ein.

### Aufwendungen Straßenbegleitgrün je qm in Euro 2020



In den interkommunalen Vergleich sind 24 Werte eingeflossen, die sich wie folgt verteilen:



Damit liegt der Rhein-Sieg-Kreis knapp unter dem ersten Viertelwert. Der Rhein-Sieg-Kreis gehört daher zu den 25 Prozent aller Kreise mit geringeren Aufwendungen. Dies hängt vermutlich mit dem sehr geringen Baumbestand und einem überwiegenden Anteil an Rasenflächen an der Gesamtfläche des Straßenbegleitgrüns zusammen. Da dem Kreis keine detaillierten Informationen zu den einzelnen Pflegestandards und deren Aufwendungen vorliegen, sind keine konkreten Aussagen zur Wirtschaftlichkeit möglich. Vielmehr kann der Rhein-Sieg-Kreis die Ergebnisse nutzen, um die nächsten Schritte anzugehen. Dazu gehören ausreichend differenzierte Daten, eine Kostenrechnung und eine Gesamtstrategie inklusive der operativen Ziele und geeigneter Kennzahlen.

## 8.5 Anlage: Ergänzende Tabellen

**Tabelle 1: Zusammenstellung der Feststellungen und Empfehlungen der gpaNRW zur überörtlichen Prüfung 2022/2023 – Verkehrsflächen und Straßenbegleitgrün**

Feststellung		Seite	Empfehlung		Seite
<b>Verkehrsflächen</b>					
F1	Der Rhein-Sieg-Kreis hat eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) abgeschlossen. Diese beinhaltet die bauliche und betriebliche Erhaltung von 255 km Kreisstraßen. Bezüglich der Qualitäts- und Quantitätsstandards sowie den Kontrollpflichten besteht Optimierungsbedarf.	283	E1.1	Der Rhein-Sieg-Kreis sollte konkrete und messbare Qualitäts- und Quantitätsstandards mit Straßen.NRW definieren und vertraglich festhalten. Die erbrachten Leistungen sollte der Kreis prüfen.	284
			E1.2	Die Vereinbarungen sollte der Rhein-Sieg-Kreis mindestens alle vier bis fünf Jahre einer Wirtschaftlichkeitsanalyse unterziehen.	284
F2	Bei der Datenlage besteht Optimierungsbedarf, um den Erhalt der Verkehrsflächen systematisch und nachhaltig steuern zu können.	285	E2	Die Bestands-, Bilanz- und Finanzdaten sollte der Rhein-Sieg-Kreis differenziert, vollständig und aktuell vorliegen haben.	285
F3	Der Rhein-Sieg-Kreis hat seit 2020 eine eigene Straßendatenbank. Diese ist jedoch noch nicht dazu geeignet, den Erhalt der Verkehrsflächen systematisch und nachhaltig zu steuern.	285	E3.1	Die Datenerfassung, Datenhaltung und -pflege sollte der Rhein-Sieg-Kreis mit Straßen.NRW abstimmen.	286
			E3.2	Der Rhein-Sieg-Kreis sollte während der Vertragslaufzeit einen erweiterten Zugang zur Straßendatenbank von Straßen.NRW haben.	287
			E3.3	Die Straßendaten von Straßen.NRW sollte der Kreis regelmäßig im geeigneten Austauschformat abfragen und sichern. So sind die Daten als Backup jederzeit auch beim Kreis verfügbar.	287
			E3.4	Die Strukturen der Straßendatenbanken, dem Aufbruchmanagement, der Kostenrechnung und der Anlagenbuchhaltung sollten aufeinander abgestimmt sein. Zudem ist eine doppelte Datenhaltung zu vermeiden. Der Rhein-Sieg-Kreis sollte daher geeignete Prozesse zur Datenhaltung und -pflege definieren. Dadurch wird festgelegt, wer wann welche Daten pflegt.	287

Feststellung		Seite	Empfehlung		Seite
			E3.5	Der Rhein-Sieg-Kreis sollte den Zustand auch für die weiteren befestigten Flächen wie z. B. den Radwegen, Gehwegen, Busbuchten, etc. regelmäßig erfassen und in die Straßendatenbank integrieren.	287
			E3.6	Analog zu den Straßendaten sollte der Rhein-Sieg-Kreis auch einen Zugriff auf die Aufbruchverwaltung von Straßen.NRW erhalten. Dadurch behält der Kreis den Überblick über beantragte, genehmigte, laufende und abgeschlossene Aufgrabungen.	288
			E3.7	Der Kreis sollte eine eigene Software zum Aufbruchmanagement haben. Zudem sollten Straßendatenbank, Aufbruchmanagement und Geoinformationssystem miteinander verknüpft sein. Dadurch lässt sich des Aufbruchmanagement, von der Koordinierung über die Genehmigung bis hin zur Kontrolle und Abnahme verbessern und digitalisieren.	288
			E3.8	Der Rhein-Sieg-Kreis sollte eine Aufgrabungsrichtlinie inklusive eigener Formulare erstellen. Diese sollte verbindliche Regelungen zum Umgang mit Aufgrabungen und Baumaßnahmen beinhalten. Die Richtlinie sollte als Bedingung für Arbeiten im Straßenraum dienen.	288
F4	Der Rhein-Sieg-Kreis hat keine Kostenrechnung.	289	E4	Der Rhein-Sieg-Kreis sollte eine eigene Kostenrechnung aufbauen. Dabei sollten die Strukturen der Kostenrechnung und der Straßendatenbank aufeinander abgestimmt sein. Idealerweise kann der Rhein-Sieg-Kreis notwendige Daten von Straßen.NRW erhalten und diese zur Kontrolle und Steuerung nutzen.	289
F5	Im Rhein-Sieg-Kreis gibt es strategische Produktziele zur Digitalisierung, Klimaschutz und Mobilität. Für den Kreisstraßenbau wurde ein operatives Ziel zur Digitalisierung inklusive einer Kennzahl definiert. Die strategische Steuerung und das operative Controlling sind dennoch ausbaufähig.	290	E5	Weitere konkrete operative Ziele und geeignete Kennzahlen sollten definiert werden.	291
F6	Das Finanzwesen und der Kreisstraßenbau stimmen sich in buchhalterischen Fragen gut miteinander ab. Eine Schnittstelle zwischen der Anlagenbuchhaltung und Straßendatenbank gibt es nicht. Ebenso gab es seit der Eröffnungsbilanz keine weiteren körperlichen Inventuren.	291	E6.1	Die Bereiche Finanzwesen und Kreisstraßenbau sollten sicherstellen, dass die Anlagegüter in der Anlagenbuchhaltung und der (eigenen) Straßendatenbank identisch sind. Zudem sollte eine direkte Schnittstelle zwischen beiden Systemen eingerichtet sein.	293
			E6.2	Die körperliche Inventur sollte der Rhein-Sieg-Kreis zeitnah nachholen. Die regelmäßigen Zustandserfassungen bilden hierfür eine sehr gute Grundlage.	293

Feststellung		Seite	Empfehlung		Seite
F7	Die Unterhaltungsaufwendungen liegen im 4-Jahres-Durchschnitt mit 0,98 Euro je qm etwa ein Viertel unter dem empfohlenen Richtwert der FGSV. Dieser Wert enthält zudem 44 Prozent an Instandhaltungsrückstellungen.	301	E7	Die mit den Instandhaltungsrückstellungen verbundenen Unterhaltungsmaßnahmen sollte der Rhein-Sieg-Kreis weiterhin zeitnah umsetzen. Zudem sollte der Rhein-Sieg-Kreis die Höhe der Unterhaltungsaufwendungen anhand der Altersstruktur und dem Sanierungsbedarf der Verkehrsflächen festlegen.	302
F8	Die durchschnittliche Reinvestitionsquote liegt im Rhein-Sieg-Kreis bei nur 67 Prozent.	303	E8	Der Rhein-Sieg-Kreis sollte die Reinvestitionen anhand einer zu entwickelnden Gesamtstrategie ausrichten. Diese sollte den Zustand der Verkehrsflächen und die Unterhaltungstätigkeiten berücksichtigen.	304
<b>Straßenbegleitgrün</b>					
F9	Der Rhein-Sieg-Kreis kann die Unterhaltung des Straßenbegleitgrüns nicht steuern. Hierfür fehlen die grundlegenden Informationen. Außerdem gibt es keine Gesamtstrategie zur Pflege inkl. Zielvorgaben und geeigneten Kennzahlen. Eine Kostenrechnung ist ebenfalls nicht vorhanden.	305	E9.1	Die Flächen des Straßenbegleitgrüns, die Pflegestufen und die dazugehörigen Finanzdaten sollten vollständig und aktuell vorliegen.	305
			E9.2	Analog zu den Verkehrsflächen sollte der Rhein-Sieg-Kreis entweder einen erweiterten Zugang zur Straßendatenbank von Straßen.NRW haben oder ein eigenes Grünflächenkataster beschaffen. Die Datenbanken sollten idealerweise mit dem Geoinformationssystem des Kreises verknüpft sein.	305
			E9.3	Der Rhein-Sieg-Kreis sollte eine eigene Kostenrechnung aufbauen. Dabei sollten die Strukturen der Kostenrechnung und des Grünflächenkatasters aufeinander abgestimmt sein. Idealerweise kann der Rhein-Sieg-Kreis notwendige Daten von Straßen.NRW erhalten und zur Kontrolle und Steuerung nutzen.	306
			E9.4	Der Kreis sollte eine nachhaltige und steuerungswirksame Gesamtstrategie für die Pflege des Straßenbegleitgrüns entwickeln. Daraus lassen sich operative Ziele und geeignete Kennzahlen ableiten.	306

**Tabelle 2: Einflussfaktoren Erhaltung der Verkehrsflächen 2020**

Kennzahlen	Rhein-Sieg-Kreis	Minimum	1. Viertelwert	2. Viertelwert (Median)	3. Viertelwert	Maximum	Anzahl Werte
Anlagenabnutzungsgrad in Prozent	70,79	37,78	46,52	55,34	65,77	80,16	20
Unterhaltungsaufwendungen je qm in Euro	0,70	0,22	0,53	0,68	1,07	1,57	29
Unterhaltungsaufwendungen im 4-Jahres-Durchschnitt je qm in Euro	0,98	0,36	0,53	0,81	1,12	1,50	24
Reinvestitionsquote in Prozent	117	13,65	39,80	77,94	103	168	30
Reinvestitionsquote im 4-Jahres-Durchschnitt in Prozent	67,02	20,53	42,76	54,40	69,69	191	27

## 9. gpa-Kennzahlenset

### 9.1 Inhalte, Ziele und Methodik

Die gpaNRW stützt die Analysen im Wesentlichen auf Kennzahlen. Dabei haben sich für die einzelnen Handlungsfelder der Kreise bestimmte Kennzahlen als besonders aussagekräftig und steuerungsrelevant herausgestellt. Diese Schlüsselkennzahlen sind im gpa-Kennzahlenset zusammengefasst. Wir erheben die Kennzahlen kontinuierlich in unseren Prüfungen, um den Kreisen eine aktuelle Standortbestimmung zu ermöglichen.

Für Handlungsfelder, die wir in vorangegangenen Prüfungen untersucht haben, hat die gpaNRW in den aktuellen Prüfungen keinen Bericht erstellt. Analysen, Empfehlungen sowie Hinweise zu Konsolidierungsmöglichkeiten sind aus den vorangegangenen Prüfungsberichten bekannt oder übergreifend unter [www.gpanrw.de](http://www.gpanrw.de) in der Rubrik Prüfung veröffentlicht. Sofern wir das dargestellte Handlungsfeld aktuell geprüft haben, stehen Analysen sowie Feststellungen und Empfehlungen im jeweils genannten Teilbericht.

In einigen Fällen verzichten wir in dieser Prüfungsrunde auf eine Fortschreibung der Kennzahlen aus der letzten Prüfungsrunde. Dies betrifft die Handlungsfelder Personal, Gebäudeportfolio, Gebäudewirtschaft, Schulen, Eingliederungshilfe, Ausbildungsförderung, öffentlicher Gesundheitsdienst und Straßenbeleuchtung.

Bei der Grunddatenerhebung und den Kennzahlenberechnungen hat die gpaNRW Plausibilitätsprüfungen durchgeführt. Damit ist die Validität der Daten und die interkommunale Vergleichbarkeit der Kennzahlenwerte sichergestellt. Hierzu dienen auch die mit den Verantwortlichen geführten Gespräche.

Die Definitionen der Grunddaten und Kennzahlen stellt die gpaNRW den Kreisen zur Verfügung. So können die Kreise die Kennzahlen auch außerhalb der Prüfung fortschreiben. Die Kreise können sie für die strategische und operative Steuerung nutzen und sie in die Haushaltspläne und Jahresabschlüsse integrieren.

### 9.2 Aufbau des gpa-Kennzahlensets

Das gpa-Kennzahlenset enthält aus den aktuellen Prüfungen der Kreise - gegliedert nach den Handlungsfeldern -

- die Werte des jeweiligen Kreises,
- die interkommunalen Vergleichswerte,
- die Anzahl der Vergleichswerte sowie
- das Vergleichsjahr für den interkommunalen Vergleich.

Sofern die gpaNRW die Kennzahlen bereits in einer vorangegangenen Prüfung erhoben hat, enthält die Übersicht auch diese Werte. Bei manchen Kennzahlen haben sich zwischenzeitlich die Grunddatendefinitionen geändert. Ebenso haben wir in dieser Prüfungsrunde einige Kennzahlen erstmals erhoben. In beiden Fällen bilden wir nur die aktuellen Kennzahlenwerte ab und geben in der entsprechenden Spalte für Vorjahre den Hinweis „keine Angabe (k. A.)“. Der Zusatz „k. A.“ deutet somit nicht automatisch auf eine mangelnde Datenlieferung des Kreises hin.

Der Kreis soll seinen Kennzahlenwert gut einordnen können. Deshalb stellen wir im gpa-Kennzahlenset folgende Vergleichswerte dar:

- die Extremwerte, also das Minimum und Maximum sowie
- drei Viertelwerte.

Die Viertelwerte teilen eine nach Größe geordnete statistische Reihe in vier Viertel. Der erste Viertelwert teilt die vorgefundenen Werte so, dass 25 Prozent darunter und 75 Prozent darüber liegen. Der zweite Viertelwert entspricht dem Median und liegt in der Mitte der statistischen Reihe, d.h. 50 Prozent der Werte liegen unterhalb und 50 Prozent oberhalb dieses Wertes. Der dritte Viertelwert teilt die vorgefundenen Werte so, dass 75 Prozent darunter und 25 Prozent darüber liegen.

Die Zahl der in den interkommunalen Vergleich eingegangenen Daten gibt einen Hinweis auf die statistische Sicherheit der Vergleichswerte. Von der gpaNRW durchgeführte Auswertungen haben gezeigt, dass sich beim weitaus überwiegenden Teil der Kennzahlen schon nach Einbeziehung von 12 bis 15 Vergleichswerten die statistischen Lagemaße ausreichend stabilisiert haben.

Die Kennzahlenwerte des interkommunalen Vergleichs und die zugehörigen Werte des Kreises basieren auf den jeweils aktuellsten vorliegenden Daten. Abhängig von den benötigten Grunddaten lagen während der Prüfung unterschiedliche Datenstände vor. Für jede Kennzahl ist deshalb das Jahr des interkommunalen Vergleichs angegeben. Der aktuelle Wert des Kreises bezieht sich ebenfalls auf das angegebene Vergleichsjahr.

Sofern die gpaNRW das Handlungsfeld aktuell geprüft hat, ist der betreffende Teilbericht in der letzten Spalte benannt.

## 9.3 gpa-Kennzahlenset

### gpa-Kennzahlenset des Rhein-Sieg-Kreises

Handlungsfelder / Kennzahlen	Rhein-Sieg-Kreis 2014	Rhein-Sieg-Kreis aktuell	Minimum	1. Viertelwert	2. Viertelwert (Median)	3. Viertelwert	Maximum	Anzahl Werte	Vergleichsjahr	Teilbericht
<b>Haushaltssituation</b>										
Jahresergebnis je EW* in Euro	5,42	53,74	-8,31	11,50	30,81	46,78	91,93	31	2020	Finanzen
Umlagevolumen je EW in Euro	402	478	375	497	581	644	800	31	2020	Finanzen
Umlagedarf je EW in Euro	397	424	369	477	539	609	764	31	2020	Finanzen
Eigenkapitalquote 1 in Prozent	11,29	18,42	6,53	11,24	18,42	22,65	36,46	31	2020	Finanzen
Eigenkapitalquote 2 in Prozent	26,53	33,10	22,37	32,16	34,48	39,01	49,96	31	2020	Finanzen
Gesamtverbindlichkeiten Konzern je EW in Euro	590	502	91,35	183	278	492	1.008	30	2020	Finanzen
Saldo aus laufender Verwaltungstätigkeit je EW in Euro	16,03	111	3,66	34,33	53,59	76,13	111	31	2020	Finanzen
<b>Zahlungsabwicklung</b>										
Einzahlungen je Vollzeit-Stelle Zahlungsabwicklung	k. A.	43.991	14.245	26.766	32.009	45.441	78.976	31	2021	./.
Ungeklärte Zahlungseingänge je 10.000 Einzahlungen	k. A.	117	2,00	29,35	49,66	90,31	456	31	2022	./.
Abgewickelte Vollstreckungsforderungen je Vollzeit-Stelle Vollstreckung	k. A.	1.137	949	1.431	1.682	2.307	3.346	30	2021	./.
Bestand Vollstreckungsforderungen je Vollzeit-Stelle Vollstreckung	k. A.	1.417	445	1.412	2.089	2.860	9.102	30	2021	./.

Handlungsfelder / Kennzahlen	Rhein-Sieg-Kreis 2014	Rhein-Sieg-Kreis aktuell	Minimum	1. Viertelwert	2. Viertelwert (Median)	3. Viertelwert	Maximum	Anzahl Werte	Vergleichsjahr	Teilbericht
<b>Informationstechnik (IT)</b>										
IT-Kosten je Arbeitsplatz mit IT-Ausstattung in Euro	k. A.	5.593	3.140	3.708	4.341	5.251	6.686	31	2020	Informati-onstechnik
<b>Kfz-Zulassung</b>										
Fälle je Vollzeit-Stelle Kfz-Zulassung	k. A.	4.237	2.626	3.307	3.478	4.227	8.004	28	2020	./.
<b>Hilfe zur Pflege</b>										
Transferaufwendungen der Hilfe zur Pflege je Leistungsbezieher in Euro	17.157	13.136	9.679	10.752	11.233	11.972	13.136	25	2020	Hilfe zur Pflege
Leistungsbezieher von Hilfe zur Pflege je 1.000 EW ab 65 Jahre	k. A.	11,67	11,67	15,27	16,84	18,08	22,45	27	2020	Hilfe zur Pflege
Anteil Leistungsbezieher ambulant an den Leistungsbeziehern in Prozent	21,5	13,02	4,78	9,76	11,05	13,87	28,72	27	2020	Hilfe zur Pflege
Erträge aus sonstigen privatrechtlichen Ansprüchen für Hilfe zur Pflege je Leistungsbezieher in Euro	k. A.	102	20,94	85,02	147	231	539	21	2020	Hilfe zur Pflege
<b>Grundsicherung für Arbeitssuchende<sup>43</sup></b>										
Transferaufwendungen für Unterkunft und Heizung nach dem SGB II je Leistungsbezieher in Euro	k. A.	2.765	1.855	2.284	2.370	2.511	2.947	31	2020	./.
Transferaufwendungen für einmalige Leistungen nach § 24 Absatz 3 SGB II je Leistungsbezieher in Euro	k. A.	41,66	24,27	35,50	41,66	48,47	70,58	31	2020	./.
<b>Hilfe zur Erziehung</b>										
Fehlbetrag Hilfe zur Erziehung je EW von 0 bis unter 21 Jahre in Euro	k. A.	839	314	534	649	747	916	27	2020	Hilfe zur Erziehung

<sup>43</sup> Laut Bundesagentur für Arbeit.

Handlungsfelder / Kennzahlen	Rhein-Sieg-Kreis 2014	Rhein-Sieg-Kreis aktuell	Minimum	1. Viertelwert	2. Viertelwert (Median)	3. Viertelwert	Maximum	Anzahl Werte	Vergleichsjahr	Teilbericht
Aufwendungen Hilfe zur Erziehung je Hilfefall in Euro	24.283	31.068	15.693	18.156	22.179	25.661	33.564	26	2020	Hilfe zur Erziehung
Anteil ambulante Hilfefälle an den Hilfefällen Hilfe zur Erziehung in Prozent	52,60	53,70	40,72	50,20	55,61	60,08	71,19	26	2020	Hilfe zur Erziehung
Anteil Hilfefälle nach § 33 SGB VIII an den stationären Hilfefällen Hilfe zur Erziehung in Prozent	50,20	51,29	44,25	51,39	56,31	61,50	86,77	27	2020	Hilfe zur Erziehung
Hilfefälle Hilfe zur Erziehung je 1.000 EW von 0 bis unter 21 Jahre (Falldichte HzE)	28,40	27,64	15,35	24,65	27,66	34,54	44,94	26	2020	Hilfe zur Erziehung
<b>Tagesbetreuung für Kinder</b>										
Fehlbetrag Tagesbetreuung für Kinder je EW von 0 bis unter 6 Jahre in Euro	k. A.	2.630	2.190	2.538	2.753	2.986	4.178	27	2020	./.
Verhältnis Elternbeiträge zu den Aufwendungen Tageseinrichtungen für Kinder (Elternbeitragsquote) in Prozent	k. A.	16,56	2,78	10,59	11,31	12,83	16,56	27	2020	./.
Fehlbetrag Tageseinrichtungen für Kinder je Platz in Euro	k. A.	3.333	2.844	3.215	3.477	4.036	5.738	27	2020	./.
<b>Kinder- und Jugendarbeit</b>										
Fehlbetrag Kinder- und Jugendarbeit je EW von 6 bis unter 21 Jahre in Euro	k. A.	94,49	9,21	45,69	67,82	99,13	186	27	2020	./.
<b>Vermessungs- und Katasterwesen</b>										
Aufwendungen Vermessungs- und Katasterwesen je EW in Euro	13,60	12,10	4,27	10,45	12,12	14,32	20,87	31	2020	./.
Aufwendungen Vermessungs- und Katasterwesen je ha in Euro	69,00	63,05	18,69	31,01	39,78	64,44	106	31	2020	./.

Handlungsfelder / Kennzahlen	Rhein-Sieg-Kreis 2014	Rhein-Sieg-Kreis aktuell	Minimum	1. Viertelwert	2. Viertelwert (Median)	3. Viertelwert	Maximum	Anzahl Werte	Vergleichsjahr	Teilbericht	
Übernommene Teilungsvermessungen je Vollzeit-Stelle Vermessungs- und Katasterwesen	52	50,61	21	56	73	94	139	31	2020	./.	
Durch Teilungsvermessungen neu gebildete Flurstücke je Vollzeit-Stelle Vermessungs- und Katasterwesen	198	181	79	219	253	338	476	31	2020	./.	
Übernommene Gebäudeobjekte je Vollzeit-Stelle Vermessungs- und Katasterwesen	k. A.	182	169	364	518	719	1.623	31	2020	./.	
<b>Bauaufsicht</b>											
Fälle je Vollzeit-Stelle Bauaufsicht	k. A.	120	72	97	112	129	213	27	2020	Bauaufsicht	
Anteil zurückgenommener Bauanträge an den Bauanträgen in Prozent	k. A.	7,75	2,58	4,20	6,09	9,22	17,35	26	2020	Bauaufsicht	
Gesamtlaufzeit von Bauanträgen (normales Genehmigungsverfahren) in Kalendertagen	k. A.	124	58	106	124	150	256	17	2020	Bauaufsicht	
Gesamtlaufzeit von Bauanträgen (einfaches Genehmigungsverfahren) in Kalendertagen	k. A.	119	42	81	89	119	215	18	2020	Bauaufsicht	
<b>Verkehrsflächen</b>											
Anlagenabnutzungsgrad Verkehrsflächen in Prozent	k. A.	gpa-Richtwert: 50 Prozent**								2020	Verkehrsflächen und Straßenbegleitgrün
		70,79	37,78	46,52	55,34	65,77	80,16	20			
Unterhaltungsaufwendungen je qm Verkehrsfläche in Euro	k. A.	gpa-Richtwert: 1,30 Euro**								2020	Verkehrsflächen und Straßenbegleitgrün
		0,70	0,22	0,53	0,68	1,07	1,57	29			

Handlungsfelder / Kennzahlen	Rhein-Sieg-Kreis 2014	Rhein-Sieg-Kreis aktuell	Minimum	1. Viertelwert	2. Viertelwert (Median)	3. Viertelwert	Maximum	Anzahl Werte	Vergleichsjahr	Teilbericht
Reinvestitionsquote Verkehrsflächen in Prozent	k. A.	gpa-Richtwert: 100 Prozent**								Verkehrsflächen und Straßenbegleitgrün
		117	13,65	39,80	77,94	103	168	30	2020	
<b>Straßenbegleitgrün</b>										
Fläche Straßenbegleitgrün je EW in qm	k. A.	4,02	0,90	2,66	6,58	10,70	17,30	26	2020	Verkehrsflächen und Straßenbegleitgrün
Aufwendungen Straßenbegleitgrün je qm in Euro	k. A.	0,23	0,12	0,24	0,33	0,40	0,77	24	2020	Verkehrsflächen und Straßenbegleitgrün

\*EW = Einwohner

\*\*Hintergründe und Definitionen der einzelnen Richtwerte stehen im Teilbericht Verkehrsflächen und Straßenbegleitgrün

Lfd. Nr.	Seite (im GPA-Bericht)	Empfehlung (E) der GPA Feststellung (F) der GPA	Stellungnahme der Verwaltung
110	286	E9.9 siehe gesonderte Aufstellung für nichtöffentlichen Sitzungsteil	siehe gesonderte Aufstellung für nichtöffentlichen Sitzungsteil
<b>Verkehrsflächen und Straßenbegleitgrün (Stabsstelle 4-11)</b>			
<b>Verkehrsflächen</b>			
111	295	F1 Der Rhein-Sieg-Kreis hat eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) abgeschlossen. Diese beinhaltet die bauliche und betriebliche Erhaltung von 255 km Kreisstraßen. Bezüglich der Qualitäts- und Quantitätsstandards sowie den Kontrollpflichten besteht Optimierungsbedarf.	Die Vereinbarung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW beinhaltet unter anderem die Verkehrssicherungspflicht mit einer regelmäßigen Streckenkontrolle, einfache Instandsetzungsarbeiten sowie den Winterdienst und Pflegearbeiten. Die detaillierten Maßnahmen sind in einem Leistungskatalog festgehalten. Die Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb ist erfolgreich und zweckdienlich.
112	296	E1.1 Der Rhein-Sieg-Kreis sollte konkrete und messbare Qualitäts- und Quantitätsstandards mit Straßen.NRW definieren und vertraglich festhalten. Die erbrachten Leistungen sollte der Kreis prüfen.	Die Leistungen von Straßen NRW sind in einem Leistungskatalog festgehalten. Eine darüber-hinausgehende Festlegung weiterer Qualitäts- und Quantitätsstandards könnte nur über eine Anpassung des bestehenden Vertrages erfolgen. Im Rahmen dieser Anpassung ist von höheren Kosten für den Kreis auszugehen. Gleichzeitig müsste der Kreis weiteres Personal einstellen, um die Einhaltung der neuen Standards zu kontrollieren. Seitens des Fachbereiches wird von der Umsetzung der Empfehlung abgeraten.
113	296	E1.2 Die Vereinbarungen sollte der Rhein-Sieg-Kreis mindestens alle vier bis fünf Jahre einer Wirtschaftlichkeitsanalyse unterziehen.	Es ist beabsichtigt, alle fünf Jahre eine einfache Wirtschaftlichkeitsprüfung durchzuführen.
114	297	F2 Bei der Datenlage besteht Optimierungsbedarf, um den Erhalt der Verkehrsflächen systematisch und nachhaltig steuern zu können.	
115	297	E2 Die Bestands-, Bilanz- und Finanzdaten sollte der Rhein-Sieg-Kreis differenziert, vollständig und aktuell vorliegen haben.	Im Zusammenhang mit der Erfassung der Straßendatenbank werden auch Flächendaten ermittelt und nach und nach als Bestandsdaten aufgenommen.
116	297	F3 Der Rhein-Sieg-Kreis hat seit 2020 eine eigene Straßendatenbank. Diese ist jedoch noch nicht dazu geeignet, den Erhalt der Verkehrsflächen systematisch und nachhaltig zu steuern.	Die Straßendatenbank befindet sich im Aufbau und soll nach der abschließenden Erfassung der Daten eine nachhaltige Kontrolle und Verwaltung der Verkehrsflächen ermöglichen.
117	298	E3.1 Die Datenerfassung, Datenhaltung und -pflege sollte der Rhein-Sieg-Kreis mit Straßen.NRW abstimmen.	Im Rahmen der Datenerfassung für die Datenbank stimmt der Kreis die Datenlage mit Straßen NRW ab.
118	299	E3.2 Der Rhein-Sieg-Kreis sollte während der Vertragslaufzeit einen erweiterten Zugang zur Straßendatenbank von Straßen.NRW haben.	Der Kreis wird versuchen, einen erweiterten Zugang zur der Straßendatenbank von Straßen NRW zu erhalten. Ein Anspruch darauf besteht allerdings nicht.
119	299	E3.3 Die Straßendaten von Straßen.NRW sollte der Kreis regelmäßig im geeigneten Austauschformat abfragen und sichern. So sind die Daten als Backup jederzeit auch beim Kreis verfügbar.	Die Daten sollen zukünftig jährlich abgefragt werden.
120	299	E3.4 Die Strukturen der Straßendatenbanken, dem Aufbruchmanagement, der Kostenrechnung und der Anlagenbuchhaltung sollten aufeinander abgestimmt sein. Zudem ist eine doppelte Datenhaltung zu vermeiden. Der Rhein-Sieg-Kreis sollte daher geeignete Prozesse zur Datenhaltung und -pflege definieren. Dadurch wird festgelegt, wer wann welche Daten pflegt.	Eine regelmäßige Abstimmung mit der Anlagenbuchhaltung erfolgt bereits jetzt. Weitere Prozesse zur Datenhaltung und -pflege sollen nach dem Aufbau der Datenbank erfolgen.

96 / 143

Lfd. Nr.	Seite (im GPA-Bericht)	Empfehlung (E) der GPA Feststellung (F) der GPA	Stellungnahme der Verwaltung
121	299	E3.5 Der Rhein-Sieg-Kreis sollte den Zustand auch für die weiteren befestigten Flächen wie z. B. den Radwegen, Gehwegen, Busbuchten, etc. regelmäßig erfassen und in die Straßendatenbank integrieren.	Bei der Datenerfassung für die Straßendatenbank werden auch alle befestigten Nebenanlagen mit erfasst.
122	300	E3.6 Analog zu den Straßendaten sollte der Rhein-Sieg-Kreis auch einen Zugriff auf die Aufbruchverwaltung von Straßen.NRW erhalten. Dadurch behält der Kreis den Überblick über beantragte, genehmigte, laufende und abgeschlossene Aufgrabungen.	Der Kreis genehmigt Aufbrüche an seinen Straßen und deren Nebenanlagen selbst, deshalb besteht ein Überblick über alle genehmigten Aufbrüche.
123	300	E3.7 Der Kreis sollte eine eigene Software zum Aufbruchmanagement haben. Zudem sollten Straßendatenbank, Aufbruchmanagement und Geoinformationssystem miteinander verknüpft sein. Dadurch lässt sich das Aufbruchmanagement, von der Koordinierung über die Genehmigung bis hin zur Kontrolle und Abnahme verbessern und digitalisieren.	Spätestens nach der abschließenden Datenerfassung für die Straßendatenbank soll auch eine eigene Software zum Aufbruchmanagement angeschafft und installiert werden.
124	300	E3.8 Der Rhein-Sieg-Kreis sollte eine Aufgrabungsrichtlinie inklusive eigener Formulare erstellen. Diese sollte verbindliche Regelungen zum Umgang mit Aufgrabungen und Baumaßnahmen beinhalten. Die Richtlinie sollte als Bedingung für Arbeiten im Straßenraum dienen.	Digitale Formulare für Aufgrabungsanträge liegen bereits vor, darüber hinaus soll eine eigene Aufgrabungsrichtlinie mit entsprechenden Auflagen erarbeitet werden.
125	301	F4 Der Rhein-Sieg-Kreis hat keine Kostenrechnung.	siehe Stellungnahme zu lfd. Nr. 126
126	301	E4 Der Rhein-Sieg-Kreis sollte eine eigene Kostenrechnung aufbauen. Dabei sollten die Strukturen der Kostenrechnung und der Straßendatenbank aufeinander abgestimmt sein. Idealerweise kann der Rhein-Sieg-Kreis notwendige Daten von Straßen.NRW erhalten und diese zur Kontrolle und Steuerung nutzen.	Der Kreis hat einen Überblick über die Kosten der eigenen Instandsetzungs- sowie Aus- und Neubaumaßnahmen. Der Personal- und Ressourceneinsatz wird dabei den Bedürfnissen angepasst und nicht nach Instandsetzungs- und Ausbaumaßnahmen getrennt. Aus diesem Grund wäre eine Kostentrennung schwierig und unpraktikabel. Eine strenge Aufschlüsselung und Kontrolle der beim Landesbetrieb anfallenden Aufwendungen würde zusätzliche Personalaufwendungen beim Kreis verursachen. Vor dem Hintergrund, dass die in Rechnung gestellten Kosten des Landesbetriebes angemessen sind, erscheint der zusätzlichen Personal- und Kostenaufwand nicht gerechtfertigt.
127	302	F5 Im Rhein-Sieg-Kreis gibt es strategische Produktziele zur Digitalisierung, Klimaschutz und Mobilität. Für den Kreisstraßenbau wurde ein operatives Ziel zur Digitalisierung inklusive einer Kennzahl definiert. Die strategische Steuerung und das operative Controlling sind dennoch ausbaufähig.	
128	303	E5 Weitere konkrete operative Ziele und geeignete Kennzahlen sollten definiert werden.	Es ist beabsichtigt zukünftig weitere operative Ziele und geeignete Kennzahlen zu definieren.
129	303	F6 Das Finanzwesen und der Kreisstraßenbau stimmen sich in buchhalterischen Fragen gut miteinander ab. Eine Schnittstelle zwischen der Anlagenbuchhaltung und Straßendatenbank gibt es nicht. Ebenso gab es seit der Eröffnungsbilanz keine weiteren körperlichen Inventuren.	
130	305	E6.1 Die Bereiche Finanzwesen und Kreisstraßenbau sollten sicherstellen, dass die Anlagegüter in der Anlagenbuchhaltung und der (eigenen) Straßendatenbank identisch sind. Zudem sollte eine direkte Schnittstelle zwischen beiden Systemen eingerichtet sein.	Nach dem Aufbau der Straßendatenbank werden die Daten zwischen der Anlagenbuchhaltung und dem Straßenbau abgestimmt und bei Bedarf angepasst.

97/143

Lfd. Nr.	Seite (im GPA-Bericht)	Empfehlung (E) der GPA Feststellung (F) der GPA	Stellungnahme der Verwaltung
131	305	E6.2 Die körperliche Inventur sollte der Rhein-Sieg-Kreis zeitnah nachholen. Die regelmäßigen Zustandserfassungen bilden hierfür eine sehr gute Grundlage.	Der Kreis führt regelmäßige Zustandserfassungen seiner Straßen durch. Das weitere Vorgehen für eine Inventur soll mit der Anlagenbuchhaltung abgestimmt werden.
132	313	F7 Die Unterhaltungsaufwendungen liegen im 4-Jahres-Durchschnitt mit 0,98 Euro je qm etwa ein Viertel unter dem empfohlenen Richtwert der FGSV. Dieser Wert enthält zudem 44 Prozent an Instandhaltungsrückstellungen.	
133	314	E7 Die mit den Instandhaltungsrückstellungen verbundenen Unterhaltungsmaßnahmen sollte der Rhein-Sieg-Kreis weiterhin zeitnah umsetzen. Zudem sollte der Rhein-Sieg-Kreis die Höhe der Unterhaltungsaufwendungen anhand der Altersstruktur und dem Sanierungsbedarf der Verkehrsflächen festlegen.	Der Kreis setzt ein jährliches Instandsetzungsprogramm entsprechend der Bedürfnisse und der finanziellen- sowie der personellen Ressourcen um. Im Zuge dessen wird auf eine nachhaltige und kostenorientierte Ausführung geachtet.
134	315	F8 Die durchschnittliche Reinvestitionsquote liegt im Rhein-Sieg-Kreis bei nur 67 Prozent.	
135	316	E8 Der Rhein-Sieg-Kreis sollte die Reinvestitionen anhand einer zu entwickelnden Gesamtstrategie ausrichten. Diese sollte den Zustand der Verkehrsflächen und die Unterhaltungstätigkeiten berücksichtigen.	Die Reinvestitionen werden den Bedürfnissen und Möglichkeiten angepasst. Die Erfordernisse sind häufig erst nach dem Winter abschließend festzulegen, aus diesem Grund ist die Umsetzung einer lang- oder mittelfristigen Gesamtstrategie schwierig. Unabhängig davon soll die Reinvestition zukünftig durch die Generierung von Fördergeldern auch für Instandsetzungsmaßnahmen erhöht werden.
<b>Straßenbegleitgrün</b>			
136	317	F9 Der Rhein-Sieg-Kreis kann die Unterhaltung des Straßenbegleitgrüns nicht steuern. Hierfür fehlen die grundlegenden Informationen. Außerdem gibt es keine Gesamt-strategie zur Pflege inkl. Zielvorgaben und geeigneten Kennzahlen. Eine Kostenrechnung ist ebenfalls nicht vorhanden.	Die Pflege des Straßenbegleitgrüns ist Bestandteil des mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW bestehenden Vertrages. Die Pflegearbeiten dienen dem Erhalt der Verkehrssicherheit und werden eigenständig und ordnungsgemäß durch den Landesbetrieb durchgeführt.
137	317	E9.1 Die Flächen des Straßenbegleitgrüns, die Pflegestufen und die dazugehörigen Finanz-daten sollten vollständig und aktuell vorliegen.	Eine Aufschlüsselung des Straßenbegleitgrüns, die Kontrolle und Pflege dieser Daten würde zusätzliches Personal binden. Einen Mehrwert durch die Vorhaltung dieser Daten wird seitens des Fachbereiches nicht gesehen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass das Straßenbegleitgrün unabhängig von den landschaftspflegerischen Ausgleichflächen zu betrachten ist. Die Ausgleichflächen sind erfasst und die dafür notwendigen Aufwendungen werden dokumentiert.
138	317	E9.2 Analog zu den Verkehrsflächen sollte der Rhein-Sieg-Kreis entweder einen erweiterten Zugang zur Straßendatenbank von Straßen.NRW haben oder ein eigenes Grünflächen-kataster beschaffen. Die Datenbanken sollten idealerweise mit dem Geo-informationssystem des Kreises verknüpft sein.	siehe Stellungnahme zu lfd. Nr. 137
139	318	E9.3 Der Rhein-Sieg-Kreis sollte eine eigene Kostenrechnung aufbauen. Dabei sollten die Strukturen der Kostenrechnung und des Grünflächenkatasters aufeinander abgestimmt sein. Idealerweise kann der Rhein-Sieg-Kreis notwendige Daten von Straßen.NRW erhalten und zur Kontrolle und Steuerung nutzen.	siehe Stellungnahme zu lfd. Nr. 137

98 / 143

Lfd. Nr.	Seite (im GPA-Bericht)	Empfehlung (E) der GPA Feststellung (F) der GPA		Stellungnahme der Verwaltung
140	318	E9.4	Der Kreis sollte eine nachhaltige und steuerungswirksame Gesamtstrategie für die Pflege des Straßenbegleitgrüns entwickeln. Daraus lassen sich operative Ziele und geeignete Kennzahlen ableiten.	siehe Stellungnahme zu lfd. Nr. 137

4-10 Verkehr und Mobilität  
und  
20.3 Beteiligungen, Steuern, Versicherungen

**Mitteilung**  
für den  
**öffentlichen Sitzungsteil**

Gremium	Datum	Zuständigkeit
Ausschuss für Planung und Verkehr	26.02.2024	Kenntnisnahme

<b>Tagesordnungs- punkt</b>	<b>Vorbereitung Öffentliche Dienstleistungsaufträge für Verkehrsleistungen ab Dezember 2023</b>
---------------------------------	---

**Mitteilung:**

Der Rhein-Sieg-Kreis ist gemäß § 3 Absatz 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr für das Land Nordrhein-Westfalen (ÖPNV-Gesetz NRW) als Aufgabenträger zuständig für Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV im Kreisgebiet. Hierzu bedient sich der Rhein-Sieg-Kreis derzeit für die Busverkehre im rechtsrheinischen Kreisgebiet der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH (RSVG), an welcher der Rhein-Sieg-Kreis mit 94,5 % mittelbar über die Kreisholding Rhein-Sieg GmbH (Kreisholding), deren Anteile er zu 100 % hält, und mit 5,5 % unmittelbar beteiligt ist. Mit der Erbringung der Busverkehrsleistungen im linksrheinischen Kreisgebiet ist die Regionalverkehr Köln GmbH (RVK), an der der Rhein-Sieg-Kreis mittelbar über die Kreisholding mit 12,5% beteiligt ist, beauftragt.

Der Rhein-Sieg-Kreis hat mit Beschluss des Kreistages vom 17.10.2013 die RSVG im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zur Durchführung öffentlicher Personenverkehrsleistungen auf dem rechtsrheinischen Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises

mit Wirksamkeit ab dem 01.01.2017 für zehn Jahre betraut. Die Betrauung erfolgte durch öffentlich-rechtlichen Dienstleistungsauftrag des Rhein-Sieg-Kreises an die RSVG vom 08.06.2016. Demnach läuft der derzeitige ÖDA zum 31.12.2026 gleichzeitig mit den bestehenden Linienkonzessionen aus.

Der Kreisausschuss hat mit Dringlichkeitsentscheidung vom 26.10.2020 die RVK durch einen ÖDA mit der Erbringung von Busverkehrsdiensten im linksrheinischen Verkehrsgebiet mit Wirkung bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 betraut. Die Linienverkehrsgenehmigungen der RVK enden am 12.12.2026.

Für die erneute rechtzeitige Beauftragung der Busverkehrsleistungen sind diverse Schritte unter Beachtung vielfältiger gesetzlicher Regelungen einzuleiten.

Die Verwaltung strebt eine erneute Betrauung der RSVG und der RVK in den bisherigen Bediengebieten nach Auslaufen der aktuellen ÖDAs an. Mit den vorbereitenden Arbeiten wird in Kürze begonnen. Die Gremien des Rhein-Sieg-Kreises werden rechtzeitig in den weiteren Prozess eingebunden.

Im Auftrag

gez.

Hahlen

Zur Sitzung des Planungs-und Verkehrsausschusses am 26.02.2024

**Mitteilung**  
für den  
**öffentlichen Sitzungsteil**

Gremium	Datum	Zuständigkeit
Ausschuss für Planung und Verkehr	26.02.2024	Kenntnisnahme

Tagesordnungs- punkt	
	<b>ÖPNV-Gesamtbericht des Rhein-Sieg-Kreises für 2022 gemäß Art. 7 der EU-Verordnung 1370/2007</b>

**Mitteilung:**

Am 03.12.2009 trat die EU-Verordnung 1370/2007 über die „öffentlichen Personenverkehrsdienste auf der Schiene und Straße“ in Kraft, welche für die kommunalen Aufgabenträger des ÖPNV Veröffentlichungs- und Berichtspflichten enthält. Danach muss jede zuständige Behörde jährlich einen Gesamtbericht über die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, ausgewählte Betreiber sowie diesen Betreibern gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte veröffentlichen.

Für den Rhein-Sieg-Kreis besteht in seiner Funktion als ÖPNV-Aufgabenträger Berichtspflicht. Die Verwaltung hat den Gesamtbericht des Rhein-Sieg-Kreises für das Jahr 2022 (**siehe Anhang**) auf der Internetseite der Kreisverwaltung zugänglich gemacht.

Im Auftrag

gez.  
Hahlen

**MOBILITÄT**

# ÖPNV-Gesamtbericht

Kalenderjahr 2022



**RHEIN SIEG**  
KREIS



## Inhaltsübersicht

### Einleitung

#### A. Busnetz

1. Betreiber im Kreisgebiet
2. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen
  - a) Rechtsrheinisches Kreisgebiet
  - b) Linksrheinisches Kreisgebiet
  - c) Fahrleistungen 2022 im gesamten Kreisgebiet
3. Ausgleichsleistungen
4. Verwendung der Landesmittel zur Förderung des ÖPNV

#### B. Stadtbahnnetz

1. Betreiber im Kreisgebiet
2. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen
3. Ausgleichsleistungen

#### C. Betriebsqualität

## Einleitung

Der Rhein-Sieg-Kreis ist gemäß § 3 Absatz 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr für das Land Nordrhein-Westfalen (ÖPNV-Gesetz NRW) als Aufgabenträger zuständig für Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV im Kreisgebiet.

Gemäß Artikel 7 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 der Europäischen Union vom 23.10.2007 (EU-VO 1370/2007) haben die Aufgabenträger als in ihrem Wirkungskreis zuständige Behörde einmal jährlich einen Gesamtbericht über die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes sowie die diesen Betreibern zur Abgeltung gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte öffentlich zugänglich zu machen. Dieser Bericht hat nach Busverkehr und schienengebundenem Verkehr zu unterscheiden und muss eine Kontrolle und Beurteilung der Leistungen, der Qualität und der Finanzierung des öffentlichen Verkehrsnetzes ermöglichen und gegebenenfalls Informationen über Art und Umfang der gewährten Ausschließlichkeit enthalten.

Auf der Grundlage dieser Bestimmung legt der Rhein-Sieg-Kreis für sein Zuständigkeitsgebiet folgenden Gesamtbericht für das Kalenderjahr 2022 vor.

## A. Busnetz

### 1. Betreiber im Kreisgebiet

Folgende Verkehrsunternehmen haben im Kreisgebiet Liniengenehmigungen für den Busverkehr gemäß § 42 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)<sup>1</sup>:

- Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH (RSVG), Troisdorf
- Regionalverkehr Köln GmbH (RVK), Köln
- Stadtwerke Bonn Verkehrs GmbH (SWBV), Bonn
- Oberbergische Verkehrsgesellschaft AG (OVAG), Gummersbach

Die Verkehrsunternehmen führen den Linienverkehr im Busnetz auf der Grundlage der bestehenden Liniengenehmigungen, der Vorgaben des aktuellen Nahverkehrsplans des Rhein-Sieg-Kreises und der Finanzierungsregelungen des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) für grenzüberschreitende Verkehre (interlokale Verkehre) durch. Zuständig für die Liniengenehmigungen im Kreisgebiet ist die Bezirksregierung Köln. Im

---

<sup>1</sup> Folgende weitere Verkehrsunternehmen erbringen Fahrleistungen im Kreisgebiet ohne Ausgleichsleistungen des Rhein-Sieg-Kreises: DB Regio Bus Rhein-Mosel, Martin Becker GmbH & Co. KG, Westerwaldbus GmbH (WB) sowie Marenbach/Oettershagen GmbH. Diese Verkehre werden daher in diesem Bericht nicht weiter betrachtet.

gesamten Zuständigkeitsgebiet des Rhein-Sieg-Kreises gilt der Gemeinschaftstarif des VRS.

Die Betreiber sind aufgrund folgender Beschlüsse mit der Durchführung der Verkehrsleistungen betraut:

- Der Rhein-Sieg-Kreis hat mit Beschluss des Kreistages vom 17.10.2013 die RSVG im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zur Durchführung öffentlicher Personenverkehrsleistungen auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises mit Wirksamkeit ab 01.01.2017 für 10 Jahre betraut.
- Der Kreistag hatte mit Beschluss vom 26.09.2016 die RVK mit Wirkung zum 12.12.2016 für die Dauer von 10 Jahren mit den im öffentlichen Dienstleistungsauftrag bezeichneten Verkehrsdiensten betraut, die den im öffentlichen Dienstleistungsauftrag definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen. Aufgrund eines vergaberechtlichen Nachprüfverfahren konnte die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages zu dem Zeitpunkt nicht abschließend vorgenommen werden, so dass die RVK über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag übergangsweise im Wege der Notvergabe nach Art. 5 Abs. 5 VO (EG) NR. 1370/20017 mit der Erbringung der Busverkehrsdienste bis Dezember 2022 betraut wurde. Ab dem 09.12.2018 wurde der RVK eine Übergangsbetrauung gewährt. Nach Abschluss des vergaberechtlichen Nachprüfverfahrens wurde die RVK per Kreistagsbeschluss vom 01.12.2021 mit Wirkung zum 09.12.2021 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 betraut.
- Die Betreiber SWBV und OVAG sind von ihren jeweiligen Eigentümern mit der Erbringung von Verkehrsleistungen betraut.

Im Kreisgebiet verkehren im Jahr 2022 (Fahrplan 2021/2022, Angaben gem. NVP Rhein-Sieg-Kreis Version 2.5 - Januar 2022) insgesamt 114 ausgleichspflichtige Bus- und TaxiBus-Linien sowie 7 Anrufsammeltaxenverkehre (AST). Das fahrplanmäßige Bus-/TaxiBusnetz im Kreisgebiet weist eine Gesamtlänge von 1.776 km<sup>2</sup> auf. Auf örtlicher Ebene wird das Angebot in 5 Kommunen von ehrenamtlich betriebenen Bürgerbusverkehren ergänzt, für welche der Rhein-Sieg-Kreis keine Ausgleichsleistungen zahlt.

Die Gesamtleistung im Bus-, TaxiBus- und AST-Verkehr betrug im Jahr 2022 rd. 20,7 Mio. Wagen-km. Grundlage für das Verkehrsangebot im Kreisgebiet ist der Nahverkehrsplan in der Version 2.5 – Januar 2022. Bedingt durch die

---

<sup>2</sup> Quelle: Q-Gis

geografische Lage des Rhein-Sieg-Kreises ist das Bus-, TaxiBus- und AST-Netz in einen links- und rechtsrheinischen Teilraum gegliedert.

## **2. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Buslinienverkehr**

### **a) Rechtsrheinisches Kreisgebiet**

Das Busnetz im rechtsrheinischen Kreisgebiet wird im Wesentlichen durch das kreiseigene Verkehrsunternehmen Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH (RSVG) betrieben.

Die RSVG betreibt den Busverkehr mit 73 berichtsrelevanten Buslinien. Darüber hinaus betreibt die RSVG sechs AST-Verkehre und ein Fahrradmietsystem. Neben der RSVG bieten die Verkehrsunternehmen OVAG und SWBV Verkehrsleistungen im rechtsrheinischen Busnetz an: Die OVAG bedient vier Linien, die aus dem Oberbergischen Kreis in den Rhein-Sieg-Kreis einbrechen. Die SWBV betreibt zwei Linien, die vom Bonner Stadtgebiet in den Rhein-Sieg-Kreis einbrechen sowie eine Nachtbuslinie.

### **b) Linksrheinisches Kreisgebiet**

Das Busnetz im linksrheinischen Kreisgebiet wird im Wesentlichen durch die RVK betrieben. Die RVK betreibt 28 berichtsrelevante Buslinien, einen AST-Verkehr sowie ein Fahrradmietsystem. Die SWBV betreibt 5 eigene Linien (inkl. Schulverkehr Alfter-Bonn mit zwei Linien), die von der Stadt Bonn in den Rhein-Sieg-Kreis einbrechen sowie eine Nachtbuslinie.

### **c) Fahrleistungen 2022 im gesamten Kreisgebiet:**

1. Die OVAG erbrachte rund 150.000 Wagenkilometer inkl. rund 43.000 km an Taxibusleistungen.
2. Die RSVG erbrachte rund 14,9 Mio. Wagenkilometer inkl. rund 93.000 km Taxibusleistungen.
3. Die RVK erbrachte rund 4,25 Mio. Wagenkilometer inkl. rund 140.000 km an Taxibusleistungen.
4. Die SWBV erbrachte rund 1,4 Mio. Wagenkilometer.
5. In den Leistungen der RSVG sowie RVK sind rund 206.000 Wagen-km in 7 Bedienungsgebieten im rechts- und linksrheinischen Kreisgebiet im Rahmen der Anruf-Sammeltaxen (AST)-Verkehre enthalten.

## **3. Ausgleichsleistungen**

Die Belastungen des Aufgabenträgers Rhein-Sieg-Kreis für Bus-, TaxiBus- und AST-Verkehre sowie die beiden Fahrradmietsysteme betragen (abzüglich Kostenerstattungen, Fördermittel sowie Corona-Ausgleich) in 2022 für Leistungen des Jahres 2022 rd. 35,3 Mio. €.

#### **4. Verwendung der Pauschalen nach dem ÖPNVG NRW**

Der Rhein-Sieg-Kreis erhielt im Jahr 2022 insgesamt 4,5 Mio. € an Landesmitteln nach § 11 Absatz 2 und § 11a ÖPNVG in Form von ÖPNV-Pauschalen.

Gemäß den gesetzlichen Vorgaben wurden aus der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 2 ÖPNVG NRW (insgesamt 3,2 Mio. €) knapp 2,6 Mio. € für Zwecke des ÖPNV an Verkehrsunternehmen weitergeleitet, die den Gemeinschaftstarif anwenden; hiervon rund 1 Mio. € als Anreiz zum Einsatz neuwertiger und barrierefreier Fahrzeuge. 0,6 Mio. € der ihm als ÖPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 2 ÖPNVG gewährten Mittel verwendete der Rhein-Sieg-Kreis selbst für Zwecke des ÖPNV entsprechend der Bestimmungen des § 11 Absatz 2 ÖPNVG NRW.

Die nach § 11a ÖPNVG NRW gewährte Ausbildungsverkehrspauschale in Höhe von insgesamt 1,3 Mio. € wurde in Höhe von 87,5% an die im Kreisgebiet vorhandenen Konzessionäre bzw. deren Betriebsführer auf der Basis der Erträge und Fahrleistungen im Ausbildungsverkehr weitergeleitet, soweit diese ungedeckte Kosten gemäß dem Anhang der EU-VO 1370/2007 nachweisen können. Die verbleibenden 12,5% verwendete der Rhein-Sieg-Kreis selbst entsprechend der Bestimmungen des § 11a Absatz 3 ÖPNVG NRW.

## B. Stadtbahnnetz

### 1. Betreiber im Kreisgebiet

Folgende Verkehrsunternehmen besitzen im Bereich des Stadtbahnnetzes Linienerkehrsgenehmigungen nach §§ 9, 40 und 42 PBefG, die von der Genehmigungsbehörde (Bezirksregierung Köln) erteilt sind:

- Stadtwerke Bonn Verkehrs GmbH (SWBV), Bonn (als Gemeinschaftskonzessionen mit SSB)
- Elektrische Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises GmbH (SSB), Siegburg (als Gemeinschaftskonzessionen mit SWBV)
- Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB), Köln

### 2. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

Die Verkehrsunternehmen führen den Linienerkehr im Stadtbahnnetz auf der Grundlage der bestehenden Linienerkehrsgenehmigungen, den Vorgaben des aktuellen Nahverkehrsplans des Rhein-Sieg-Kreises und den Finanzierungsregeln des VRS für grenzüberschreitende Verkehre (interlokale Verkehre) durch. Mit der SWBV ist die Zusammenarbeit bezüglich grenzüberschreitender Stadt- und Straßenbahnlinien zwischen der Stadt Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis in einem gesonderten Kooperationsvertrag geregelt. Dieser trat mit Wirkung zum 01.01.2019 in Kraft und gilt bis zum 18.6.2023. Im gesamten Zuständigkeitsgebiet gilt der Gemeinschaftstarif des VRS.

Auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises verkehren im Jahr 2022 (Fahrplan 2021/2022) 5 Stadtbahnlinien.

Im Jahr 2022 betreibt die SWBV –u. a. als Betriebsführer für die SSB– drei Stadtbahnlinien als alleiniger Betreiber und zwei Stadtbahnlinien im Rahmen einer Gemeinschaftskonzession zusammen mit der KVB. Auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises weist das Stadtbahnnetz eine Streckenlänge von 60 km auf und es wurden rd. 2,9 Mio. Wagenkilometer erbracht.

#### **Fahrleistungen 2022 im gesamten Kreisgebiet:**

- Die SWBV/SSB erbrachte rund 1,5 Mio. Wagenkilometer
- Die KVB erbrachte rund 1,4 Mio. Wagenkilometer

### 3. Ausgleichsleistungen

- Die Belastungen für den Stadtbahnverkehr betragen im Kalenderjahr 2022 rd. 9,4 Mio. €.

### **C. Betriebsqualität**

Die für die Erbringung der Verkehrsdienstleistung geforderte Qualität ist im Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises verankert und wurde mit der RSVG bzw. der RVK im öffentlichen Dienstleistungsauftrag konkretisiert, mit SWBV und SSB wurde eine Qualitätsvereinbarung abgeschlossen. Hier sind neben den fahrzeugspezifischen Rahmenbedingungen auch Regelungen zu Berichtspflichten enthalten. Die Verkehrsunternehmen berichten dem Rhein-Sieg-Kreis halbjährlich über die Einhaltung der Qualitätskriterien.

Impressum

Rhein-Sieg-Kreis  
Der Landrat  
Stabstelle 4-10 Verkehr & Mobilität

Foto: Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH

**Mitteilung**  
für den  
**öffentlichen Sitzungsteil**

Gremium	Datum	Zuständigkeit
Ausschuss für Planung und Verkehr	26.02.2024	Kenntnisnahme

Tagesordnungs- punkt	
	<b>Schnellbusse im Rhein-Sieg-Kreis</b>

**Mitteilung:**

Auf Grundlage des Kreistagsbeschlusses vom 23.06.2020 wurden in den Jahren 2020/21 im Netz der RSVG insgesamt fünf regionale Schnellbuslinien eingerichtet. Diese dienen der qualifizierten ÖPNV-Anbindungen von Gemeinden ohne eigenen Schienenanschluss sowie der Verbesserung regional bedeutsamer Verkehrsachsen. Mit einer Ausnahme verkehren die Linien über die Kreisgrenze bzw. in zwei Fällen auch über die Landesgrenze NRW/RLP hinweg. Der Fahrbetrieb wird vom Zweckverband go.Rheinland für einen Zeitraum von jeweils ca. fünf Jahren ab Betriebsaufnahme finanziell gefördert, wobei die Förderung unter Zugrundlegung aktueller Kostensätze rechnerisch rund 20% der tatsächlichen Betriebskosten deckt. Tatsächlich war die Förderung insbesondere zur Erstimplementierung der Linien sehr wichtig, da vom Zuwendungsgeber u.a. die Bereitstellung von Neufahrzeugen mit vorgegebenen Qualitätsstandards verbindlich vorausgesetzt worden ist.

Linie	Linienweg	Betriebsaufnahme	Förderung bis
SB51	Bad Honnef – Windhagen – Asbach	18.08.2021	Juni 2026
SB52	Hennef – Uckerath – Asbach	13.12.2020	November 2025
SB53	Hennef – Ruppichterath – Waldbröl	12.12.2021	November 2026
SB54	Overath – Much	12.12.2021	November 2026
SB56	Siegburg – Seelscheid – Much	18.08.2021	Juni 2026

Im Rahmen der Einführung der Schnellbuslinien wurden die flankierenden Linienverkehrsangebote im betroffenen Korridor jeweils komplett überarbeitet. Die Schnellbusse verkehren insofern nicht zusätzlich zum Bestand, sondern ermöglichen eine Differenzierung in attraktive und beschleunigte Verkehre entlang der Hauptachsen sowie ergänzender Angebote zur Anbindung der Fläche. Synergien wurden dabei konsequent in verbesserte flankierende Verkehre umgeschichtet (z.B. Herstellung des angenäherten Halbstundentaktes Hennef – Ruppichterath durch Überlagerung der Linien SB53 und 531). Die entsprechenden Betriebskonzepte sind dauerhafter Bestandteil des aktuellen Nahverkehrsplans, d.h. es handelt sich beim Schnellbuskonzept nicht um ein zeitlich befristetes Projekt.

In den Beratungen zur Einrichtung der fünf Linien wurden bereits Ansätze für eine mögliche zweite Ausbaustufe skizziert. An dieser Stelle wird ein Zwischenstand zum beabsichtigten weiteren Vorgehen gegeben.

### **Fahrgastnachfrage**

Bestandteil der Zuwendungsbescheide von go.Rheinland sind Vorgaben zur Durchführung einer automatischen Fahrgastzählung (AFZ) mit standardisiertem Verfahren der repräsentativen Auswertung. Die Schnellbusse der RSVG bzw. ihrer Auftragsunternehmer sind mit entsprechenden Zählsystemen ausgestattet worden. Bislang existiert allerdings noch keine Infrastruktur für die Auswertung. Diese soll nach Aussage der RSVG bis Sommer 2024 implementiert werden, so dass dann auch qualifizierte Daten zur Nutzung der neuen Schnellbuslinien im Zeitverlauf zur Verfügung stehen werden.

Unter Verwendung von AFZ-Rohdaten hat die Verwaltung für Juni 2022 (SB51) bzw. November 2022 (SB52, SB54, SB56) Durchschnittswerte für die Nutzung der Linien an Normalwerktagen (NWT) ermittelt. Diese zeigen ein sehr erfreuliches Bild, wobei insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr nach Rheinland-Pfalz deutliche Zuwächse gegenüber vorhergehenden Linien erkennbar sind. Im Vergleich zu den alten eigenwirtschaftlichen Angeboten der Fa. Martin Becker (Daten aus der VRS-Erhebung 2018) kam es in etwa zu einer Verdreifachung der Nachfrage. Die Angebotsdimensionierung in den Hauptverkehrszeiten ist auf allen vier ausgewerteten Linien sachgerecht. Auf der stärksten frequentierten Linie SB56 kommen Gelenkbusse zum Einsatz, die nach Abgleich mit der Fahrgastnachfrage auch notwendig sind.

<b>Linie</b>	<b>Linienweg</b>	<b>Fahrgäste/NWT</b>	<b>Ø pro Fahrt</b>
SB51	Bad Honnef – Windhagen – Asbach	999	18,5
SB52	Hennef – Uckerath – Asbach	836	15,2
SB53	Hennef – Ruppichterath – Waldbröl	keine Daten	
SB54	Overath – Much	786	11,1
SB56	Siegburg – Seelscheid – Much	2.165	26,7

Seitens der RSVG wurden für das Jahr 2023 Durchschnittswerte für die Auslastung pro Fahrt ermittelt, die anhängend beigefügt sind. Vorbehaltlich noch zu erstellender Detailbetrachtungen lässt sich daraus ableiten, dass in Zukunft ggf. auch auf der SB53 der Einsatz von Gelenkbussen und/oder eine Taktverdichtung erforderlich werden kann.

### **Folgeanträge**

Die Verwaltung beabsichtigt, bei go.Rheinland rechtzeitig Förderanträge für eine Anschlussförderung der fünf Linien einzureichen. Nach Abstimmung mit dem Zuwendungsgeber sind die für die Schnellbusförderung zweckgebundenen Mittel allerdings bis auf weiteres vollständig ausgeschöpft. Folgeanträge würden insofern mit Neuanträgen anderer Aufgabenträger konkurrieren, so dass die Aussicht auf eine erneute Förderung der bestehenden Linien zurückhaltend betrachtet werden muss. Mit dem Zuwendungsgeber ist dabei außerdem auch noch abzustimmen, ob bei einer Neubeantragung erneut Neufahrzeuge vorausgesetzt werden.

Gemäß Koalitionsvertrag der Landesregierung NRW besteht die Absicht, die Weiterentwicklung des regionalen Schnellbusnetzes zu fördern:

*„Wir beabsichtigen, Kommunen mit über 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern, die keine Schienenanbindung haben, sowie Kommunen, die über die Schiene schwierig zu erschließen sind, mit Schnellbuslinien an das SPNV-Netz anzubinden. Hierzu wollen wir bis 2027 ein flächendeckendes, den SPNV ergänzendes Schnellbusnetz aufbauen.“*  
(Quelle: Zukunftsvertrag für Nordrhein-Westfalen, Zeile 1681ff.)

Belastbare Aussagen zur Finanzierung liegen bislang allerdings noch nicht vor.

### **Zweite Ausbaustufe**

Im Rahmen der Folgeanträge (s.o.) ist beabsichtigt, Maßnahmen zur moderaten Weiterentwicklung des Schnellbusnetzes zu prüfen. Im Vordergrund stehen dabei weitere interlokale Verbindungen sowie Verbesserungen der bestehenden Linien:

- Realisierung der bislang gegenüber den ursprünglichen Förderanträgen aus dem Jahr 2020 noch nicht vollumfänglich hergestellten Angebotsstandards auf den Linien SB51 und SB52 (Halbstundentakt nicht nur in den Hauptverkehrszeiten, sondern montags bis samstags ganztags, Verkehr der Linie SB52 auch sonntags durchgehend bis Asbach anstelle Betrieb nur bis Uckerath)
- Überprüfung von Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung der Linie SB53 Hennef – Waldbröl
- Verlängerung der Linie SB54 Overath – Much über Neunkirchen nach Hennef mit vollständiger oder teilweiser Substitution der bislang zwischen Much und Hennef verkehrenden Linie 578 (Projekt der REGIONALE 2025)

- Verlängerung der Linie SB56 Siegburg – Much in den Oberbergischen Kreis (Drabenderhöhe, Bielstein, ggf. Gummersbach; Projekt der REGIONALE 2025)
- Ersatz der Linie 342 Schladern – Waldbröl durch eine neue Schnellbuslinie der OVAG (Projekt der REGIONALE 2025)
- Neueinrichtung einer Schnellbuslinie der RVK zwischen Bad Godesberg, Wachtberg und Meckenheim im Korridor der Landesstraße 158

Die Abstimmung mit den zuständigen benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern Oberbergischer Kreis, Landkreis Neuwied und Bundesstadt Bonn wurde aufgenommen. Für die linksrheinische Linie im Verlauf der L158 hat die Gemeinde Wachtberg einen Arbeitskreis unter Einbindung aller Projektbetroffenen initiiert; die beiden möglichen Verlängerungen der Linien ab Much stehen neben dem Bezug zur REGIONALE 2025 auch im planerischen Zusammenhang mit der von der Gemeinde beabsichtigten Schaffung eines neuen zentralen Busbahnhofs am Schulzentrum. Alle skizzierten zusätzlichen Streckenabschnitte wären gemäß der ÖPNV-Schnellbus-Förderrichtlinie des Zweckverbands go.Rheinland grundsätzlich förderfähig.

Im Auftrag

gez.  
Hahlen

**Anlage:**

Entwicklung der Schnellbuslinien, Fahrgastzahlen 2023 (Quelle: RSVG)

# Entwicklung der Schnellbuslinien

Fahrgastzahlen 2023

# Entwicklung der Schnellbuslinien SB51



Ø Fahrgäste SB51

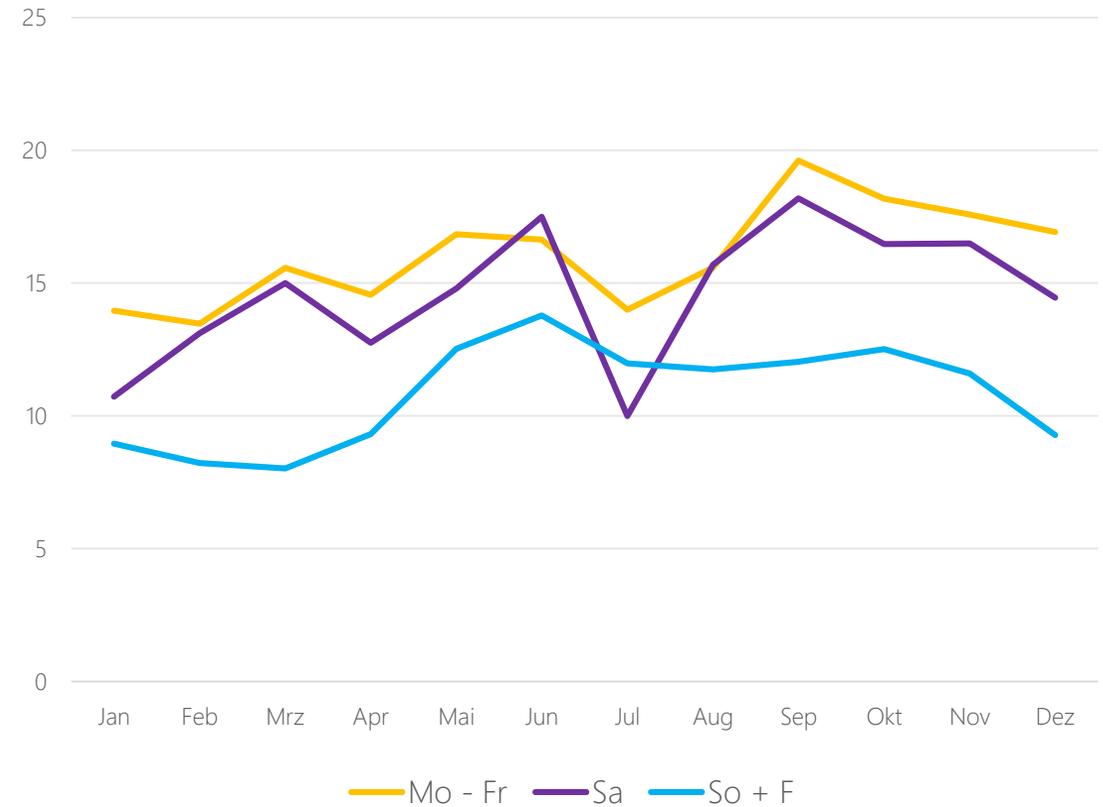


Mo – Fr: 54 Fahrten

Sa: 36 Fahrten

So + F: 34 Fahrten

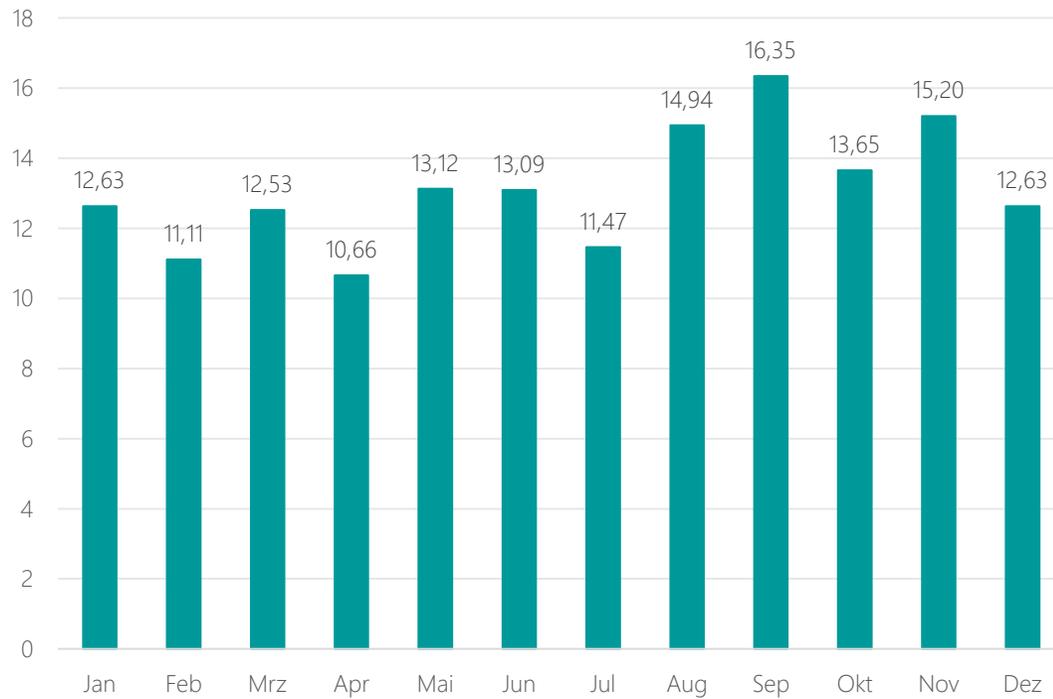
Ø Fahrgäste SB51 je Tagesart



# Entwicklung der Schnellbuslinien SB52



Ø Fahrgäste SB52

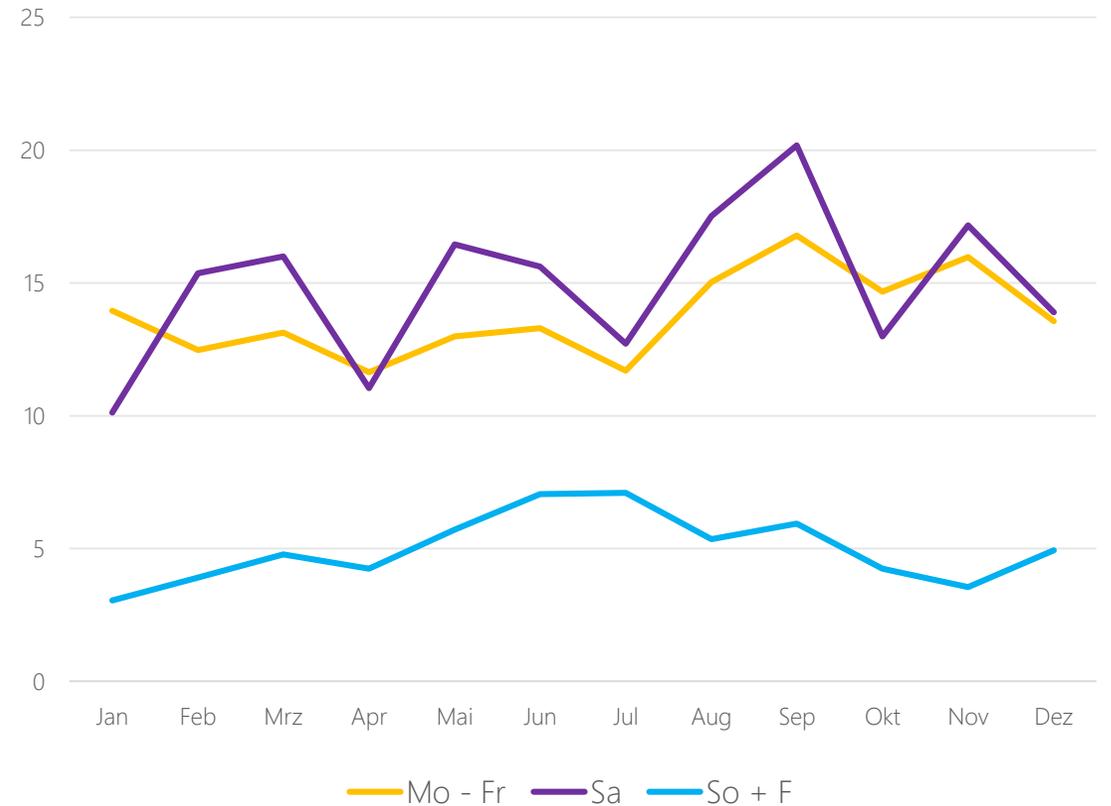


Mo – Fr: 59 Fahrten

Sa: 42 Fahrten

So + F: 34 Fahrten

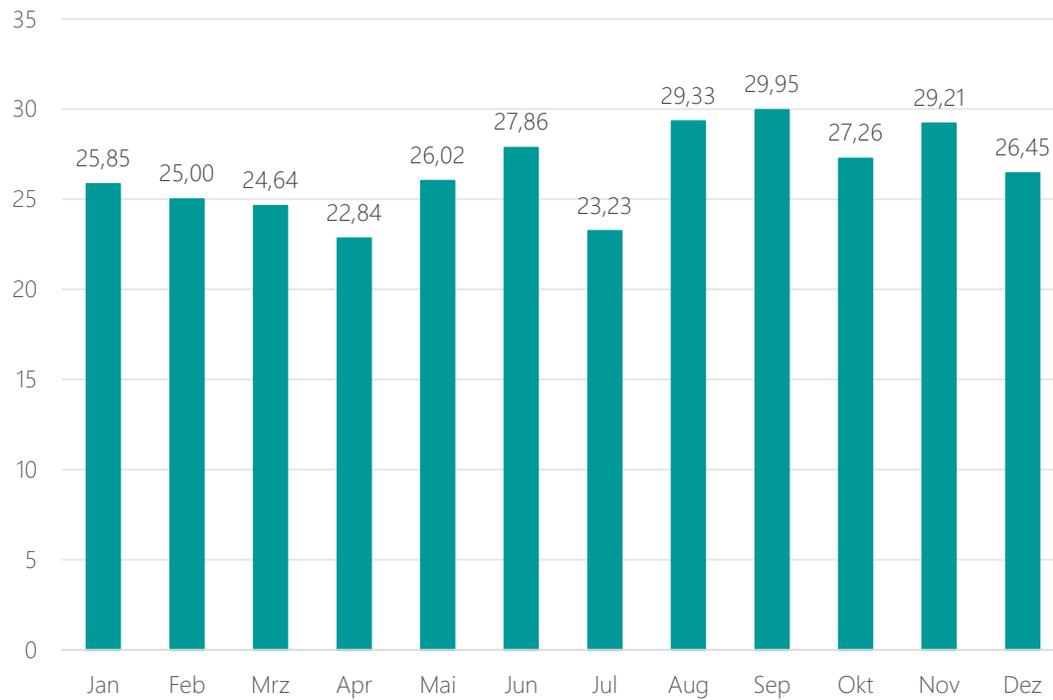
Ø Fahrgäste SB52 je Tagesart



# Entwicklung der Schnellbuslinien SB53



Ø Fahrgäste SB53

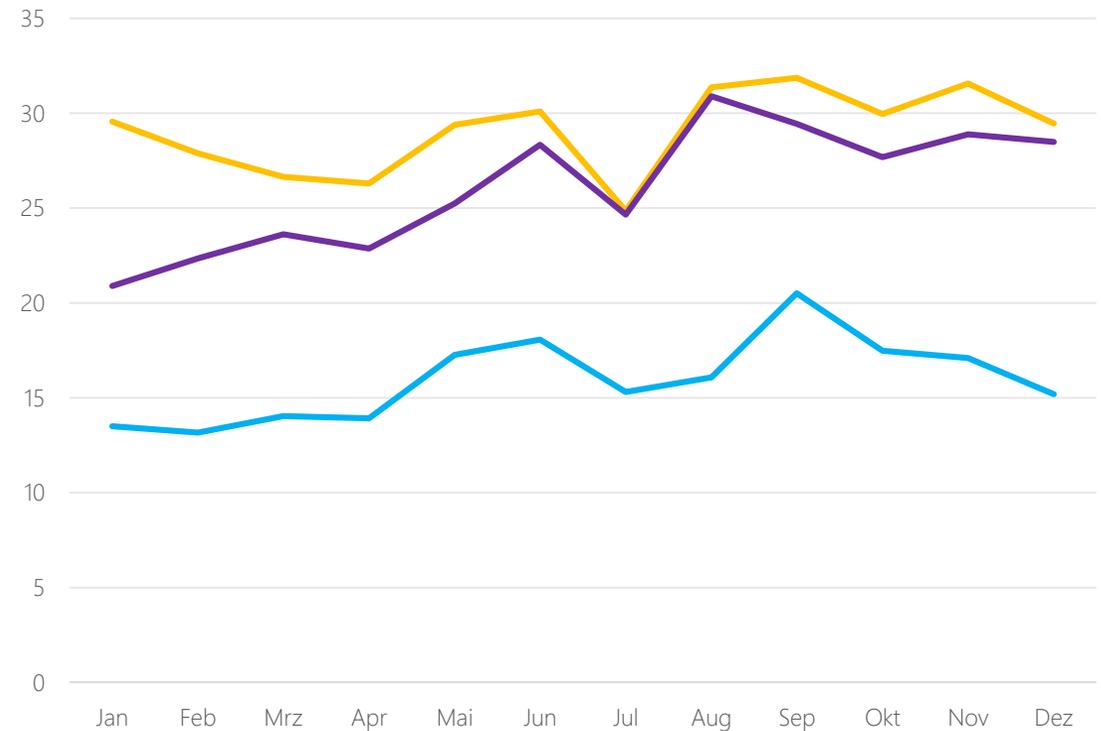


Mo – Fr: 42 Fahrten

Sa: 34 Fahrten

So + F: 32 Fahrten

Ø Fahrgäste SB53 je Tagesart



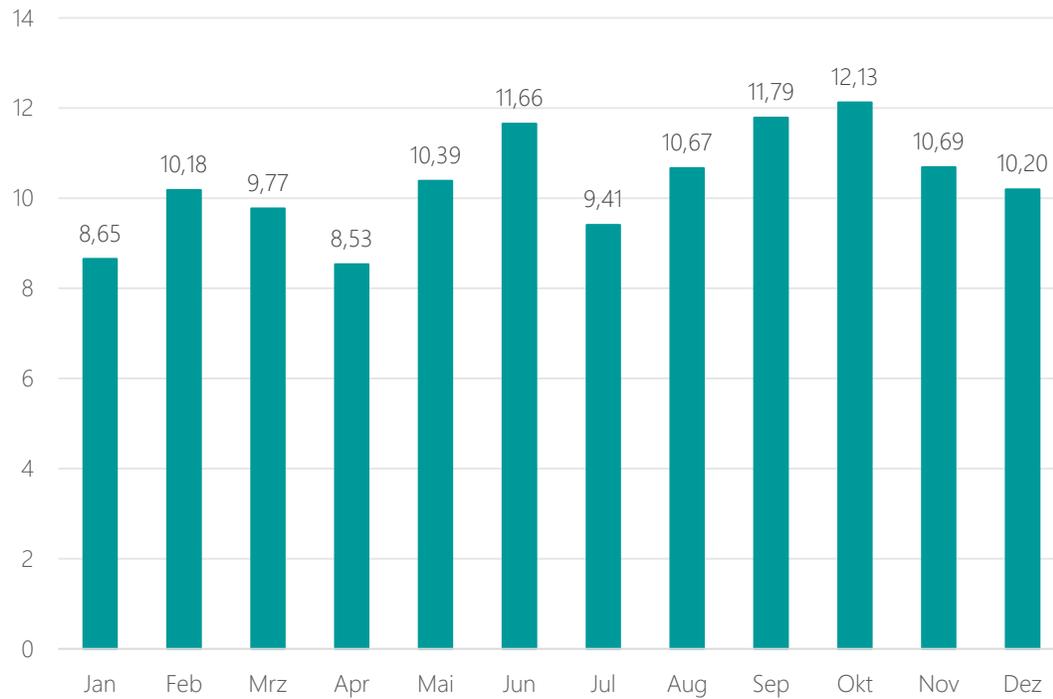
Mo - Fr

Sa

So + F

# Entwicklung der Schnellbuslinien SB54

Ø Fahrgäste SB54

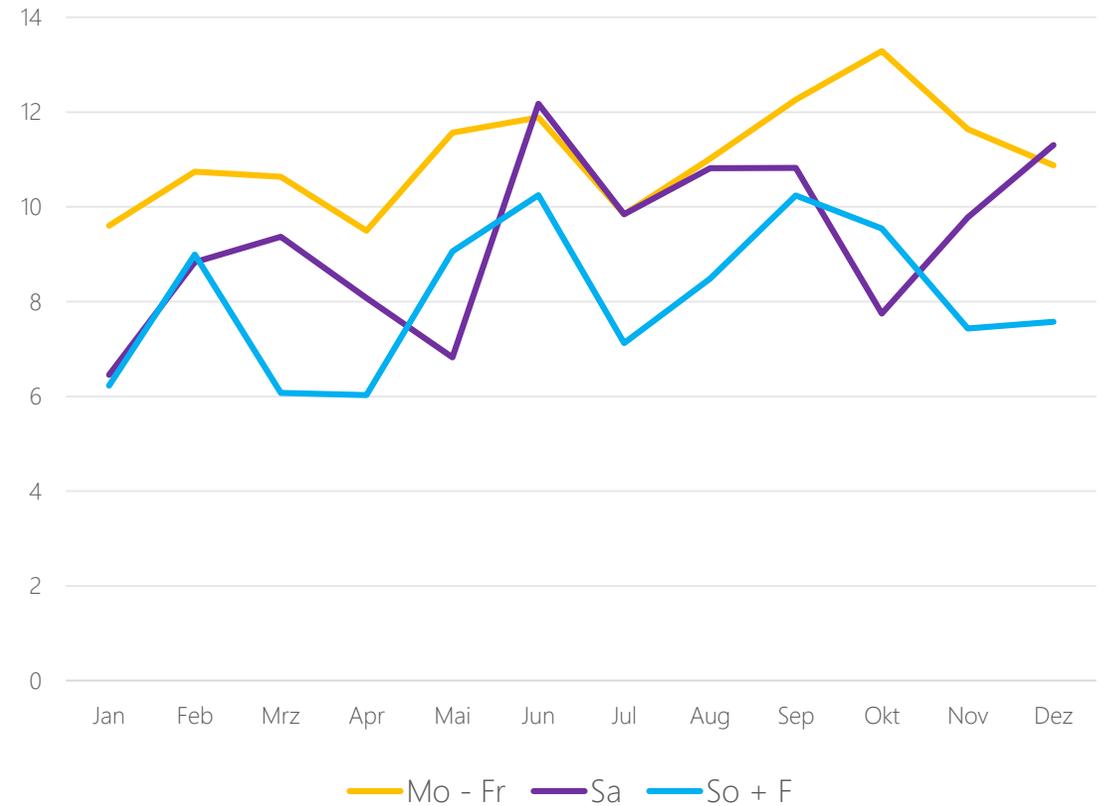


Mo – Fr: 74 Fahrten

Sa: 64 Fahrten

So + F: 36 Fahrten

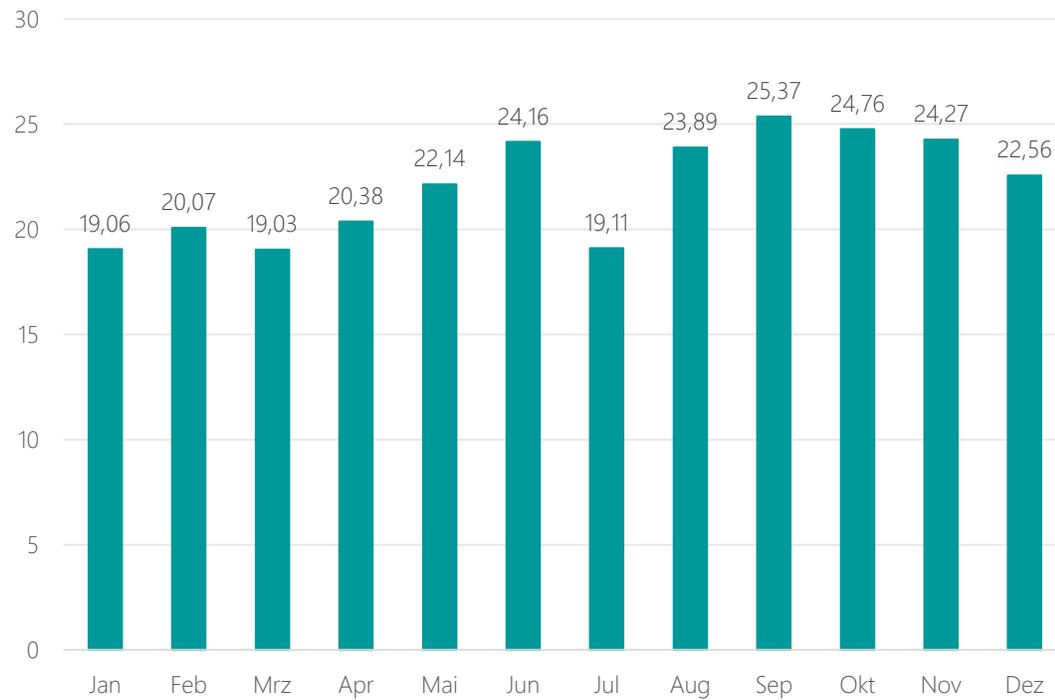
Ø Fahrgäste SB54 je Tagesart



# Entwicklung der Schnellbuslinien SB56



Ø Fahrgäste SB56

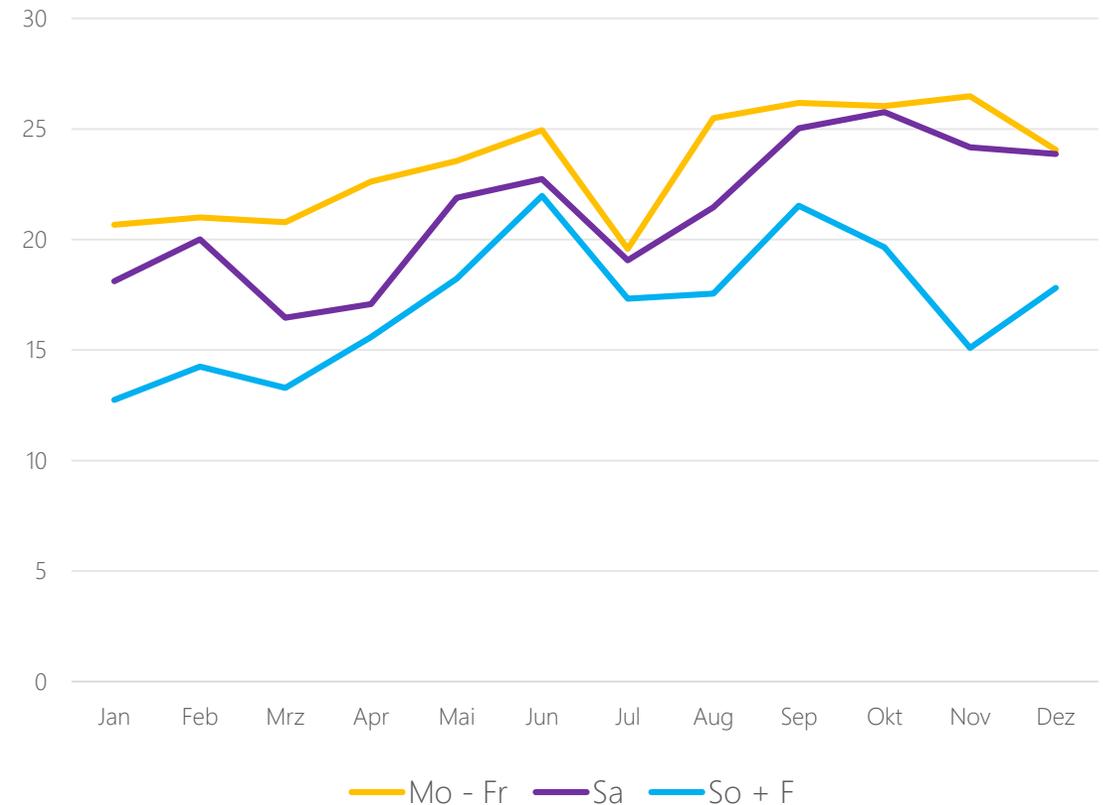


Mo – Fr: 84 Fahrten

Sa: 65 Fahrten

So + F: 35 Fahrten

Ø Fahrgäste SB56 je Tagesart



**Mitteilung**  
für den  
**öffentlichen Sitzungsteil**

Gremium	Datum	Zuständigkeit
Ausschuss für Planung und Verkehr	26.02.2024	Kenntnisnahme

Tagesordnungs- punkt	
	Evaluation Fahrradmietsystem

**Mitteilung:**

Mit Stichtag 01.01.2024 gestaltet sich das Angebot an Mietfahrrädern bezogen auf die einzelnen Kommunen wie folgt:

Kommune	konv. Räder	E-Bikes	Lasten- räder	E-Lasten- räder	Anzahl Stationen
Alfter		15			6
Bad Honnef	16	6			5
Bornheim		15			6
Eitorf		8		1	4
Hennef	58	10		1	20
Königswinter	16	10			4
Lohmar	10	18			3
Meckenheim		15			8
Much		8			1
Neunkirchen-Seelscheid		13			2
Niederkassel	51				21
Rheinbach		15			7
Ruppichteroth		10			3
Sankt Augustin	75			6	23
Siegburg	93	15	1	4	33
Swisttal		15			5
Troisdorf	86	10	3	1	26
Wachtberg		15			8
Windeck		10		1	2
Stationen Bonn					3
Stationen Köln					2
Stationen RBK					2

**Tabelle 1:** Übersicht Fahrradmietsystem im Rhein-Sieg-Kreis

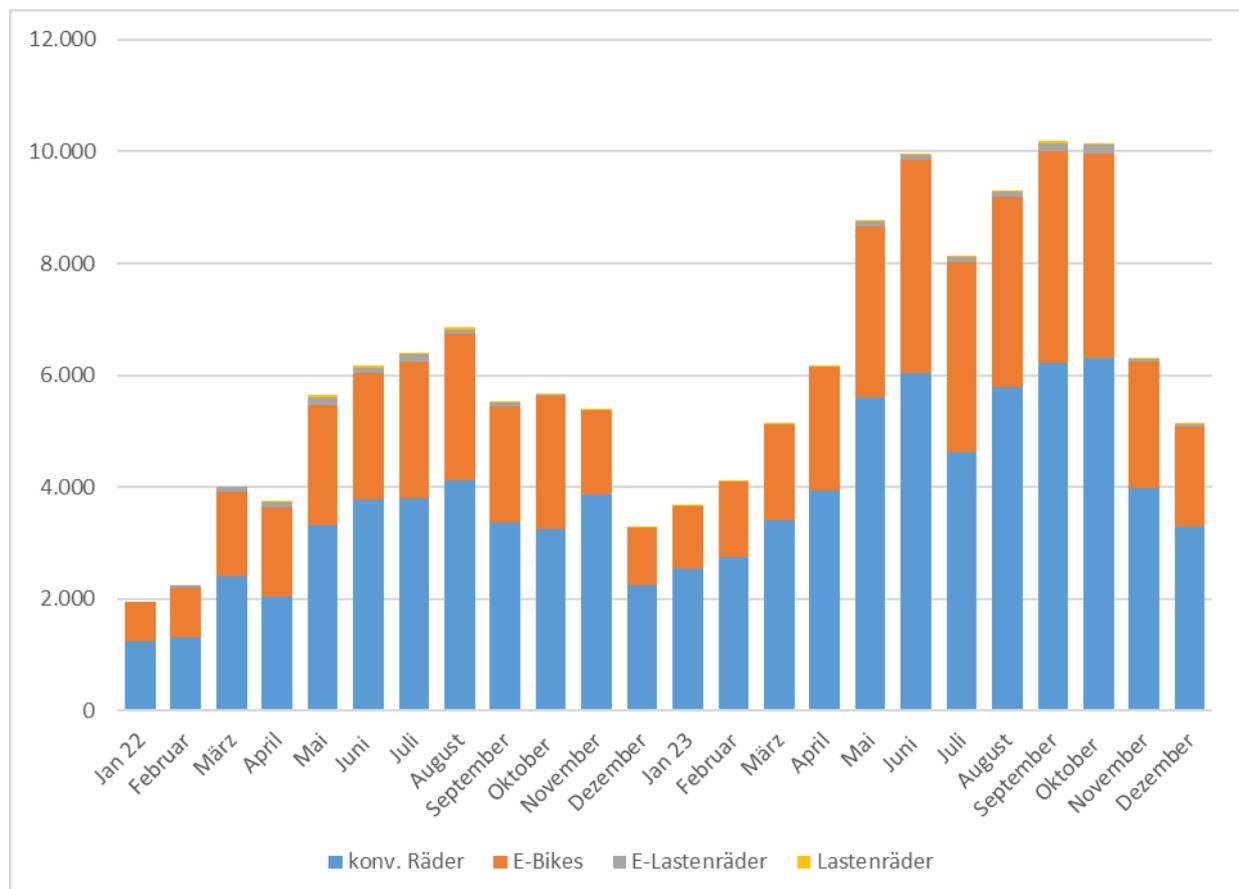
Die Verknüpfung zu benachbarten Systemen wurde im Frühjahr 2023 nochmals ausgeweitet, indem gemeinsame Stationen für Räder benachbarter Systeme festgelegt wurden. Dieses Vorgehen wurde verbundweit für alle existierenden Systeme übernommen. Räder aus benachbarten Systemen können an 7 Stationen auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises abgegeben/ausgeliehen werden, RSVG bzw. RVK-Räder können an 11 Stationen in Bonn, Köln sowie dem Rheinisch-Bergischen Kreis abgegeben/ausgeliehen werden.

Noch nicht umgesetzt wurden die geplanten E-Bike-Ladestationen in Königswinter-Niederdollendorf sowie am Bahnhof in Windeck-Herchen. Die hierfür vorgesehenen 20 E-Bikes verstärken bis dahin das Angebot an anderer Stelle sowie die Werkstattreserve.

### Nutzung und Nachfrageentwicklung 2023

*Hinweis: zum RVK-E-Bike-System gehört auch die Gemeinde Weilerswist. Alle hier genannten Zahlen beinhalten auch die Nutzungen in Weilerswist.*

- Im Jahr 2023 konnten die Ausleihzahlen im Vergleich zum Vorjahr im RSVG-System um 72% und im RVK-System um 31% gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden (vgl. Abb. 1).



**Abbildung 1:** Ausleihen RSVG-Bike und RVK E-Bike 2022 und 2023

\*inkl. Ausleihzahlen Weilerswist (=1.075 Ausleihen im Jahr 2023)

- Knapp 13.000 Menschen nutzten im Jahr 2023 eines der im Kreisgebiet angebotenen Mieträder.
- In der Summe wurden die Räder der RVK sowie der RSVG über 87.000 mal ausgeliehen.
- Die gesamte Ausleihdauer betrug gut 88.000 Stunden.
- 4.800 Neuregistrierungen wurden verzeichnet.
- Der Großteil der Ausleihen dauert weniger als 30 Minuten: im rechtsrheinischen Kreisgebiet sind es 85% aller Ausleihen, im linksrheinischen (RVK E-Bike) 70%. Aus Sicht der Verwaltung ist das ein Beleg dafür, dass das Angebot seine Funktion als Verkehrsmittel der „letzten Meile“ erfüllt. Auf der anderen Seite stehen 15% der Ausleihen im RVK E-Bike-System mit einer Ausleihdauer von über 3 Stunden, dies lässt auf die touristische Nutzung des Angebotes schließen.

Von allen Stationen weist der Bahnhof Siegburg die höchste Nutzung auf. Mit Abstand folgen die Bahnhöfe Troisdorf-Spich, Troisdorf Bahnhof sowie Hennef Bahnhof. Die folgende Abbildung zeigt die meistgenutzten Stationen links- sowie rechtsrheinisch.

RSVG Bike	Nutzungen	RVK E-Bike	Nutzungen
Siegburg - Bahnhof	16.336	Rheinbach - Bahnhof	2.808
Troisdorf - Bahnhof Spich	3.850	Meckenheim - Bahnhof	2.507
Bahnhof Hennef	3.703	Troisdorf - Bahnhof	2.062
St. Augustin - Hochschule Bonn Rhein-Sieg	3.480	Alfter - Alanus-Hochschule	1.915
Troisdorf - Bahnhof	3.452	Bornheim - Kreissparkasse	1.419
Siegburg Am Turm	3.194	Rheinbach Flerzheim Dorfplatz	1.218
Siegburg - Rhein Sieg Forum	2.591	Bahnhof Römerkanal	1.137
Troisdorf - Oberlarer Platz	1.913	Wachtberg - Berkum EKZ	1.095
St. Augustin - Zentrum	1.853	Meckenheim - Kirchplatz	992
St. Augustin - Wohnpark	1.798	Bahnhof Industriepark	929
Siegburg - Pfarrer Frey Platz	1.796	Meckenheim - Merl Schleife	916
Siegburg - Berufskolleg	1.751	Meckenheim - Le Mee Platz	859
Siegburg - Schulzentrum Neuenhof	1.746	Weilerswist Bahnhof <sup>1)</sup>	848
Lohmar - Stadthaus	1.703	Impekoven Bahnhof	789
Siegburg - Kaufhof	1.689	Wachtberg - Villip Familienzentrum	789
Troisdorf - Bahnhof Oberlar	1.514	Derkum Bahnhof <sup>1)</sup>	781
Junkersring	1.444	Rheinbach - Wormersdorf	659
Hennef AWW	1.428	Wachtberg - Niederbachem	627
Siegburg - Kaldauen	1.368	Alfter - Alanus Hochschule / Campus I	626
St. Augustin - Hangelar Ost	1.354	Meckenheim - Wendeschleife Lüftelberg	559

<sup>1)</sup> = Kreis Euskirchen

**Tabelle 2:** Die stärksten Stationen RSVG-Bike und RVK E-Bike mit Anzahl Nutzungen (Ausleihen und Rückgaben) 2023

Den Kommunen liegt eine kommunenbezogene Auswertung der Nachfrage vor. Weitere Details zum Nutzendenverhalten können der Anlage 1 entnommen werden.

**Ausblick**

Die Stadt Bonn und der Rhein-Sieg-Kreis bereiten gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen SWBV, RSVG und RVK die Ausschreibung eines gemeinsamen und durchlässigen Fahrradmietsystems in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis für Sommer 2025 vor. Über den aktuellen Sachstand wird in der kommenden gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehr der Stadt Bonn und des Ausschusses für Planung und Verkehr des Rhein-Sieg-Kreises am 13.03.2024 mündlich berichtet. Mit Schreiben vom 22.01.2024 wurden die Bürgermeister der Städte und Gemeinden gebeten, ihre Bedarfe ab Sommer 2025 zu melden (siehe Anlage 2).

Im Auftrag

gez.  
Hahlen

**Anlagen**

Anlage 1: Nutzendenverhalten RSVG-Bike sowie RVK E-Bike 2023

Anlage 2: Schreiben an die Bürgermeister und Bürgermeisterinnen vom 22.01.2024

## Anlage 1 zur Vorlage Evaluation Fahrradmietsystem Nutzendenverhalten RSVG-Bike sowie RVK E-Bike 2023

### Verteilung der Nutzung der Räder auf die Wochentage

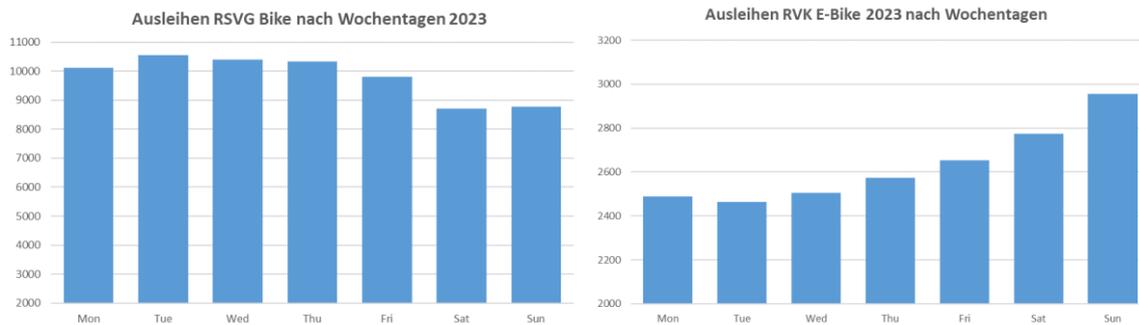


Abbildung 1: Nutzung der Räder nach Wochentagen

⇒ Bezogen auf die Wochentage ergibt sich beim RSVG Bike ein leichter Schwerpunkt in der werktäglichen Nutzung, die Nachfrage im RVK E-Bike steigt zum Wochenende hin an.

### Nutzung im Tagesverlauf

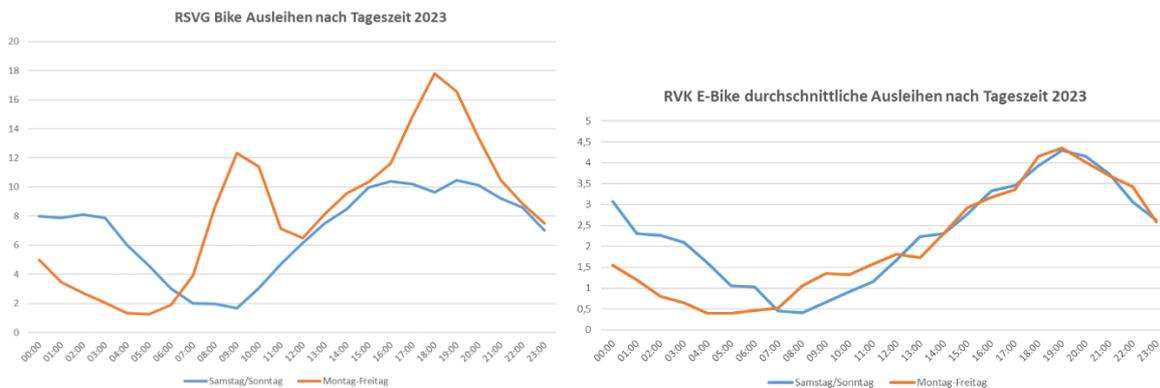
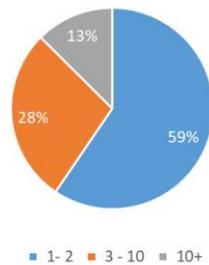


Abbildung 2: Nutzung der Räder im Tagesverlauf

⇒ In Bezug auf die Verteilung der Nachfrage im Tagesverlauf liegt der Schwerpunkt der werktäglichen Nutzung der RSVG-Bikes am Vormittag sowie am späten Nachmittag/frühen Abend, hier gibt es ausgeprägte Nachfragespitzen, welche am Wochenende nicht vorhanden sind. Beim RVK E-Bike liegt der Nachfrageschwerpunkt sowohl werktags als auch am Wochenende in den Nachmittags- sowie frühen Abendstunden.

## ▪ Nutzungshäufigkeit der Kunden

Nutzungen pro Kunde RSVG Bike 2023



Nutzungen pro Kunde RVK E-Bike 2023

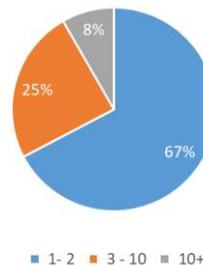


Abbildung 3: Nutzungshäufigkeit

⇒ Ein großer Teil der Kunden nutzt das vorhandene Angebot selten (1-2 Nutzungen pro Jahr), gut ein Viertel gelegentlich (3–10 Nutzungen pro Jahr) und 13% (RSVG-Bike-Nutzer/-innen) bzw. 8% (RVK E-Bike-Nutzer/-innen) häufig (mehr als 10 Nutzungen pro Jahr).

## ▪ Nutzung der Lastenräder im rechtsrheinischen Kreisgebiet im Jahresverlauf

	E-Lastenräder	Lastenräder
Januar	0	7
Februar	0	12
März	0	16
April	0	21
Mai	73	30
Juni	93	38
Juli	105	29
August	92	20
September	145	36
Oktober	158	24
November	34	10
Dezember	46	18
<b>Gesamt</b>	<b>746</b>	<b>261</b>

Tabelle 1: Lastenradnutzung im RSVG Bike

Im rechtsrheinischen Kreisgebiet werden derzeit vier Lastenräder sowie 14 E-Lastenräder angeboten. Die E-Lastenräder waren aufgrund eines technischen Defektes von Oktober 2022 bis April 2023 nicht im Einsatz. Seit September wird das Angebot an E-Lastenrädern um fünf von der Stadt Sankt Augustin selbst finanzierte Lastenräder ergänzt. Die Ausleihzahlen dieser Räder fließen in die Statistik mit ein.

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

An alle Bürgermeister und Bürgermeisterinnen  
der Städte und Gemeinden im Rhein-Sieg-Kreis

Stabsstelle Verkehr & Mobilität  
Kaiser-Wilhelm-Platz 1  
53721 Siegburg

Frau Gloge  
Zimmer 12.08  
Telefon 02241 13-2220  
petra.gloge@rhein-sieg-kreis.de

Datum und Zeichen Ihres Schreibens

Mein Zeichen  
4-10

Datum  
22.01.2024

## Fahrradmietsystem im Rhein-Sieg-Kreis ab dem Jahr 2025

Sehr geehrte/r ,

im Jahr 2019 wurde im Rhein-Sieg-Kreis zunächst im linksrheinischen Kreisgebiet und nachfolgend schrittweise auch im rechtsrheinischen Kreisgebiet ein flächendeckendes Fahrradmietsystem in allen Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises eingeführt. Das Fahrradmietsystem dient als Ergänzung des ÖPNV-Angebotes bzw. der Nahmobilität im Kreisgebiet und ist Bestandteil des Nahverkehrsplanes. Mit der bestehenden Angebotsgestaltung sowie der Verankerung im Nahverkehrsplan und der Finanzierung über die ÖPNV- und die allgemeine Kreisumlage ist der Rhein-Sieg-Kreis Vorreiter unter den Kreisen im Verkehrsverbund Rhein-Sieg und ist auch deutschlandweit mit diesem Ansatz einer kreisweiten Bereitstellung und Sicherung des Angebotes positiv in den Fokus gerückt.

Seit dem Start erfreut sich das Fahrradmietsystem steigender Beliebtheit, so stieg im Jahr 2023 die Nutzung im Vergleich zu 2022 im E-Bike-System der RVK (linksrheinisch) um 31%, im RSVG-Bike (rechtsrheinisch) um 72%.

Derzeit laufen Abstimmungen mit den beteiligten Partnern Regionalverkehr Köln, Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft, SWB Bus und Bahn sowie der Stadt Bonn zur Ausschreibung eines durchgängigen Fahrradmietsystems für Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis. Grundlage hierfür ist ein Beschluss der Planungsausschüsse der Stadt Bonn sowie des Rhein-Sieg-Kreises vom 07. November 2023. Ich habe hierzu bereits in der Kollegenkonferenz der Bürgermeisterinnen und Bürgermeister am 12.09.2023 in Neunkirchen berichtet und grundsätzliche Zustimmung erfahren.

Start des neuen, gemeinsamen Systems Bonn/Rhein-Sieg soll der 01.08.2025 sein, da zu diesem Zeitpunkt die bestehenden Verträge der Verkehrsunternehmen mit dem aktuellen Betreiber nextbike by TIER enden. Aufgrund langer Vorlaufzeiten für die Produktion der Räder und dieser Neuorganisation soll die Ausschreibung zeitnah im Sommer 2024 erfolgen. Im Rahmen der Ausschreibung ist es zwingend erforderlich, die Anzahl sowie Art der Fahrzeuge im räumlichen Geltungsbereich festzulegen. Da es sich bei dem Fahrradmietsystem zwar um ein regionales Angebot handelt, eine durchlässige und barrierefreie Nutzung zwischen den Kommunen also möglich ist, die Nutzung jedoch schwerpunktmäßig innerhalb der kommunalen Grenzen erfolgt, ist es Aufgabe der Städte und Gemeinden die Art sowie die Anzahl der Räder festzulegen. Das gilt ebenso für die Lage der Stationen. Wir möchten Sie daher bitten, uns **bis Ende März 2024** mitzuteilen, wie viele Räder für ihre Kommune im Rahmen der neuen Ausschreibung berücksichtigt werden sollen.

Um Ihnen eine Orientierung für diese Entscheidung zu geben füge ich diesem Schreiben aktuelle Nachfragedaten bezogen auf **xy-Stadt** (Anlage 1) sowie eine Empfehlung über die Fortführung des Fahrradmietsystems im Rhein-Sieg-Kreis ab Sommer 2025 bei (Anlage 2) bei.

Eine seriöse Abschätzung der Kosten eines gemeinsamen Systems Bonn/Rhein-Sieg ab Sommer 2025 ist derzeit nicht möglich. Gestiegenen Produktions- sowie Betriebskosten der Betreiber steht derzeit ein umkämpfter Markt gegenüber, in welchem derzeit eine Reihe von Anbietern auch aus den benachbarten Ländern in Deutschland Fuß fassen möchten.

Für Fragen stehen ich oder meine Mitarbeiterin Petra Gloge (Kontakt Daten s.o.) gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

### **Anlagen**

Anlage 1 (*dieser Vorlage nicht beigelegt*): Aktuelle Nachfrage RSVG-Bike 2023 / RVK-E-Bike 2023 **xy-Stadt**

Anlage 2: Empfehlungen des Rhein-Sieg-Kreises zur Fortführung des Fahrradmietsystems ab 01.08.2025



## Anlage 2 zum Schreiben vom 22.01.2023

### **Empfehlungen des Rhein-Sieg-Kreises zur Fortführung des Fahrradmietsystems ab dem 1.8.2025**

#### **1. Sachstand Regionales Fahrradmietsystem ab August 2025**

Grundlage sind die Beschlüsse des Ausschusses für Mobilität und Verkehr der Bundesstadt Bonn sowie des Planungs- und Verkehrsausschusses des Rhein-Sieg-Kreises vom 07.11.2023: „Die Verwaltungen der Bundesstadt Bonn sowie des Rhein-Sieg-Kreises werden beauftragt, die weiteren Schritte zur Inbetriebnahme eines regionalen Fahrradmietsystems ab August 2025 abzustimmen und durchzuführen“.

Zuvor hatten die Beteiligten (Oberbürgermeisterin der Stadt Bonn, Landrat des Rhein-Sieg-Kreises sowie Geschäftsführer der Unternehmen RSVG, RVK und SWBV) eine gemeinsame Absichtserklärung formuliert. Die Federführung der Ausschreibung liegt bei der SWBV, Rechtsbeistand erfolgt durch die Kanzlei CBH Rechtsanwälte Köln, die mit allen Beteiligten in der Vergangenheit schon erfolgreich zusammengearbeitet hat.

Derzeit laufen die Abstimmungen der beteiligten Verkehrsunternehmen zur Abschluss eines Konsortialvertrages, welcher die Aufgaben und Zuständigkeiten der Partner in dieser Zusammenarbeit regelt sowie die inhaltliche Abstimmung des Leistungsverzeichnisses als Basis der Ausschreibung.

#### **2. Derzeitiges Angebot und Finanzierung Fahrradmietsystem**

Mit Stand Januar 2024 stellt sich das Angebot in den einzelnen Kommunen wie folgt dar:

Kommune	konv. Räder	E-Bikes	Lasten-räder	E-Lastenrad	Anzahl Stationen
Alfter		15			6
Bad Honnef	16	6			5
Bornheim		15			6
Eitorf		8		1	4
Hennef	58	10		1	20
Königswinter	16	10			4
Lohmar	10	15			3
Meckenheim		15			8
Much		8			1
Neunkirchen-Seelscheid		13			2
Niederkassel	51				21
Rheinbach		15			7
Ruppichteroth		10			3
Sankt Augustin	75			6	23
Siegburg	93	15	1	4	33
Swisttal		15			5
Troisdorf	86	10	3	1	26
Wachtberg		15			8
Windeck		10		1	2
Stationen Bonn					3
Stationen Köln					2
Stationen RBK					2
<b>Summe</b>	<b>405</b>	<b>205</b>	<b>4</b>	<b>13</b>	<b>194</b>

**Tabelle 1:** Mietrad-Angebot in den einzelnen Kommunen des Kreisgebietes

Die Defizite, welche durch die Fahrradmietsysteme entstehen, fließen in die Verluste der Verkehrsunternehmen ein und werden analog zu den ÖPNV-Verlusten zu 45% über die allgemeine Kreisumlage sowie zu 55% über die Kreisumlage Mehrbelastung ÖPNV nach Anzahl der je Stadt/Gemeinde zur Verfügung gestellten Fahrräder, gewichtet nach den im Rhein-Sieg-Kreis durchschnittlich anfallenden Kosten je Fahrradtyp (z. B. Standardfahrrad, E-Bike, Lastenfahrrad, E-Lastenrad) umgelegt.

Die Fahrradmietsysteme sind Bestandteil des Nahverkehrsplans des Rhein-Sieg-Kreises und ergänzen das bestehende ÖPNV-Angebot. Die Integration der Fahrradmietsysteme in das ÖPNV-Angebot im Kreisgebiet und die Finanzierung über die ÖPNV-Mehrbelastung bzw. Kreisumlage ist die Grundlage für die Bereitstellung eines kreisweiten Angebotes unabhängig von möglichen Auflagen in Bezug auf kommunale Haushalte.

Die konkrete Anzahl der Räder sowie auch die Standorte der Stationen werden von den Kommunen in Absprache mit dem Kreis festgelegt. Gemäß genehmigten Haushaltsplan des Rhein-Sieg-Kreises 2023/2024 werden folgende Summen auf die Kommunen umgelegt:

**Haushaltsplan 2023/24**

Übersicht: "Berechnung der auf die Städte und Gemeinden in 2024 entfallenden Kreisumlage - Mehrbelastung ÖPNV"

Stadt / Gemeinde	Planbed. (WKm) BUS	Anteil an der gesamten Bus-WKm-Leistung auf Kreisgebiet in %	Anteil an den über MB-ÖPNV umzulegenden Busdefiziten (55 %)	Planbed. (WKm) SCHIENE	Anteil an der gesamten Schienen-WKm-Leistung auf Kreisgebiet in %	Anteil an den über MB-ÖPNV umzulegenden Schienen-defiziten (50 %)	Aquivalenz-faktoren Fahrräder (Gewichtung nach Typ der Räder)	Anteil an der gesamten Fahrrad-ausstattung auf Kreisgebiet in %	Anteil an den über MB-ÖPNV umzulegenden Rad-defiziten (55 %)	Mehrbelast. ÖPNV 2024 (0.91.10) insgesamt in €	Festsetzung in % der maßgebenden Umlage-grundlagen (§ 6 Abs. 3 der Haushalts-satzung)
Alfter	594.046	2,74	905.530	156.625	5,11	273.315	30	3,34	14.714	1.193.629	3,743%
Bad Honnef	861.472	3,98	1.315.332	196.419	6,40	342.400	28	3,12	13.745	1.671.477	4,210%
Bornheim	863.634	3,99	1.318.636	1.329.703	43,37	2.320.205	30	3,34	14.714	3.653.645	4,644%
Eitorf	351.546	1,62	535.386	-	-	-	21	2,34	10.309	545.695	1,563%
Hennef	2.076.956	9,59	3.169.354	-	-	-	83	9,25	40.751	3.210.105	3,859%
Königswinter	1.889.178	8,72	2.881.832	544.181	17,74	949.000	56	6,24	27.490	3.858.412	5,806%
Lohmar	1.503.783	6,94	2.293.568	-	-	-	46	5,13	22.600	2.316.168	4,893%
Meckenheim	902.401	4,17	1.378.124	-	-	-	30	3,34	14.714	1.392.838	3,091%
Much	626.680	2,89	955.103	-	-	-	16	1,78	7.842	962.945	4,079%
Nk.-Seelscheid	637.217	2,94	971.627	-	-	-	26	2,90	12.776	984.403	3,324%
Niederkassel	1.512.844	6,98	2.306.787	-	-	-	51	5,69	25.067	2.331.854	4,002%
Rheinbach	606.361	2,80	925.359	-	-	-	30	3,34	14.714	940.073	2,008%
Ruppichteroth	425.431	1,96	647.751	-	-	-	20	2,23	9.824	657.575	3,981%
Sankt Augustin	1.465.010	6,76	2.234.081	776.916	25,33	1.355.165	75	8,36	36.830	3.626.066	3,467%
Siegburg	1.790.693	8,27	2.733.114	62.990	2,05	109.600	130	14,49	63.836	2.906.625	3,160%
Swisttal	682.182	3,15	1.041.029	-	-	-	30	3,34	14.714	1.055.743	4,011%
Troisdorf	3.017.450	13,94	4.606.963	-	-	-	120	13,41	59.080	4.666.043	2,935%
Wachtberg	992.796	4,58	1.513.623	-	-	-	30	3,34	14.714	1.528.337	5,659%
Windeck	863.236	3,98	1.315.332	-	-	-	45	5,02	22.116	1.337.448	4,047%
<b>Insgesamt</b>	<b>21.662.916</b>	<b>100,00</b>	<b>33.048.531</b>	<b>3.066.834</b>	<b>100,00</b>	<b>5.350.000</b>	<b>897</b>	<b>100,00</b>	<b>440.550</b>	<b>38.839.081</b>	

Abbildung 1: Auszug Haushaltsplan des Rhein-Sieg-Kreises

### 3. Empfehlungen des Rhein-Sieg-Kreises zur Ausgestaltung des Systems ab Sommer 2025

Die Nutzung der Fahrradmietsysteme im Kreisgebiet zeigt seit ihrer Einführung eine positive Tendenz, so konnte im Jahr 2023 die Nutzung sowohl im RVK E-Bike als auch im RSVG-Bike im Vergleich zum Vorjahr deutlich gesteigert werden (RVK E-Bike +31%, RSVG-Bike +70% im Vergleich zum Jahr 2022). In der Summe wurden die Räder im gesamten Kreisgebiet im Jahr 2023 knapp 83.000-mal ausgeliehen.

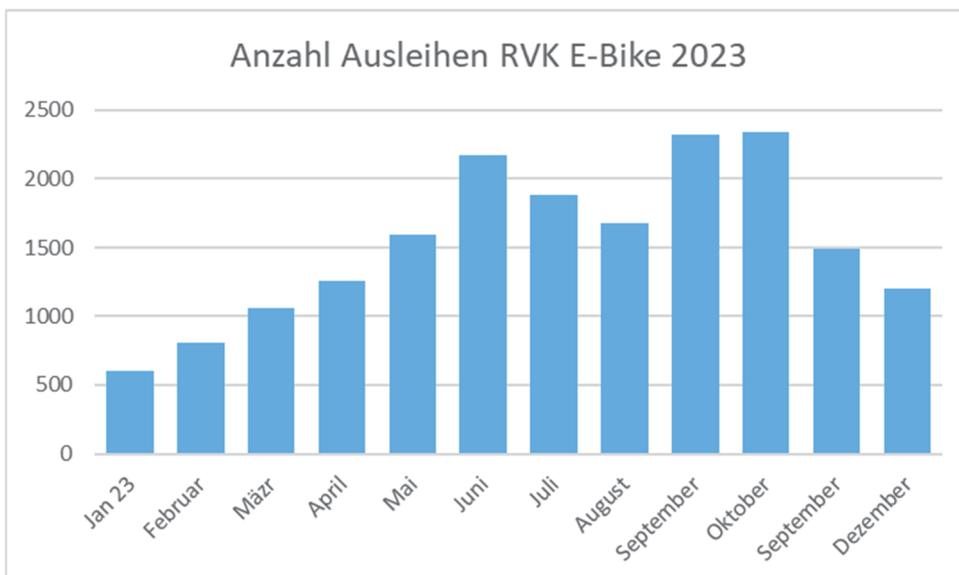
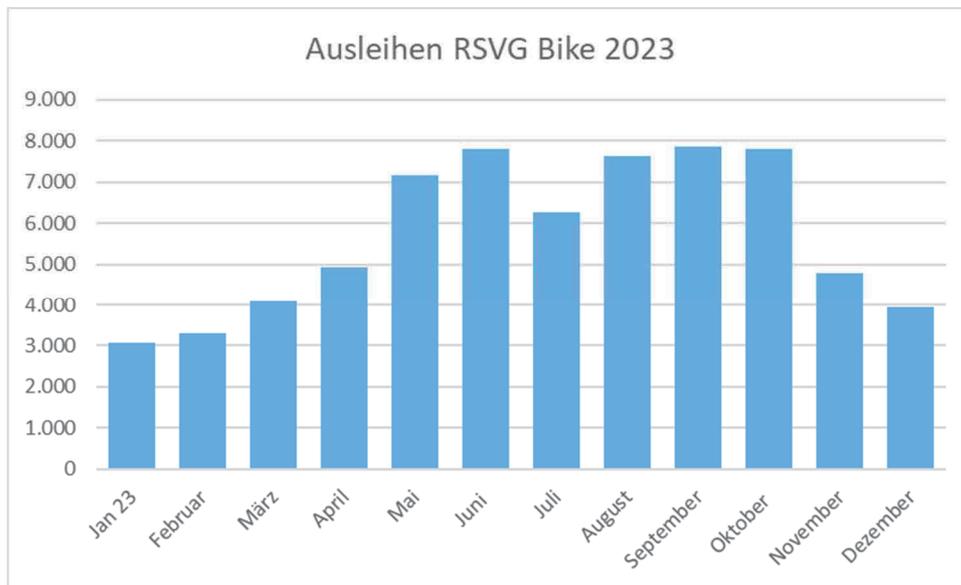


Abbildung 2: Nachfrage RVK-E-Bike 2023



**Abbildung 3:** Nachfrage RSVG-Bike 2023

Schwerpunkte der Nutzung sind die dichtbesiedelten Gebiete entlang des Rheins sowie der Sieg. Hier liegen viele Faktoren vor, die eine Nutzung alternativer Mobilitätsangebote (z.B. Fahrradmietsystem) begünstigen wie

- Hohe Siedlungsdichte
- Arbeitsplatzschwerpunkte
- Gutes ÖPNV-Angebot
- „Kurze“ Wege zu den Zielen
- Vorhandensein einer Fahrradinfrastruktur

Entsprechend ist hier die Anzahl an Rädern sowie Stationen auch am höchsten. Im ländlichen Raum erfüllt das Angebot nicht zuletzt durch den Übernachttarif die Aufgabe der „letzten“ Meile im Nachlauf zur ÖV-Nutzung und erzielt darüber hinaus seinen größten Nutzen in den Siedlungsschwerpunkten sowie dort, wo eine gute Radverkehrsinfrastruktur vorhanden ist. Passgenaue Empfehlungen oder allgemein gültige Standards für den Umfang eines Systems in Abhängigkeit bestimmter Faktoren sind nicht bekannt. In der Summe erscheint der derzeitige Angebotsumfang an Rädern im Großen und Ganzen angemessen für die Größe und Struktur des Kreisgebietes. Dies gilt für die linksrheinischen Kommunen allerdings bedingt, da die Anzahl der Räder hier aufgrund des vorgeschalteten Förderprojektes der RVK bislang „gedeckt“ war. Diese Förderung ist inzwischen ausgelaufen. Für das RSVG-Gebiet wurde seinerzeit ein Schlüssel auf Basis der Einwohnerzahlen entwickelt, welcher Anhaltspunkte für eine Radanzahl pro Kommune lieferte. Aufgrund der Erfahrungen aus den letzten Jahren soll dieser Schlüssel nun weiterentwickelt und auf das linksrheinischen Kreisgebiet übertragen werden.

Vorgeschlagen wird, die Anzahl an Rädern pro Kommune auf der Grundlage der Bevölkerungsdichte abzuleiten. In Kommunen mit geringer Bevölkerungsdichte (< 300 EW/km<sup>2</sup>) wird der Wert 1 Rad pro 1.000 Einwohner angesetzt, in Kommunen mit mittlerer Dichte 1 Rad pro 750 Einwohner und in Kommunen mit hoher Bevölkerungsdichte (>1.200 EW/km<sup>2</sup>) 1 Rad pro 500 Einwohner. Für die Stadt Siegburg wird abweichend hiervon aufgrund der hohen Nutzung der Wert der Stadt Bonn übernommen und 1 Rad pro 377 Einwohner angesetzt.

	km <sup>2</sup>	Bevölkerung (31.12.2022)	EW je km <sup>2</sup>	Anzahl Räder in Abhängigkeit der EW/km <sup>2</sup>		
				1:1000 Räder bei ≤ 300 EW/km <sup>2</sup>	1:750 Räder bei ≤ 1.200 EW/km <sup>2</sup>	1:500 (bzw. 1:377*) Räder bei > 1.200 EW/km <sup>2</sup>
<b>Rhein-Sieg-Kreis</b>	<b>1153,21</b>	<b>608.335</b>	<b>528</b>			
Alfter	34,78	23.904	687			32
Bad Honnef	48,14	26.061	541			35
Bornheim	82,69	49.025	593			65
Eitorf	69,90	19.132	274	19		
Hennef (Sieg)	105,89	48.002	453			64
Königswinter	76,20	41.495	545			55
Lohmar	65,62	30.846	470			41
Meckenheim	34,84	24.877	714			33
Much	78,06	14.758	189	15		
Neunkirchen-Seelscheid	50,62	20.109	397			27
Niederkassel	35,79	39.281	1.098			52
Rheinbach	69,72	27.102	389			36
Ruppichteroth	61,96	10.637	172	11		
Sankt Augustin	34,22	56.369	1.647			113
Siegburg	23,66	42.049	1.777			112
Swisttal	62,22	18.653	300	19		
Troisdorf	62,00	76.251	1.230			153
Wachtberg	49,68	20.581	414			27
Windeck	107,22	19.203	179	19		
			Summe Räder	82	468	377

**Tabelle 2:** Richtwert Anzahl Räder entsprechend der Bevölkerungsdichte, \*abweichender Wert Siegburg

Die hier abgeleiteten Werte dienen als Richtwert und sollten als Maximalangebot im Sinne der Finanzierung über die ÖPNV-Umlage betrachtet werden. Darüberhinausgehende Standards können erfüllt werden, müssten jedoch von den Kommunen zu 100% selbst finanziert werden. Minimalangebot sollte das derzeitige Angebot sein.

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen sollte eine kommunenspezifische Betrachtung erfolgen und eine mögliche Ausweitung des Angebotes schrittweise erfolgen (dazu werden im Rahmen der Ausschreibung Optionen abgefragt). Es ergeben sich drei verschiedene Empfehlungen/Bewertungen

- Erhöhung der Radanzahl
- Erhöhung der Anzahl Stationen
- Beibehaltung des derzeitigen Angebotes

In Einzelfällen kann möglicherweise auch mit einem geringeren Angebotsumfang die gleiche Wirkung erzielt werden. In diesem Fall sollte eine optionale (Wieder-)Aufstockung im Rahmen der Ausschreibung berücksichtigt werden, um im Falle einer positiven Entwicklung der Nutzung reagieren zu können. Im Folgenden werden

auf der Grundlage der bekannten Entwicklungen Empfehlungen zum Angebotsumfang in den einzelnen Kommunen gegeben, die als Grundlage für eine Entscheidungsfindung herangezogen werden können.

	Angebotsspanne (Anzahl Räder)	Empfehlungen
Alfter	15 - 32	moderate Erhöhung der Anzahl E-Bikes, im Grenzbereich zu Bonn Einsatz von konventionellen Rädern erwägen
Bad Honnef	22 - 35	derzeitige Radanzahl erscheint ausreichend, Erhöhung der Anzahl an Stationen im Tal- sowie Bergbereich erforderlich, ggfs. Option zur Erhöhung der Anzahl E-Bikes bei steigender Nachfrage im Bergbereich
Bornheim	15 - 65	moderate Erhöhung der Anzahl E-Bikes, Einsatz konv. Räder im Grenzbereich zu Bonn (Roisdorf) erwägen
Eitorf	8 - 19	moderate Erhöhung der Anzahl E-Bikes in Verbindung mit Einrichtung neuer Stationen
Hennef (Sieg)	68	derzeitige Anzahl konventioneller Räder und E-Bikes sowie das Stationskonzept erscheinen ausreichend
Königswinter	26 - 55	nur 10 (von 20 "bestellten") E-Bikes im Einsatz aufgrund fehlender Ladestationsinfrastruktur, derzeitige Anzahl konventioneller Räder und E-Bikes erscheint ausreichend, Erhöhung der Anzahl an Stationen im Tal- sowie Bergbereich zur Steigerung der Nutzungsmöglichkeiten unbedingt erforderlich
Lohmar	25 - 41	derzeitige Anzahl konventioneller Räder und E-Bikes erscheint ausreichend, Erhöhung der Anzahl an Stationen zur Steigerung der Nutzungsmöglichkeiten unbedingt erforderlich
Meckenheim	15 - 33	Aufstockung der Anzahl E-Bikes
Much	8 - 15	derzeitige Anzahl E-Bikes erscheint ausreichend, ggfs. Option zur Erhöhung der Anzahl E-Bikes mit Einrichtung weiterer Stationen
Neunkirchen-Seelscheid	13 - 27	derzeitige Anzahl E-Bikes erscheint ausreichend, Erhöhung der Anzahl an Stationen zur Steigerung der Nutzungsmöglichkeiten unbedingt erforderlich
Niederkassel	51 - 52	ggfs. Verringerung der Anzahl konventioneller Räder mit der Option einer (Wieder-)Erhöhung für den Fall der steigenden Nutzung in einem regionalen System Bonn / Rhein-Sieg, E-Bikes nicht empfohlen
Rheinbach	15 - 36	moderate Erhöhung der Anzahl E-Bikes, im Kernbereich Rheinbach ggfs. Einsatz von konventionellen Rädern
Ruppichteroth	10 - 11	derzeitige Anzahl E-Bikes ausreichend
Sankt Augustin	75 - 113	Aufstockung der Anzahl konventioneller Räder (Nachfragesteigerung in gemeinsamem System mit Bonn zu erwarten), E-Bikes nicht empfohlen
Siegburg	108 - 112	derzeitige Anzahl konventioneller Räder sowie E-Bikes erscheint ausreichend, ggfs. Option zur Erhöhung der Anzahl konventioneller Räder bei Fortsetzen des positiven Nutzungstrendes
Swisttal	15 - 19	derzeitige Anzahl E-Bikes erscheint ausreichend
Troisdorf	96 - 153	derzeitige Anzahl konventioneller Räder sowie E-Bikes erscheint ausreichend, ggfs. Option zur Erhöhung der Anzahl konventioneller Räder bei Fortsetzen des positiven Nutzungstrendes
Wachtberg	15 - 27	moderate Erhöhung der Anzahl E-Bikes
Windeck	10 - 19	derzeit nur 10 (von 20 "bestellten") E-Bikes im Einsatz aufgrund fehlender Ladestationsinfrastruktur, Erhöhung der Anzahl an Stationen zur Steigerung der Nutzungsmöglichkeiten unbedingt erforderlich
610 - 932		

**Tabelle 3:** Angebotsrahmen und Empfehlungen

Auf Lastenräder wird in der kommenden Ausschreibung verzichtet. Die Gründe hierfür sind: hohe Kosten, hohe Vandalismusanfälligkeit, keine Kernkompetenz der Anbieter öffentlicher Fahrradmietsysteme. Im Rahmen der Ausschreibung soll aber die Forderung, Lastenräder der Kommunen in das System einbinden zu können, aufgenommen werden.

Eine seriöse Abschätzung der Kosten eines gemeinsamen Systems Bonn/Rhein-Sieg ab Sommer 2025 ist derzeit nicht möglich. Gestiegenen Produktions- sowie Betriebskosten der Betreiber steht ein umkämpfter Markt gegenüber, in welchem derzeit eine Reihe von Anbietern aus benachbarten Ländern in Deutschland Fuß fassen möchte. Grobe Einschätzungen der Kosten für das Gesamtsystem sowie für die einzelnen Kommunen können auf der Grundlage der derzeitigen Kosten vorgenommen

werden. Zu berücksichtigen ist, dass gemäß gültigem Umlageschlüssel ein E-Bike mit dem Faktor 2 gegenüber einem konventionellen Rad gewichtet wird.

Vorbehaltlich der Zustimmung der Städte und Gemeinden soll der fortgeschriebene Schlüssel im Nahverkehrsplan des Kreises verankert werden.

**Mitteilung**  
für den  
**öffentlichen Sitzungsteil**

Gremium	Datum	Zuständigkeit
Ausschuss für Planung und Verkehr	26.02.2024	Kenntnisnahme

Tagesordnungs- punkt	
	<b>Dauerzählstellen für den Radverkehr, Ergebnisse des Jahres 2023</b>

**Mitteilung:**

In der Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr am 15.03.2023 wurde die letzte Auswertung der Dauerzählstellen für den Radverkehr in Form eines Jahresvergleichs vorgelegt. Nunmehr liegt das 8. Jahresergebnis vor.

Im letzten Jahr wurden an den zehn Dauerzählstellen durchschnittlich 5% weniger Radfahrerinnen und Radfahrer erfasst. Im Vergleich zum Basisjahr 2016 sind die Nutzerzahlen weiterhin deutlich im Plus (vgl. hierzu Tabelle 1).

Grund für den Rückgang in 2023 war vor allem das Wetter. Das Jahr 2023 war das wärmste Jahr seit Beginn der Wetteraufzeichnungen, aber von extrem viel Niederschlag gekennzeichnet. Nach Mitteilung des Deutschen Wetterdienstes gab es in NRW 40% mehr Niederschlag gegenüber dem langjährigen Mittelwert. Zahlreiche Monate (März, Juli, August, November und Dezember) waren von ergiebigen Dauerregen gekennzeichnet. Dazwischen gab es aber auch Monate, wo es besonders warm und auch fast durchgängig trocken blieb (Mai, Juni, September).

Spiegelbildlich zur Niederschlagsverteilung verhielt sich auch die Fahrradnutzung im letzten Jahr. In der nachfolgenden Abbildung sind diese starken Sprünge exemplarisch für die Zählstelle in Neunkirchen-Seelscheid am Ortsausgang in Richtung der Gemeinde Richtung Much dargestellt.

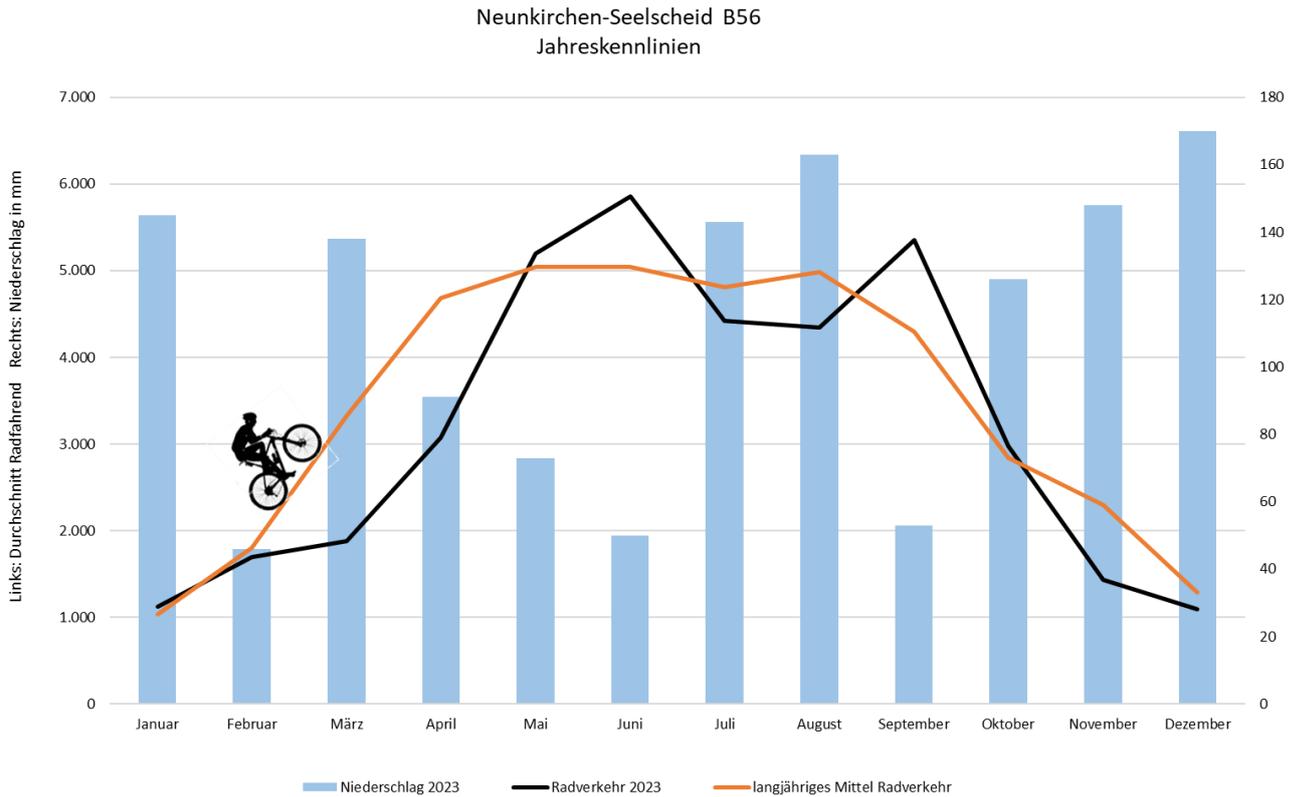


Abbildung 1: Verteilung des Radverkehrsaufkommens an der Zählstelle B56 (Neunkirchen-Seelscheid) im Jahr 2023 und Vergleich zum langjährigen Mittelwert sowie den Niederschlagsmengen

Im Herbst 2023 wurden im linksrheinischen Kreisgebiet zwei neue Dauerzählstellen installiert. Zusätzlich gezählt wird jetzt an der RadPendlerRoute Bornheim-Alfter-Bonn. Dort wurden direkt nach der Installation Spitzenwerte von über 600 Radfahrenden pro Tag ermittelt. Eine zweite Zählstelle ist auf der Apfelroute dazugekommen. Hier wird der Radverkehr in Swisttal, Höhe Lützermiel, automatisch erfasst. In 2024 findet die Basiserfassung für die beiden neuen Zählstellen statt.

Die beiden Zählstellen wurden durch Mittel des Programms FÖRiNah (Öffentlichkeitsarbeit) mit 80% durch das Land gefördert. Den exklusiven Förderzugang erhält der Rhein-Sieg-Kreis durch die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft der fahrradfreundlichen Kommunen und Kreis in NRW (AGFS).

Name der Dauerzählstelle	2023	Veränderungen zum Vorjahr (%)	Veränderungen zu 2016 [%]
2.01 RSK – Windeck L333 (Schladern Siegtalradweg)	46.751	-5,3	+65,6
2.02 RSK – Hennef L333 (Bülgenauel Siegtalradweg)	50.078	-3,2	+59,5
2.03 RSK – Sankt Augustin (Menden Siegtalradweg)	161.533*	--*	--*
2.04 RSK – Niederkassel (Deich Rheidt Rheinradweg)	224.528	-11,1	+23,8
2.05 RSK – Königswinter (Sealife Rheinradweg)	407.127*	+12,4	+31,2
2.06 RSK – Bornheim L183 (Dersdorf)	90.641	-7,8	+29,4
2.07 RSK – Lohmar B484 (Hauptstraße Agger-Sülz-Radweg)	136.457	-5,0	+11,7
2.08 RSK – Neunk.-Seelscheid B56 (Seelscheid)	38.459	-13,9	+59,6
2.09 RSK – Meckenheim L158 (Abzw. Klein-Altendorf)	60.908 *	-- *	+10,7
2.10 RSK – Wachtberg L158 (Pech Wasserburgenroute)	54.107	-7,2	+ 42,3
<b>RSK gesamt</b>	<b>1.270.589 *</b>	<b>--*</b>	<b>--*</b>

Tabelle 1: Jahresergebnisse Dauerzählstellen im Radverkehr in den Jahren 2016-2023

\* Sondereffekte, die im Text erläutert sind.

Auch im Jahr 2023 gab es an zahlreichen Dauerzählstellen Sondereffekte, die einen Vergleich zu den Vorjahren erschwert oder unmöglich macht (vgl. Tabelle 1), die im Folgendem erläutert werden:

1. Sankt Augustin: Nach den Bauarbeiten an den Hochspannungsleitungen im Jahr 2022 gab es auch in 2023 Einschränkungen am Siegtalradweg. Im unmittelbaren Bereich der Zählstelle erfolgt derzeit der Neubau des Kreuzungsbauwerks der S13 mit der A560. Hierfür wurde der Radverkehr vor allem in der Woche umgeleitet. An den Wochenenden war eine Durchfahrt im Bereich der Baustelle zumeist möglich.
2. Königswinter: Wie in den Vorjahren traten am Rheinradweg in Königswinter Sondereffekte auf. Durch die dort eingerichtete Fußgängerzone mit Umleitung müssen die Werte am Rheinradweg hochgerechnet werden, um eine Vergleichbarkeit herzustellen. Königswinter ist die einzige Zählstelle mit Zuwächsen gegenüber dem Vorjahr. Die Zählergebnisse legen nahe, dass die

Umleitung von immer weniger Radfahrerinnen und Radfahrer genutzt wird.

3. Meckenheim: Nach den Kanalbauarbeiten im Jahr 2022 stehen nunmehr wieder Zählraten zur Verfügung.

Alle Zählwerte an den nunmehr 12 Dauerzählstellen des Rhein-Sieg-Kreises können tagesaktuell online eingesehen werden unter:

<https://www.rhein-sieg-kreis.de/mobilitaet-umwelt/verkehr/radverkehrszaehlungen.php>

Im Auftrag

gez. Hahlen

4-10 Verkehr und Mobilität

**Mitteilung**  
für den  
**öffentlichen Sitzungsteil**

Gremium	Datum	Zuständigkeit
Ausschuss für Planung und Verkehr	26.02.2024	Kenntnisnahme

Tagesordnungs- punkt	
	<b>Ankündigung der (Neu)Aufstellung der verkehrlichen Bedarfspläne des Landes Nordrhein-Westfalen</b>

**Mitteilung:**

Mit Datum vom 19.01.2024 hat das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) des Landes Nordrhein-Westfalen per Erlass und als Vorabinformation angekündigt, dass eine (Neu-)Aufstellung der verkehrlichen Bedarfspläne des Landes Nordrhein-Westfalens erfolgen wird. Dabei handelt es sich um den ÖPNV-Bedarfsplan, den Landesstraßenbedarfsplan und den Bedarfsplan für Radschnellverbindungen des Landes NRW.

Die Arbeiten am multimodalen Landesverkehrsmodell mit dem Prognosehorizont 2035 (LVM 2035) sollen noch im I. Quartal 2024 abgeschlossen werden. Auf dieser Grundlage werden dann die Bedarfspläne erstellt.

Die Arbeiten hierfür sollen alle im Jahr 2024 beginnen, voraussichtlich aber zu unterschiedlichen Zeitpunkten:

- Die Vergaben für den **ÖPNV-Bedarfsplan** und **Landesstraßenbedarfsplan** sollen Anfang 2024 beginnen. Nach derzeitiger Zeitplanung sollen die beiden Bedarfsplanentwürfe (idealerweise) bis Ende 2025 fertig gestellt werden.
- Zur Aufstellung des **Radschnellverbindungsbedarfsplans** läuft aktuell bereits ein Vergabeverfahren. Die Aufstellung eines Bedarfsplanentwurfs für Radschnellverbindungen wird priorisiert und soll bereits bis Mitte 2025 vorliegen.
- Die Veröffentlichung der finalen Bedarfspläne soll idealerweise im Jahr 2026 für ÖPNV und Landesstraßen bzw. bis Ende 2025 für Radschnellverbindungen des Landes erfolgen.

Im nächsten Schritt sollen zeitnah initiale Maßnahmenlisten je verkehrlichem Bedarfsplan (d. h. konkret für SPNV, ÖSPV und Seilbahnen, Landesstraßen sowie Radschnellverbindungen) seitens des MUNV an die Bezirksregierungen übergeben und von diesen weitergeleitet werden.

Die kommunalen Gebietskörperschaften und Zweckverbände sollen diese initialen Maßnahmenlisten daraufhin aufarbeiten, indem sie zu den Maßnahmenlisten Stellung nehmen und bei Bedarf ergänzen. Die gesammelten Stellungnahmen sollen anschließend durch die Bezirksregierungen dem jeweiligen regionalen Planungsträger, d. h. bei uns dem Regionalrat, gemäß § 9 Absatz 4 Landesplanungsgesetz Nordrhein-Westfalen, zur Beschlussfassung über die Vorschläge der Region vorgelegt werden.

Im Auftrag

gez.  
Hahlen

Zur Sitzung des Planungs-und Verkehrsausschusses am 26.02.2024

## 01.1 Sonderaufgaben

**Mitteilung**  
für den  
**öffentlichen Sitzungsteil**

Gremium	Datum	Zuständigkeit
Ausschuss für Planung und Verkehr	26.02.2024	Kenntnisnahme

Tagesordnungs- punkt	
	<b>NEILA Nachhaltige Entwicklung durch Interkommunales Landmanagement in der Region Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler - Verlängerung des Projektes bis Ende 2024-</b>

<b>Mitteilung:</b>
--------------------

Das interkommunale Forschungsprojekt NEILA (**N**achhaltige **E**ntwicklung durch interkommunales **L**andmanagement) wurde aufgrund der erfolgreichen Projektarbeit durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung bis zum 31.12.2024 verlängert. Inhaltlicher Schwerpunkt stellt die Innenentwicklung für Wohnnutzung dar, also die Aktivierung von Brachflächen und Baulücken sowie Nachverdichtung von Bestandsgebäuden und die Nutzung von leerstehenden Gebäuden. Das regionale Siedlungsentwicklungskonzept von NEILA hat aufgezeigt, dass der Wohnraumbedarf in der gesamten Region durch die Außenentwicklung alleine nicht zu decken ist. Im Rahmen der einjährigen Arbeit sollen vier bis sechs Lupenräume definiert werden, in denen die Innenentwicklung ein besonders relevantes Thema darstellt. Dabei werden diese Teilräume aus gesamtregionaler Perspektive betrachtet. Ziel ist es, beispielhaft für die Gesamtregion aufzuzeigen, wie Nachverdichtung umsetzbar ist, welche Potentiale existieren und welcher Beitrag zur Wohnraumschaffung geleistet werden kann. Bei der Betrachtung dieser Innenpotentiale sind stets die Kapazitäten der sozialen und technischen Infrastruktur zu berücksichtigen. Schwerpunkte bilden des Weiteren die Herausarbeitung städtebaulicher Qualitäten sowie die Anpassung an

den Klimawandel.

Verbundpartner sind die Bundesstadt Bonn, der Rhein-Sieg-Kreis, der Kreis Ahrweiler und die Technische Universität Dortmund. Die Projektarbeit erfolgt durch eine Mitarbeiterin der TU Dortmund und einem Mitarbeiter der Bundesstadt Bonn.

#### Hintergrund

Im Forschungsprojekt NEILA haben die Bundesstadt Bonn, der Rhein-Sieg-Kreis und der Kreis Ahrweiler gemeinsam mit den kreisangehörigen Städten, Gemeinden und Verbandsgemeinden im Zeitraum von 2018 bis 2023 ein regionales Siedlungsentwicklungskonzept (SiKo) erarbeitet. Dieses stellt eine regionale Entwicklungsperspektive für die nächsten Jahrzehnte (Zieljahr 2040) dar. Weitere Projektpartner waren die Technische Universität Dortmund, das ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH sowie die Wirtschaftsförderungs- und Wohnungsbaugesellschaft mbH der Stadt Königswinter. Bei der Erarbeitung wurde auf die bestehenden und bewährten Struktur des :rak (Regionaler Arbeitskreis: Bonn, Rhein-Sieg-Kreis, Kreis Ahrweiler) zurückgegriffen. Das Projekt wurde durchgängig durch Facharbeitsgruppen (AG Siedlung, AG Grüne Infrastruktur, Fokus-Workshops etc.) begleitet. Hierzu gehörten Vertreter\*innen der Kommunen und Kreise sowie regionale Institutionen wie beispielsweise Wirtschaftskammern oder die Regionalplanungsbehörden. Das Finanzvolumen betrug für die beiden Bearbeitungsphasen (Entwicklungs- und Umsetzungsphasen) insgesamt 2,33 Mio. Euro für fünf Jahre. Die Ergebnisse von NEILA sind in den politischen Gremien der kreisangehörigen Kommunen in der Beratung. Einige haben bereits entsprechende Beschlüsse gefasst.

Weitere Informationen zu NEILA finden Sie unter: [www.neila-rak.de](http://www.neila-rak.de)

Im Auftrag

gez. Rosenstock