

Tischvorlage 1 KA

Rhein-Sieg-Kreis
Der Landrat
- 05 Kreistagsbüro -

20.03.2023

**An die Mitglieder
des Kreisausschusses**

nachrichtlich:

**CDU-Kreistagsfraktion
GRÜNE-Kreistagsfraktion
SPD-Kreistagsfraktion
FDP-Kreistagsfraktion
AfD-Kreistagsfraktion
Gruppe DIE LINKE
Gruppe Volksabstimmung
Einzelmitglied Frau Blank**

**Sitzung des Kreisausschusses am Montag, 20.03.2023
hier: Nachreichung von Sitzungsunterlagen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Nachgang zu meiner Einladung anlässlich der o. g. Sitzung des Kreisausschusses über-
reiche ich Ihnen noch nachfolgende Sitzungsunterlagen:

Öffentlicher Teil

TOP 5.7: Antrag der Kreistagsfraktionen von CDU, GRÜNEN, SPD und FDP vom 15.03.2023:
Nachhaltige Finanzierung für einen zukunftsfähigen Nahverkehr

Dringlichkeitsantrag der Kreistagsfraktionen CDU, GRÜNE, SPD und FDP (Anlage 24)

ab Seite 3

TOP 5.8: Antrag der Kreistagsfraktionen CDU und GRÜNEN vom 16.03.2023:
Einladung der Radregion Rheinland in den Ausschuss

Dringlichkeitsantrag der Fraktionen CDU und GRÜNEN (Anlage 25)

ab Seite 8

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long tail, positioned below the text 'Mit freundlichen Grüßen'.

(Landrat)

Anlage 24 zu TOP 5.7



CDU-Kreistagsfraktion Rhein-Sieg

An den
Landrat des Rhein-Sieg-Kreises
Herrn Sebastian Schuster
Kreishaus

15.03.2023

53721 Siegburg

nachrichtlich:
Fraktionen/Gruppen

Dringlichkeitsantrag gem. § 9 GeschO

Nachhaltige Finanzierung für einen zukunftsfähigen Nahverkehr

Sehr geehrter Herr Landrat,

die Kreistagsfraktionen von CDU, GRÜNEN, SPD und FDP stellen folgenden Dringlichkeitsantrag zu den nächsten Sitzungen des Kreisausschusses am 20.03.2023 und des Kreistages am 23.03.2023:

Der Kreistag des Rhein-Sieg-Kreises macht sich die gemeinsame Resolution „Nachhaltige Finanzierung für einen zukunftsfähigen Nahverkehr: Daseinsvorsorge, gesellschaftliche Teilhabe und Klimaschutz gibt es nicht zum Nulltarif“ der Fraktionen in den politischen Gremien der nordrhein-westfälischen Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr sowie die darin enthaltenen Zielsetzungen, Forderungen und Ausführungen zu eigen.

Anlage:

Oben genannte Resolution

Begründung:

Der Kreistag teilt die Zielsetzungen, Forderungen und Ausführungen der Resolution.

Begründung der besonderen Dringlichkeit gem. § 9 Abs. 2 GeschO:

Der Antrag des Kreistages soll die politische Bedeutung der aktuell beschlossenen Resolution verstärken. Eine Beschlussfassung der dann nicht mehr aktuellen Resolution im nächsten Kreistag würde dieses Ziel nicht erreichen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr. Torsten Bieber
Oliver Krauß

Ingo Steiner
Horst Becker

Denis Waldästl
Dietmar Tendler

Christian Koch
Dr. Friedrich-Wilhelm Kuhlmann

f. d. R. Hans Schwanitz



An
die Mitglieder des Deutschen Bundestags,
die Mitglieder des Landtags Nordrhein-Westfalen,
an das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
sowie
an das Ministerium der Finanzen des Landes Nordrhein-Westfalen.

Gemeinsame Resolution der Fraktionen in den politischen Gremien der nordrhein-westfälischen Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr



Nachhaltige Finanzierung für einen zukunftsfähigen Nahverkehr: Daseinsvorsorge, gesellschaftliche Teilhabe und Klimaschutz gibt es nicht zum Nulltarif

- Der öffentliche Nahverkehr sichert Menschen – unabhängig von ihrer finanziellen Situation und eventuellen körperlichen Einschränkungen – die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und ist somit ein Teil der Daseinsvorsorge.
- Der öffentliche Nahverkehr ist ein unverzichtbarer Faktor für ein lebenswertes NRW und eine florierende Wirtschaft. Er ist somit ein wichtiger Standortfaktor.
- Dem öffentlichen Nahverkehr kommt beim Erreichen der Klimaschutzziele eine gewichtige Bedeutung zu.
- Der Erhalt der Bestandsverkehre im öffentlichen Nahverkehr muss in kürzester Zeit langfristig finanziell gesichert werden, um die Daseinsvorsorge weiterhin zu erfüllen.
- Der öffentliche Nahverkehr muss wachsen. Seine Planung darf nicht beim Erhalt der Bestandsverkehre stehenbleiben. Stattdessen muss der Nahverkehr bedarfsgerecht ausgebaut werden, um leistungsfähig und attraktiv zu sein.
- Den öffentlichen Nahverkehr zu sichern, auszubauen und im Sinne der Menschen und des Klimas zu stärken, ist eine interfraktionelle und über Kommunalgrenzen hinausreichende Herausforderung.

Wir, die Spitzen der in den Verbandsversammlungen der nordrhein-westfälischen Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) go.Rheinland (Nachfolger des Nahverkehr Rheinland), Nahverkehr Westfalen-Lippe und Verkehrsverbund Rhein-Ruhr vertretenen Fraktionen, appellieren daher an die (politischen) Entscheiderinnen und Entscheider im Deutschen Bundestag, im NRW-Landtag sowie im Ministerium für Umwelt,

Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen sowie im Ministerium der Finanzen des Landes Nordrhein-Westfalen:

- Nutzen Sie Ihren (politischen) Einfluss, um den öffentlichen Nahverkehr mit den dringend benötigten Geldern nachhaltig und langfristig auszustatten.
- Haben Sie hierfür nicht nur die Bestandsverkehre, sondern auch den politisch gewollten und im Sinne des Klimaschutzes dringend notwendigen Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs im Blick.
- Helfen Sie mit, den öffentlichen Nahverkehr als Teil der Daseinsvorsorge resilienter gegen Krisen zu machen, wie etwa die Corona-Pandemie und die Auswirkungen des Ukraine-Krieges, der bei den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen gravierende Kostensteigerungen verursacht hat.
- Unsere eindringliche Aufforderung: Nehmen Sie unseren Appell ernst, denn ohne auskömmliche Finanzierung drohen Fahrplanausdünnungen und schlimmstenfalls Streichung von ganzen Linien.
- Ermöglichen Sie den Aufgabenträgern durch einen verlässlichen Finanzrahmen die mittel- und langfristige Sicherung des Bestandsangebots und eine Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in NRW im Sinne der gemeinsam entwickelten Zielnetze 2032/2040.

Mit den Finanzmitteln, die wir mit Ihrer Unterstützung für NRW generieren wollen, möchten wir folgende Ziele realisieren:

- Angebotskonzepte, die allen Menschen langfristig den Zugang zu öffentlicher Mobilität sichern und so die Mobilitätswende vorantreiben
- einfache, flexible und innovative Nahverkehrskonzepte, die auf klimafreundliche Antriebstechnologien setzen
- vernetzte Mobilitätslösungen **im gesamten ÖSPNV** für ein verbessertes Mobilitätsangebot in der Stadt und auf dem Land schaffen
- Nahverkehrsangebote quantitativ und qualitativ ausbauen und so das Leben für die Menschen in NRW noch lebenswerter machen und unserer Verantwortung für mehr Klimaschutz gerecht werden

Folgende Finanzierungsmöglichkeiten halten wir für zwingend notwendig:

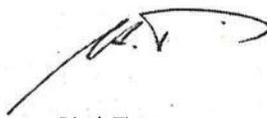
- Die Ausschüttung von Mitteln aus dem NRW-„Notfonds“, um die angefallenen Kostensteigerungen im Energiebereich auffangen zu können
- Die Fortführung der Energiepreispbremse über April 2024 hinaus
- Eine vollständige und möglichst rasche Weiterleitung der versprochenen Regionalisierungsmittel
- Die Erhöhung der Dynamisierung und Kopplung an die Indizes, insbesondere für Energie-, Personal-, Infrastruktur- und Materialkostensteigerungen.

Die Zeit drängt. Wir zählen auf Ihre Unterstützung und sind jederzeit offen für den Austausch.

Köln, Gelsenkirchen, Unna, 24. März 2023



Jörg Hamel



Dierk Timm



Ingo Steiner



Dr. Christian Pohlmann

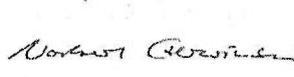
Fraktionsspitzen Zweckverband go.Rheinland



Frank Heidenreich



Axel C. Welp



Norbert Schilff



Norbert Czerwinski

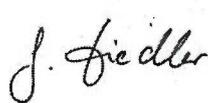


Martina Foltys-Banning

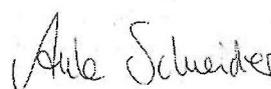
Fraktionsspitzen Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr



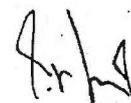
Wolfgang Diekmann



Dr. Günter Fiedler



Anke Schneider



Günter Münzberger

Fraktionsspitzen Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe

Hintergrund

Die aktuellen wirtschaftlichen Entwicklungen aufgrund der Corona-Krise und der weltpolitischen Ereignisse stellen die gesamte Branche vor immense zu bewältigende Herausforderungen. Die Betriebskosten für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind sehr stark gestiegen: Allein der Preis für Hochspannungsstrom stieg lt. Statistischem Bundesamt im Vergleich Juli 2021 zu Juli 2022 um ca. 163 Prozent, der Dieselpreis im gleichen Zeitraum um ca. 46 Prozent. Auch der straßengebundene ÖPNV (ÖSPV) verzeichnet derzeit einen steigenden Finanzierungsbedarf. Die am Ende der derzeit laufenden Verhandlungen



erwartbaren Tarifabschlüsse werden die Kosten für die Verkehrsunternehmen noch einmal deutlich in die Höhe treiben.

Hinzu kommt, dass der ÖPNV-Rettungsschirm, der dankenswerterweise die erheblichen Einnahmeverluste durch die Corona-Schutzmaßnahmen ausgeglichen hat, Ende des Jahres 2022 ausgelaufen ist. Leider werden die Nachfrage und das Erlösvolumen zu diesem Zeitpunkt das Niveau des letzten Vor-Krisenjahres 2019, nicht wieder erreicht haben.

NRW-weit lag in der Prognose für das Jahr 2023 ein Fehlbetrag in Höhe von ca. 395 Mio. Euro für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in NRW vor. Die bisher zugesagten Finanzmittel des Bundes und des Landes (erhöhte und um drei Prozent dynamisierte Regionalisierungsmittel und Gelder aus dem Entlastungspaket des Landes, sog. „Strompreisbremse“) können diesen Fehlbetrag kurzzeitig ausgleichen, sodass die NRW-Aufgabenträger vorbehaltlich der zugesagten Unterstützung für das Jahr 2023 ausgeglichene Haushalte verabschieden konnten. Allerdings reichen die Finanzmittel von Bund und Land nicht aus, um die Verkehre im Bestand längerfristig zu sichern, geschweige denn auszubauen.

Bereits ab dem Jahr 2024 sind die derzeit zur Verfügung stehenden Mittel nicht mehr auskömmlich zur Finanzierung der Bestandsverkehre. Ohne weitere, zusätzliche Mittel – **auch für den ÖPNV** – könnten also bereits ab dem Jahr 2024 nicht einmal die steigenden Kosten des bestehenden Angebots vollständig und dauerhaft finanziert werden. Da bereits in den nächsten drei Monaten finanzschwere Entscheidungen über langfristige Verträge für das Weiterbestehen der Bestandsverkehre getroffen werden müssen, drängt die Zeit. Die Aufgabenträger erwarten in den nächsten Jahren eine kontinuierliche Unterfinanzierung der bestehenden Angebote im SPNV, die zu Kürzungen im SPNV in erheblichem Ausmaß führen kann. Die Leistungskürzungen und Abbestellungen könnten zu einer Verringerung des Angebotes in NRW um bis zu 25 Prozent führen. Für den Bahnverkehr bedeutete dies beispielsweise die Kürzung von drei auf zwei Verbindungen pro Stunde für die RRX-Züge auf der Hauptachse bzw. der Ausfall jedes vierten Zuges auf den Außenästen.

Die gleichen Entwicklungen sind im Bereich des ÖPNV deutlich erkennbar, was alle ÖPNV-Aufgabenträger und die dazugehörigen Kommunen vor erhebliche finanzielle Probleme stellen wird. Wie oben schon beschrieben, können Angebotskürzungen im ÖPNV nicht ausgeschlossen werden.



CDU-Kreistagsfraktion Rhein-Sieg



DIE GRÜNEN

An den
Landrat des Rhein-Sieg-Kreises
Herrn Sebastian Schuster
Kreishaus

16.03.2023

53721 Siegburg

nachrichtlich:
Fraktionen/Gruppen

Dringlichkeitsantrag gem. § 9 GeschO

Einladung der Radregion Rheinland in den Ausschuss

Sehr geehrter Landrat,

die Fraktionen von CDU und DIE GRÜNEN im Kreistag des Rhein-Sieg-Kreises beantragen, zur gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehr der Stadt Bonn und des Planungs- und Verkehrsausschusses des Rhein-Sieg-Kreises am 22.03.2023 die Geschäftsführerin des Radregion Rheinland e. V. (RRR), Frau Mirca Litto, einzuladen. Frau Litto soll über die Arbeit und die Ausrichtung des Vereins berichten sowie die Gründe für die Steigerung der Mitgliedsbeiträge erläutern bzw. für Rückfragen zur Verfügung zu stehen.

Begründung:

Im Rahmen der „Regionale 2010 in der Region Köln/Bonn“ wurde der Radregion Rheinland e. V. im Jahr 2011 als eines von 53 Projekten ins Leben gerufen mit dem Ziel, die Entwicklung einer radtouristischen Destination Rheinland durch qualitativen infrastrukturellen Ausbau und die Umsetzung gemeinsamer Marketingaktivitäten der Region Köln/Bonn voranzubringen und auf einem hohen Niveau zu halten. Dies geschah vor dem Hintergrund, dass bis dahin die Region mit und um Köln und Bonn in der Wahrnehmung als radtouristische Destination trotz eines großen Einzugsgebietes schwach verankert war. Bis heute konnten diese Defizite vermindert werden. Der Verein kümmert sich nun zunehmend um die Weiterentwicklung der Qualitätsstrategie für Radinfrastruktur (Sensibilisierung für eine nachhaltige Qualitätssicherung) und Radservice über kommunale Grenzen hinweg.

Dabei haben in den letzten Jahren das Alltags-Radeln (Radschnellwege, Radvorrangrouten, Fahrradpendlerrouen, Wege zur Arbeit) und das einwohnerrelevante Freizeitradeln im Verhältnis

zu den ursprünglich touristisch motivierten Aufgaben des Vereins immer mehr an Bedeutung gewonnen. Zum 01.01.2024 wird die Stadt Düsseldorf (obwohl nicht zur Gebietskulisse des Vereins Köln/Bonn gehörend) in den Radregion Rheinland e. V. eintreten, da man von dem Konzept und der Arbeit der RRR überzeugt ist. Mit dem Kreis Mettmann werden gerade sehr vielversprechende Gespräche über einen Beitritt geführt. Austritte von bestehenden Mitgliedern aus der Radregion Rheinland würden den Ansatz eines Gesamtkonzeptes konterkarieren und wären ein falsches Signal in Bezug auf das regionale Engagement für eine Verkehrswende.

Begründung der besonderen Dringlichkeit gem. § 9 Abs. 2 GeschO:

Durch aktuelle Haushaltsberatungen in Mitgliedskommunen besteht die Gefahr, dass sich Mitglieder aus dem Projekt wegen der Beitragserhöhung zurückziehen und die Geschlossenheit der Region Köln/Bonn verloren geht.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr. Torsten Bieber

Oliver Krauß

Ingo Steiner

Horst Becker

f. d. R. Hans Schwanitz