RHEIN-SIEG-KREIS **A N L A G E ____**

DER LANDRAT **zu TO.-Pkt. ____**

01.4 Fachbereich Verkehr und Mobilität 31.08.2018

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	18.09.2018	Vorberatung
Kreisausschuss	24.09.2018	Vorberatung
Kreistag	27.09.2018	Entscheidung

Tagesordnungs-Punkt	**Lead-City Bonn -Aktueller Sachstand und Darstellung der Auswirkungen auf den Rhein-Sieg-Kreis-**

Beschlussvorschlag:

1. **Der Kreistag beauftragt die Verwaltung, die nachfolgend dargestellten Angebotsverbesserungen im regionalen ÖPNV Bonn/Rhein-Sieg mit den betroffenen Städten und Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmen weiter abzustimmen und zum Fahrplanwechsel am 26.08.2019 umzusetzen. Voraussetzung ist eine 95%-Förderung der anfallenden Kosten im Rahmen des Bundesprogramms „Modellstadt zur Verbesserung der Luftqualität“ („Lead City Bonn“).**
2. **Der Kreistag beauftragt die Verwaltung, das Projekt „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ zusammen mit der Stadt Bonn und dem „Zukunftsnetz Mobilität“ beim VRS schnellstmöglich umzusetzen. Voraussetzung für die Umsetzung ist ebenfalls eine 95%-Förderung durch das o.g. Bundesprogramm.**

Vorbemerkungen:

Am 26.02.2018 wurden bei einem ersten Gespräch zwischen Vertretern der Bundesregierung und der fünf Modellstädte (Lead Cities) Bonn, Essen, Herrenberg, Reutlingen und Mannheim mögliche Maßnahmen zur Verringerung der Stickstoffdioxidbelastung in den Modellstädten besprochen. Hierbei erörterte man u.a. auch die Chancen für einen kostenlosen ÖPNV.

Die Modellstädte wurden anschließend aufgefordert bis zum 15.03.2018 mögliche Maßnahmen zu benennen. Daraufhin wurden von der Stadt Bonn 60 Maßnahmen eingereicht. Mit Schreiben vom 21.03.2018 bat die Bundesregierung darum - wiederum sehr kurzfristig - 5 bis 10 Maßnahmen zu priorisieren, welche die Stadt Bonn am 10.04.2018 vorlegte.

Am 29.06.2018 wurde im zweiten Gespräch zwischen Vertretern der Bundesregierung und der fünf Modellstädte die Entscheidung der Bundesregierung mitgeteilt, welche Maßnahmen weiterverfolgt werden sollen.

Auf dieser Grundlage mussten die fünf Modellstädte bis zum 20.07.2018 ausgearbeitete Projektskizzen vorlegen. Im Rahmen der Besprechung am 29.06.2018 wurde zudem mitgeteilt, dass die Projekte zu 95% gefördert werden, die Stadt Bonn knapp 38 Millionen Euro erhält und die Förderung Ende 2020 ausläuft.

Der Rat der Bundesstadt Bonn wurde am 10.07.2018 unter dem Tagesordnungspunkt „Weiteres Vorgehen Modellstadt Saubere Luft („Lead City“) / Ermäßigte Tarife / Angebotsausweitung ÖPNV (Fortschreibung Nahverkehrsplan)“ eingebunden.

Mit Schreiben vom 11.07.2018 wurden die Fraktionen und Abgeordneten des Kreistages durch die Verwaltung über den aktuellen Sachstand informiert.

Für die Stadt Bonn wurden drei nicht mehr änderbare Maßnahmenblöcke von der Bundesregierung ausgewählt:

Projekt 1: „Klima-Ticket“ und besondere Tarifangebote

- 1a) 365-Euro-JahresTicket („KlimaTicket“) in Bonn,
- 1b) TagesTicket 5 Personen zum Preis des TagesTickets 1 Person in Bonn,
- 1c) Vergünstigungen der Job-Ticket-Bedingungen für Arbeitgeber in Bonn

Projekt 2: Angebotsverbesserungen bei Bus und Bahn

- 2a) Bus- und Bahnangebot in Bonn
- 2b) Einbrechende Buslinien aus dem Rhein-Sieg-Kreis

Projekt 3: Betriebliches Mobilitätsmanagement in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis

Alle tariflichen Maßnahmen (Projekt 1) werden Gegenstand der Sitzung der VRS-Verbandsversammlung am 05.10.2018 sein.

Durch die Maßnahme 1c) können Arbeitgeber in Bonn vergünstigt JobTickets erwerben. Dadurch bekommen Berufseinpendler aus dem Rhein-Sieg-Kreis nach Bonn die Möglichkeit, das attraktive JobTicket zu kaufen.

Hinsichtlich des Gliederungspunktes 2b) wurden mögliche Taktverdichtungen auf den Buslinien zwischen der Stadt Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis auf Verwaltungsebene sehr kurzfristig abgestimmt. Dabei bestand Einigkeit, dass die im Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises definierten ÖPNV-Hauptachsen berücksichtigt werden sollten.

Das unter Gliederungspunkt 3) genannte „Betriebliche Mobilitätsmanagement“ (BMM) ist ein gemeinsamer Ansatz des „Zukunftsnetzes Mobilität“ beim VRS, der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises. Ziel ist es, in der gesamten Region eine nachhaltige und funktionierende Mobilitätsentwicklung zu fördern und den Modal Split in der Region in den Verkehrsspitzen um mindestens 5-10 Prozent zugunsten des Umweltverbundes zu verändern und im Idealfall 10 Prozent der Fahrten im MIV zu vermeiden.

Alle Maßnahmen, d.h. auch die im Rhein-Sieg-Kreis sollen zu 95% gefördert werden. Dies ist Bestandteil der eingereichten Projektskizzen. Hierzu müssen noch Vereinbarungen zwischen der Bundesregierung und der Stadt Bonn sowie zwischen der Stadt Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis getroffen werden, sobald die Ausführungsrichtlinien der Bundesregierung vorliegen. Sollte es diesbezüglich neue Informationen geben, wird hierzu mündlich in der Sitzung berichtet.

Detaillierte Informationen zur „Modellstadt Bonn“ (Lead City) sind unter dem Link

http://www.bonn.de/umwelt_gesundheit_planen_bauen_wohnen/umweltschutz/luftreinhaltung/modellstadt/02164/index.html?lang=de

auf der Internetseite der Stadt Bonn bereitgestellt.

Erläuterungen:

Projekt 1: „Klima-Ticket“ und besondere Tarifangebote

1a) und 1b) betreffen ausschließlich die Stadt Bonn

1c) Vergünstigungen der VRS-JobTicket-Bedingungen für Arbeitgeber in Bonn

Das JobTicket bietet, verbunden mit vielen Zusatzleistungen, Mobilität mit Bus und Bahn im gesamten VRS-Gebiet. Viele Arbeitgeber haben deshalb entsprechende Verträge mit den Verkehrsunternehmen abgeschlossen, wodurch deren Arbeitnehmer JobTickets kaufen können. Das JobTicket richtet sich an Arbeitgeber nach dem Standortprinzip, d.h. eine Firma in Bonn kann es für alle Mitarbeiter abschließen, unabhängig davon wo diese im VRS-Gebiet wohnen. Die Voraussetzung für Unternehmen ab 50 Mitarbeitern ist, dass der JobTicket-Vertrag für alle Mitarbeiter abgeschlossen werden muss (Solidarmodell). Dies stellt für viele Firmen ein Zugangshemmnis dar, da vielleicht nur 30, 40 oder 50 Prozent der Arbeitnehmer überhaupt bereit wären, ein JobTicket zu erwerben. Das daraus entstehende Delta gegenüber der 100-prozentigen Abnahmeverpflichtung durch den Arbeitgeber müsste dann entweder durch den Arbeitgeber oder durch entsprechend hohe JobTicket-Preise für die Mitarbeiter aufgefangen werden. Viele dieser Firmen wünschen sich deshalb ein Fakultativangebot wie es zurzeit für Firmen unter 50 Mitarbeitern besteht, allerdings zum günstigen Solidarpreis. Dieser Wunsch lässt sich jedoch für den VRS bzw. die Verkehrsunternehmen wirtschaftlich nicht darstellen.

Hier setzt jetzt das Modell im Rahmen von "Lead City" an: Denn Bonner Arbeitgeber, die noch keinen Job-Ticket-Vertrag haben, können im Projektzeitraum 2019/2020 ein JobTicket zum Solidarpreis von 54 Euro pro Monat nur für die Zahl Mitarbeiter erwerben, die dies wünschen. Die Mindestabnahmequote liegt bei nur 20 Prozent. Davon erhofft man sich, dass das JobTicket in den Unternehmen bekannter und beliebter wird und dies dann nach Abschluss des Modellversuches in einen regulären Vertrag mündet.

Für das Projekt 1 „Klima-Ticket und besondere Tarifangebote“ werden insgesamt Kosten in Höhe von ca. 18 MIO € veranschlagt. Diese Kosten werden zu 95% vom Bund gefördert. Der Eigenanteil wird durch die Stadt Bonn getragen.

Projekt 2: Angebotsverbesserungen bei Bus und Bahn

2a) Bus- und Bahnangebot in Bonn

2b) Einbrechende Buslinien aus dem Rhein-Sieg-Kreis

Die planerisch mit der Stadt Bonn abgestimmten Teilmaßnahmen im regionalen Busnetz werden im Folgenden näher beschrieben. Abgedeckt werden damit alle im Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises definierten Primärachsen des Busnetzes zwischen Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis. Die Linien SB55, 520, 550, 551 und 640 umfassen das Primärnetz im verdichteten Raum; die Linien 537, 845, 855, 856 und 857 dagegen das Primärnetz im ländlichen Raum. Vor diesem Hintergrund ergeben sich bei den Teilmaßnahmen auch unterschiedliche Angebotsstandards, die im Einklang mit den Vorgaben des Naheverkehrsplans stehen.

Weiterentwicklung der Buslinien SB55, 550, 551 und 640

In der gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse Bonn/Rhein-Sieg-Kreis am 19.04.2018 wurden die Verwaltungen beauftragt, das dort präsentierte Zielkonzept zur

Weiterentwicklung der Linien SB55, 550, 551 und 640 zu konkretisieren, mit den betroffenen Städten und Verkehrsunternehmen abzustimmen sowie die Kosten zu ermitteln. Seinerzeit gingen beide Verwaltungen aufgrund des Finanzierungsaufwandes von einer sukzessiven Umsetzung aus. Die Bundesförderung ermöglicht nun eine Realisierung des gesamten Maßnahmenpaketes.

Hintergrund sind folgende Randbedingungen:

- Der Raum Niederkassel, Troisdorf-Südost und Sankt Augustin-Menden gehört zur Verdichtungszone Bonn/Rhein-Sieg, jedoch gibt es in Richtung Bonn bislang keine leistungsfähige Schienenverbindung. Im ÖPNV werden hier noch erhebliche Fahrgastpotenziale gesehen. So hatte Niederkassel gemäß Untersuchung „Mobilität in Deutschland 2008“ einen unterdurchschnittlichen ÖPNV-Anteil von nur 6% (zum Vergleich: Rhein-Sieg-Kreis gesamt 9%, Bonn 14%). Durch die Verbesserungen der letzten Jahre dürfte sich der Anteil zwar geringfügig verbessert haben. Weitere Steigerungen und Verlagerungen vom MIV zum ÖPNV sind jedoch gerade in diesem Bereich angesichts der hohen Auslastung des Straßennetzes und der anstehenden Baumaßnahmen im Bundesfernstraßennetz wünschenswert.
- Vor allem in den Orten Rheidt/Mondorf, Bergheim/Müllekoven und Menden/Meindorf ist in den letzten Jahren ein starkes Bevölkerungswachstum inkl. Erschließung großer Neubaugebiete zu verzeichnen. Die dortige Neubevölkerung ist verkehrlich sehr stark nach Bonn orientiert. Dies erfordert eine entsprechende Verbesserung der ÖPNV-Anbindung (Zusatzkapazitäten in den Hauptverkehrszeiten, angemessene Angebote in den Neben- und Schwachverkehrszeiten).
- Die Buslinie 551 zwischen Bonn und Troisdorf ist Teil des ÖPNV-Primärnetzes im Rhein-Sieg-Kreis. Ihr Angebot ist allerdings nicht konkurrenzfähig zum MIV. Hintergrund ist vor allem der sehr umwegige und langsame Linienweg in der Bonner Nordstadt. Von Bonn Hbf. bis Bergheim benötigen die Busse knapp 30 Minuten Fahrzeit. Außerdem fehlt eine Direktverbindung nach Bonn-Beuel und die Taktfolgezeiten entsprechen nicht den Vorgaben des Nahverkehrsplans. Handlungsbedarf beim Angebot der Linie 551 wurde auch in der Evaluation des Troisdorfer Busnetzes 2016/17 bestätigt.
- Niederkassel ist zwar durch zwei Buslinien an Bonn angebunden (SB55 und 550). Beide Linien fahren jedoch über das Beueler Zentrum in die Bonner City. Eine Direktverbindung zu den Schul- und Arbeitsplatzstandorten im Bonner Norden besteht nicht.
- Der aktuelle Linienweg der 550 in Schwarzrheindorf schließt den Einsatz von Gelenkbussen aus.
- Im Dezember 2017 wurde der samstägliche Grundtakt im S-Bahn-Netz von 30‘ auf 20‘ umgestellt. Hintergrund sind hohe Fahrgastzuwächse, die auch bei Erhebungen im Busnetz zu beobachten sind. Jedoch verkehren die Buslinien auch auf den Hauptachsen im Raum Bonn/Rhein-Sieg samstags weiterhin im 30‘-Takt. An den Knotenpunkten Porz-Wahn (Anbindung Niederkassel), Spich und Troisdorf sind samstags daher keine systematischen Anschlüsse zwischen Bus und S-Bahn vorhanden.

Vor diesen Hintergründen können die Linienführungen von SB55, 550, 551 und 640 besser an den Bedarf angepasst, das Fahrtenangebot erhöht und mehr Gelenkbusse eingesetzt werden.

- Die Linie 550 soll statt über Beuel über die Nordbrücke, Chlodwigplatz und Viktoriabrücke zum Bonner Hbf. geführt werden. Niederkassel erhält damit eine Direktverbindung zu den Schulen und Arbeitsplatzschwerpunkten im Bonner Norden. Im Gegenzug wird die Linie SB55 montags bis freitags zwischen ca. 13 und 18 Uhr von einem 20‘- auf einen 10‘-Takt verstärkt, um die heutige Angebotsdichte zwischen Niederkassel und Beuel sowie dem Bertha-von-Suttner-Platz weiterhin sicherstellen zu können.
- Die Linie 551 soll analog zur Linie SB55 über L16 und Beueler Zentrum statt über die Nordbrücke nach Bonn Hbf geführt werden. Damit kann die Fahrzeit um etwa 10 Minuten verkürzt werden. Gleichzeitig soll das Angebot von einem 30‘- auf einen 20‘-Takt verdichtet werden, womit eine Anpassung an die Standards der anderen Hauptlinien sowohl in Bonn als auch in Troisdorf erfolgt.

- Die bestehende Direktverbindung aus Troisdorf zu den Schulstandorten im Bonner Norden soll mit einer zusätzlichen Linie (Arbeitstitel 551S) weiterhin sichergestellt werden. Für diese Linie ist ein 30‘-Takt in den Hauptverkehrszeiten vorgesehen, mit Anschluss an die Straßenbahnlinie 61 am Heinrich-Hertz-Europakolleg.
- Die Linie 640 wird um eine zusätzliche Linie (Arbeitstitel 540n) von Bonn Hbf. über Menden nach Sankt Augustin Zentrum ergänzt, so dass sich zwischen Bonn Hbf. und Menden ein ganztägiger 10‘-Takt ergibt. Zwischen Bonn Hbf. und Schwarzrheindorf ersetzt diese neue Linie die verlegte Linie 550 (s.o.), zwischen Meindorf und Sankt Augustin Zentrum die bestehende Linie 517. Auch das innerstädtische Angebot in Sankt Augustin inkl. Anbindung Zentrum wird damit wesentlich verbessert (20‘- statt 30‘/60‘-Takt).
- Auf allen Linien soll abends und am Wochenende ein einheitlicher verbesserter Standard gelten. Dies bedeutet eine Grundtaktumstellung von 30‘- auf 20‘ samstags (analog zum S-Bahn-Netz) sowie 60‘- auf 30‘ sonntags und abends (Ausnahme: Linie 540n verkehrt wie heute die Linie 517 abends und sonntags nicht).

In Abstimmung mit den Städten Bonn, Niederkassel, Troisdorf, Sankt Augustin, der RSVG und der SWBV muss die Konzeption kurzfristig detailliert ausgearbeitet werden. Dabei werden auch Anpassungen auf abschnittsweise parallel fahrenden Linien mit untersucht (insbesondere Linien 501, 508 und 517). Aus Niederkassel liegt außerdem ein Beschluss zur Prüfung veränderter Durchbindungen der nördlichen Äste der Linien SB55, 501 und 550 vor, der in diesem Zusammenhang ebenfalls mitbetrachtet wird.

Taktverdichtung der Buslinie 520

Auf der Buslinie 520 werden bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 Verbesserungen umgesetzt, so dass in Oberdollendorf montags bis samstags tagsüber Anschluss an alle Fahrten der Stadtbahnlinie 66 von/nach Bonn besteht. Dieser Standard soll auf alle Verkehrszeiten ausgeweitet werden. Dadurch wird die Linie weiter ausgebaut zu einem sehr attraktiven Angebot zwischen den Siedlungsschwerpunkten Oberpleis, Thomasberg und Heisterbacherrott im Bergbereich Königswinter (zusammen ca. 11.400 Einwohner) und der Bundesstadt Bonn. Ebenfalls wird die touristische Anbindung des Siebengebirges (Kloster Heisterbach) am Wochenende verbessert. Die Verwaltung sieht auf diesem Korridor erhebliche Verkehrsverlagerungspotenziale vom MIV auf den ÖPNV im verkehrlich sehr stark belasteten Siebengebirgsraum. In Abstimmung mit der Stadt Königswinter und der RSVG muss die Konzeption kurzfristig detailliert ausgearbeitet werden.

Taktverdichtung der Buslinien 537, 845, 855, 856, 857

Während auf den innerstädtischen Bonner Linien in der Regel durchgehend dichte Takte angeboten werden und das Angebot fast rund um die Uhr eine hohe Verfügbarkeit aufweist, sind auf den regionalen Linien ab Bonn Hbf. bzw. Bad Godesberg historisch bedingt Defizite insbesondere in den Neben- und Schwachverkehrszeiten in das verdichtete Umland hinein zu verzeichnen. So werden außerhalb der Hauptverkehrszeiten oft nur Stundentakte, am Wochenende zum Teil sogar nur Zweistundentakte angeboten. Auf der Linie 856 gibt es abends, samstagnachmittags und sonntags überhaupt kein Angebot. Für den Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr ist das Angebot wenig attraktiv und keine wirkliche Alternative zum MIV. Die regionalen Buslinien 537, 845, 855, 856 und 857 sollen daher auf einen einheitlichen Standard ausgebaut werden:

- 30‘-Takt montags bis freitags ca. 6.30 Uhr bis 20.30 Uhr
- 30‘-Takt samstags ca. 9.30 Uhr bis 20.30 Uhr
- 60‘-Takt abends an allen Tagen, samstagmorgens und sonntags
- nachfrageorientierte Taktverdichtung in den Hauptverkehrszeiten

Erhebliche Angebotsverbesserungen werden damit insbesondere in Wachtberg und Swisttal erreicht. Die im Rahmen des Buskonzeptes Bad Godesberg/Wachtberg vorgesehenen

Verbesserungen für alle Wachtberger Ortsteile können ohne Verknüpfung von RVK- und SWBV-Linien durch Verbesserung der bestehenden Linien 855/856/857 erreicht werden, was die Berücksichtigung der regionalen Belange deutlich erleichtert und in den Hauptverkehrszeiten zusätzliche Kapazitäten schafft. Mit der Linie 845 wird die Hauptachse von Bonn über Buschhoven nach Heimerzheim wesentlich aufgewertet.

In Abstimmung mit den Städten Königswinter und Bonn, der RSVG und der SWBV muss die Konzeption der Linie 537 kurzfristig detailliert ausgearbeitet werden.

In Abstimmung mit der Gemeinde Wachtberg, den Städten Meckenheim, Bonn und der RVK muss die Konzeption für die Linien 855, 856, 857 kurzfristig detailliert ausgearbeitet werden.

In Abstimmung mit den Gemeinden Swisttal, Alfter, der Stadt Bonn und der RVK muss die Konzeption der Linie 845 kurzfristig detailliert ausgearbeitet werden.

Neue Busverbindung Bornheim – Tannenbusch

Zwischen Bornheim und Tannenbusch fehlt eine ÖPNV-Verbindung bisher komplett, obwohl im Berufs- und Ausbildungsverkehr enge Verflechtungen bestehen. Entsprechende Fahrten sind nur mit zeitraubenden Umwegen über Bonn Hbf. oder Hersel möglich.

Vor diesem Hintergrund soll zwischen Bornheim, Roisdorf Bahnhof und Tannenbusch Mitte eine neue Nachbarortsverbindung mit 30‘-Takt montags bis freitags bzw. 60‘-Takt am Wochenende geschaffen werden. Die Planung erfolgt in Koordination mit der Busnetzoptimierung Bornheim. Bornheim erhält so eine neue Direktverbindung zu den Ausbildungs- und Arbeitsplatzstandorten im Bonner Norden, Tannenbusch eine solche an den Roisdorfer Bahnhof. Zwischen Roisdorf und Tannenbusch soll in den nächsten Jahren außerdem ein neues Gewerbegebiet entstehen, das dann von der neuen Verbindung mitbedient werden kann.

In Abstimmung mit den Städten Bornheim und Bonn sowie der Gemeinde Alfter, der RVK und der SWBV muss die Konzeption der neuen Linie kurzfristig detailliert ausgearbeitet werden.

Maßnahmen auf den innerstädtischen Bonner Linien

Auf allen Bonner Hauptlinien (Bus und Stadtbahn) sollen folgende Verbesserungen des Grundtaktangebotes umgesetzt werden:

- Verlängerung des 10‘/20‘-Grundtaktes montags bis freitags von ca. 19:30 bis 20:30 Uhr
- Verdichtung des Grundtakts samstags von ca. 9:30 bis 20:30 Uhr von 15‘/30‘ auf 10‘/20‘ (d.h. analog zum Angebot montags bis freitags)
- Beginn des 15‘/30‘-Grundtaktes sonntags bereits um ca. 9:30 statt 11:30 Uhr

Damit soll u.a. den Ladenöffnungszeiten, den längeren Arbeitszeiten vieler Beschäftigter und dem wachsenden Verkehrsaufkommen im Freizeitverkehr Rechnung getragen werden.

Im Rhein-Sieg-Kreis führt diese Teilmaßnahme zu Leistungsmehrung auf den ausbrechenden Linien 66 und 604. Die o.g. Standards werden außerdem auf den regionalen Buslinien SB55, 520, 550, 551 und 640 berücksichtigt (s.o.). Damit erfolgt eine Synchronisation der Angebotsstandards in den Nahverkehrsplänen Rhein-Sieg-Kreis, Bonn und NVR (bzgl. S-Bahn-Netz).

Leistungsumfang und Kosten

Für das Projekt 2 „Angebotsverbesserungen bei Bus und Bahn“ sind insgesamt ca. 18,8 Millionen Euro angesetzt worden. Auf der Grundlage der bisherigen Vorarbeiten entfallen etwa 2/3 der Gelder auf Maßnahmen in der Stadt Bonn und etwa 1/3 im Rhein-Sieg-Kreis.

Alle o.g. Maßnahmen sollten am 26.08.2019 umgesetzt werden, d.h. zum Ende der Sommerferien. Nach Vorabstimmung mit der Stadt Bonn wird derzeit mit folgendem

Leistungsvolumen kalkuliert:

VU	Linie	Zuwachs km/a	km (2019)	km (2020)
RSVG	SB55	162.729	52.920	162.729
	520	62.491	20.322	62.491
	537	10.193	3.315	10.193
	540n	202.257	65.775	202.257
	550	87.667	28.510	87.667
	551+551S	256.845	83.527	256.845
	640	37.354	12.148	37.354
RVK	817	46.862	15.240	46.862
	845	138.508	45.043	138.508
	855	88.352	28.732	88.352
	856	107.825	35.065	107.825
	857	148.302	48.228	148.302
SWB	604	2.923	951	2.923
	66	26.448	8.601	26.448

Für alle Teilmaßnahmen im Betriebszeitraum 26.08.2019 bis Dezember 2020 sind bezogen auf den Rhein-Sieg-Kreis Kosten i.H. von 6,62 Mio € veranschlagt. Diese Kosten werden zu 95% vom Bund gefördert. Es verbleibt damit ein Eigenanteil von ca. 330.000 € für den Rhein-Sieg-Kreis.

Projekt 3: Betriebliches Mobilitätsmanagement in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis

Leistungsumfang und Kosten

Im Rahmen des BMM-Programms soll gemeinsam mit den (großen) Arbeitgebern der Region das Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter durch attraktive Angebote und eine zielgruppenspezifische Kommunikation beeinflusst werden. Hierfür werden die Arbeitgeber besonders eingebunden, da gerade diese ein erhebliches Interesse daran haben, dass ihre Arbeitnehmer ihren Arbeitsplatz gut und mit akzeptablem Zeitaufwand erreichen. Im BMM-Programm wird die Verkehrsnachfrage bei den teilnehmenden Unternehmen erhoben, zusammengeführt und analysiert. Anschließend erhalten die Betriebe eine Beratung zu Potenzialen und Handlungsmöglichkeiten. Die Mitarbeiter bekommen durch das BMM-Programm konkrete Angebote für eine Veränderung ihrer Verkehrsmittelwahl auf dem Arbeitsweg, z.B. in Form von „Probe-Abos“ für den ÖPNV, einer firmenübergreifenden Fahrgemeinschaftsplattform („Ride Sharing“) und eines attraktiven Testangebotes für die Nutzung von Pedelecs, Fahrrädern und Falträdern.

Das BMM-Projekt soll schnellstmöglich gestartet werden. Insgesamt werden für das Gesamtprojekt ca. 2.240.000 Euro kalkuliert. Bei der 95%-Förderung durch den Bund und den Projektbeteiligten „Zukunftsnetz Mobilität“ beim VRS, der Stadt Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis entfiele auf den Rhein-Sieg-Kreis ein Beitrag von insgesamt 38.000 €.

Ausblick

Im Förderzeitraum wird eine begleitende Evaluierung stattfinden, wie gut die Maßnahmen angenommen wurden und welche Wirkung sie auf die Luftreinhaltung haben. Der Bund hat bislang eine Ausweitung der Förderung über 2020 hinaus verneint. Die Bundesstadt Bonn hat die Bundesministerien bereits darauf hingewiesen, dass nur mit einer Anschlussförderung die dauerhafte Umsetzung der Maßnahmen über 2020 hinaus garantiert werden könnte. Für den Fall, dass es keine weitere Förderung gibt, entsteht das Dilemma, dass die Maßnahmen beendet oder weiter finanziert werden müssen. Diese Entscheidung obliegt den politischen Gremien der Bundesstadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises, ob und wenn ja welche Maßnahmen - eventuell modifiziert - fortgeführt werden. Insbesondere vor dem Hintergrund der hohen, geschätzten

Kosten auf den verstärkten Buslinien müssen im Jahr 2020 gezielt Fahrgastzählungen durchgeführt werden.

Auf Basis dieser Ergebnisse wird zu entscheiden sein, ob die zusätzlichen Angebote auch ohne Förderung des Bundes erhalten bleiben können. Die Entscheidung darüber obliegt dem Rat der Stadt Bonn bzw. dem Kreistag des Rhein-Sieg-Kreises.

Über das Beratungsergebnis in der Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr am 18.09.2018 und des Kreisausschusses am 24.09.2018 wird mündlich berichtet.

(Landrat)

Haushalt:

I. **Haushaltsmittel sind veranschlagt bei:** 0.90.30.05 (Produktnr. bzw.Projektnr.)

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

Personal:

	Vollzeitäquivalente p.a.
Personalbedarf	
Personaleinsparung	

Finanzen:

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

investiv in € pro Maßnahme	**Auszahlungen**	**Einzahlungen (negatives Vorzeichen)**	**Saldo**	**Umsetzungs-zeitraum (von…bis…)**
Baumaßnahmen/ Beschaffung				
Grunderwerb				
Gesamt				

☐ Deckung ist innerhalb des Budgets gegeben

☒ Die Bereitstellung zusätzlicher Mittel ist erforderlich

Sofern der Kreistag die genannten Beschlüsse fasst und der Bund positiv über eine Förderung entscheidet, werden Mittel in Höhe von ca. 370.000 € für den Haushalt 2019/2020 nachgemeldet. Die Kämmerei ist unterrichtet.