

MobiDiG-Rhein-Sieg - Mobilität Digital Gelebt an Rhein und Sieg

Projektskizze Rhein-Sieg-Kreis, Verkehr und Mobilität

Gesamtkonzept für eine nachhaltige Mobilität

Ausgangslage

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

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

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

Hervorgehoben seien folgende Projekte des ÖPNV-Ausbaus:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Problemstellung und Zielsetzung

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

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

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

- Mit Blick auf die aktuellen Entwicklungen und Möglichkeiten der Digitalisierung im Verkehrssektor erscheinen die im Rhein-Sieg-Kreis seit den 1990er Jahren etablierten Angebotsformen AST und TaxiBus in der heutigen Ausprägung nicht mehr zeitgemäß. Eine verkehrliche und tarifliche Integration findet bislang nur ansatzweise statt, Buchungs- und Dispositionsvorgänge sind uneinheitlich, zeitgemäße Elemente wie z.B. ein für Fahrgäste mögliches Tracking der Fahrzeuge fehlen völlig. Durch konsequente Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung bietet sich nun die Chance, neue Angebote zu schaffen, um zusätzliche Kundengruppen anzusprechen und zu gewinnen.

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

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

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

Maßnahmen zur Zielerreichung

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

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

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

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

Zusammenarbeit mit anderen Akteuren

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

Fazit

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

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

Teilprojekte und Maßnahmen

Neue Kleinbusangebote in Räumen mit Erschließungsdefiziten

(Teilprojekt 1)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Rhesi - Digitalisierung und Vereinheitlichung der flexiblen Bedienung

(Teilprojekt 2)

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

Dabei sollen die sich bietenden technischen Möglichkeiten einer On-Demand-Plattform genutzt werden, um die im Kreisgebiet historisch gewachsenen flexiblen Angebote zeitgemäß und nachhaltig weiterzuentwickeln. Beim Verbundpartner RVK wird bereits seit 2022 ein Förderprojekt zum Aufbau einer übergeordneten Mobilitätsplattform umgesetzt. Das RVK Förderprojekt „Erarbeitung einer Mobilitätsplattform für neue bedarfsorientierte Verkehre“ sieht explizit die Bereitstellung einer Mobilitätsplattform (auch) für Aufgabenträger und andere Verkehrsunternehmen in der Region vor. Der Fokus liegt dabei auf Bedarfsverkehren als verlässlicher Baustein einer vorab buchbaren Reisekette. Ziel ist u.a. die Einbindung aller Bedarfsverkehre in die digitale Beauskunftung, die Anzeige der gesamten Reisekette und die direkte Buchungsmöglichkeit der bedarfsorientierten Anteile.

Das im Teilprojekt 2 aufzubauende neue Mobilitätsangebot im Rhein-Sieg-Kreis soll auf Grundlage der durch den Verbundpartner RVK aktuell entwickelten übergeordneten Mobilitätsplattform betrieben werden. Auf diese Weise können Synergien beider Projekte optimal genutzt werden. Zudem hat sich in der Praxis gezeigt, dass die On-Demand-Plattformen der gängigen Anbieter (u.a. ioki und Via) zwar über alle Funktionalitäten zur Durchführung dieser Verkehre verfügen, sie aber sowohl in verkehrlicher als auch in technischer Hinsicht in der Praxis gerade im Hinblick auf bedarfsorientierte Verkehre in ländlich strukturierten Räumen noch ausbaufähig erscheinen.

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

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

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

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

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

Um diese Ziele zu erreichen, wird ein detailliertes Konzept für die einzelnen Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises erstellt, das die Überführung und Transformation der AST-Verkehre in den Kommunen Bornheim, Lohmar, Hennef, Ruppichterath, Much, Windeck, Bad Honnef und des ODV in Neunkirchen-Seelscheid ebenso beinhaltet wie die Transformation von TaxiBus-Verkehren (vgl. Anlage „Wirkungslogik der Teilprojekte“). Hierdurch wird es möglich, ein in der Regel solitäres Angebot zu einem integrierten Bestandteil des ÖPNV weiterzuentwickeln.

Kernbestandteil ist dabei die planerische und dispositive Ausrichtung der Verkehre auf den bestehenden Integralen Taktfahrplan und seine räumliche und zeitliche Taktknotenstruktur.

Auf diese Weise entstehen sowohl räumlich als auch zeitlich optimierte Verknüpfungen mit dem übergeordneten ÖPNV-System, die auch Anschlussverbindungen berücksichtigen. Dieses bedingt jedoch zwangsläufig, dass sich die eingesetzten Fahrzeuge zeitlich nicht frei im Raum (dem zu erschließenden

Verkehrsgebiet) bewegen, sondern zeitlich abgestimmt auf die Knotenzeiten (jeweils auf die Knoten zulaufend bzw. abbringend).

Der Fokus des neuartigen Mobilitätsangebotes als verkehrliches Element der Differenzierten Bedienung liegt dabei auf der Sicherung der Daseinsvorsorge in ländlich strukturierten Bereichen im Gegensatz zum Fokus eines systemtypischen On-Demand-Verkehrs mit einer maximalen zeitlichen („wann immer ich will“) und räumlichen Nutzungsmöglichkeit („wohin auch immer ich will“), die (neben einen Ausschluss von konkurrenzierenden Bedienungen) lediglich durch die Verfügbarkeit des Angebotes bei begrenztem Fahrzeugeinsatz und gleichzeitiger hoher Nachfrage limitiert wird. Ziel ist es, ein flexibles Verkehrssystem nachhaltig und dauerhaft als Teil des ÖPNV-Gesamtsystems finanzieren und betreiben zu können.

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

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

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

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

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

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

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

Mobilitäts-Marketingoffensive Rhein-Sieg-Kreis

(Teilprojekt 3)

Ausgangslage und Problemstellung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dies betrifft im Wesentlichen die drei unterschiedlichen Themenbereiche

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

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

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

Elemente und Zielsetzung

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

Die Mobilitäts-Marketingoffensive umfasst die folgenden Bausteine:

- Im Rahmen einer Schwachstellenanalyse sollen bestehende Informationsdefizite, Qualitätsmängel und Nutzungshürden ermittelt und analysiert werden. Dieses beinhaltet auch die Einbeziehung von Faktoren, die den ÖPNV bislang in der Wahrnehmung der Öffentlichkeit als wenig attraktiv erscheinen lassen (z.B. Erscheinungsbild des ÖPNV bezüglich Gestaltung und Folierung der Fahrzeuge).

- Entscheidend für das „Produkt ÖPNV“ ist die (Wieder-) Erkennbarkeit der verschiedenen Angebote. Sie wird gewährleistet über eine klare Produktgestaltung mit darauf abgestimmter Umsetzung (z.B. Fahrzeug-Folierung, Internetauftritt, Printmedien, ...). Dafür ist die Entwicklung einer spezifischen Corporate Identity (CI) und eines passgenauen Corporate Designs (CD) für die ÖPNV- und Mobilitätsangebote im Kreisgebiet vorgesehen. CD und CI sollen zukünftig bei der Umsetzung und Erbringung sämtlicher Angebote berücksichtigt werden. Lediglich die in den Rhein-Sieg-Kreis einbrechenden Verkehre in der Zuständigkeit benachbarter Aufgabenträger bleiben hiervon unberücksichtigt.

- zudem soll eine Marketingkonzeption explizit auch für die Einführung und Umsetzung der neuen Mobilitätsangebote der „letzten Meile“ (Teilprojekte 1 und 2) erarbeitet werden.

- Für den Dialog mit (potenziellen) Nutzerinnen und Nutzern (Bürgerbeteiligung & Bürgerdialog, vor allem auch unter Nutzung digitaler Möglichkeiten) soll eine einheitliche Kommunikationsstrategie und -infrastruktur aufgebaut werden.

- Die Kommunikationsinfrastruktur ist dabei so auszulegen, dass in Zukunft eine proaktive, verbesserte und offensive Information bereits im Rahmen der Planungs- und Einführungsphase neuer Angebote möglich ist, die potenzielle Nutzerinnen und Nutzer dann bereits vor der Umsetzung einzelner Maßnahmen erreicht. Dieses soll auch einen Hinweis auf die Rahmenbedingungen und die Zuständigkeiten im System ÖPNV beinhalten.

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

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

Ausgaben und Mittel

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

Erläuterungen zur Finanzierung

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

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

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

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

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

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

Anmerkungen

Ergänzender Hinweis zur Planlaufzeit

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

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

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

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

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