Rheinisch-Bergischer Kreis

Der Landrat

Dienststelle: **Dezernat IV**
Umwelt, Mobilität, Bau
Kreishaus Heidkamp
Trakt G / 1. Etage

Buslinie: 227, 400, 421, 423
Haltestelle Kreishaus

Bearbeiter/in: **Heiko Krause**
Dezernent

E-Mail: heiko.krause@rbk-online.de

Zeichen:
Datum: 05.11.2026

Bürgermeister
Marcel Kreutz
Konrad-Adenauer Platz 1
51465 Bergisch Gladbach

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Kreutz,

im Zuge der Bestrebungen des Rheinisch-Bergischen Kreises zur Haushaltskonsolidierung hat der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur des Kreistags am 17.09.2026 die Kreisverwaltung damit beauftragt, verschiedene weitere Einsparmaßnahmen vertieft auszuarbeiten.

Dieses „Maßnahmenpaket ÖPNV 2027“ können Sie hier abrufen: https://rbk4.rbkdv.de/vorgang/?__=UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZT8ibDHB4ffXnXFt3F3gXbo

Verschiedene Maßnahmen sowohl dieses Pakets als auch des „Maßnahmenpakets ÖPNV 2026“ werden dem Kreistag am 10.12.2026 zur Beschlussfassung vorgelegt. Folgende Maßnahmen dieser anstehenden Beschlussfassung betreffen unmittelbar die Stadt Bergisch Gladbach:

- B2: Externe Mitfinanzierung oder Einstellung Bergischer Wanderbus (Abänderung des Beschlusses)
- B3: Entfall letzte Nachtbusfahrt (entspricht ursprünglichem Vorschlag)
- B6: Zusammenführung Linien N41/N42 (entspricht ursprünglichem Vorschlag)
- B7: Zusammenführung Linien N45/N46 (entspricht ursprünglichem Vorschlag)
- C24-1 (Teilmaßnahme): Optimierung Linie 454 im Spätverkehr (neuer Vorschlag)
- G1: Effizienzgesteigerte Fortführung wupsiCar (neuer Vorschlag)

Die entsprechenden Beschlussvorlagen können Sie hier abrufen:

- wupsiCar
- Weitere Beschlussvorschläge

Sofern Sie eine **Stellungnahme** abgeben oder Ihre Stellungnahme aus dem Frühjahr ergänzen bzw. aktualisieren möchten, bitte ich Sie, diese **bis zum 03.12.2026** an die E-Mail-Adresse nahverkehrsplan@rbk-online.de zu übersenden.

Eine Beschlussfassung zu weiteren Maßnahmen ist erst für das zweite Quartal 2027 vorgesehen. Diesbezüglich werde ich zu einem späteren Zeitpunkt mit konkretisierten Informationen erneut auf Sie zukommen. Gerne können Sie uns jedoch auch bereits jetzt eine erste Rückmeldung zu den weiteren Maßnahmen des Paket 2027 zukommen lassen.

Für fachliche Rückfragen stehen Ihnen die Mitarbeitenden meines Fachamts gerne zur Verfügung. Sie sind erreichbar unter Telefon 02202/13-2479 sowie über die oben aufgeführte E-Mail-Adresse.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Heiko Krause

Rheinisch-Bergischer Kreis

Vorlage

Drucksachennummer

KT-11/0109

[X] öffentlich [ ] nichtöffentlich verantwortlich: Dez. IV / Mobilität und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur	12.11.2026
Kreisausschuss	26.11.2026
Kreistag	10.12.2026

Gegenstand

Haushaltskonsolidierung
hier: Maßnahmenpakete ÖPNV - Sachstand und Beschlussfassung zu weiteren Maßnahmen

☒ **Beschlussvorschlag** ☐ **Mitteilung**

1. Der Kreistag nimmt den Sachstand zur Haushaltskonsolidierung ÖPNV zur Kenntnis.

2. Der Kreistag beschließt die Umsetzung der in Anlage 2 mit dem Status „Beschlussvorschlag" gekennzeichneten Maßnahmen entsprechend den dort formulierten maßnahmenspezifischen Beschlussvorschlägen. Die Umsetzung der Maßnahmen soll jeweils zum nächstmöglichen Zeitpunkt erfolgen, wobei dort, wo es zielführend ist, auf möglichst einheitliche Umsetzungstermine hingewirkt werden soll.

3. Der Kreistag beauftragt die Verwaltung, alle für die Umsetzung erforderlichen Schritte einschließlich notwendiger Anpassungen an den Öffentlichen Dienstleistungsaufträgen vorzunehmen.

Vorlage(n)/ Informationen zur o.g. Thematik in zurückliegenden Gremiensitzungen

- KT-Beschluss zum Maßnahmenpaket ÖPNV 2026, März 2026 (KT-11/0037c)
- KT-Beschluss zur Maßnahme E2 des Maßnahmenpakets 2026, Juni 2026 (KT-11/0084)
- MOVI-Beschluss zum Maßnahmenpaket ÖPNV 2027, September 2026 (MOVI-11/0019)

Ergebnis der Beratung im *(abschließend entscheidenden)* Gremium:

☐ Zustimmung ☐ Ablehnung ☐ Kenntnisnahme
☐ einstimmig ☐ gem. Beschlussvorschlag
☐ mit Mehrheit ☐ abweichend: _____
____ ja
____ nein
____ Enthaltung

für die Richtigkeit:

_____
Schriftführer/in

Vorbericht / Vorbemerkung / Zusammenfassung des Sachverhaltes

Die Vorlage gibt den Sachstand in Bezug auf die Maßnahmenpakete 2026 und 2027 wieder und legt Beschlussvorschläge für fünf weitere Maßnahmen vor. Das Einsparvolumen beläuft sich auf ca. 160.000 € pro Jahr. Für eine Maßnahme (Bergischer Wanderbus) wird ein geändertes Vorgehen vorgeschlagen.

Erläuterungen

Sachstand Maßnahmenpakete ÖPNV 2026 und 2027

Mit den Beschlüssen zu den Maßnahmenpaketen ÖPNV 2026 (KT-11/0037c) sowie 2027 (MOVI-11/0019) sowie dem Einzelbeschluss zu Maßnahme E2 (KT-11/0084) haben der Kreistag bzw. der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur die Umsetzung verschiedener Maßnahmen sowie die beschlussreife Vertiefung weiterer Maßnahmenvorschläge beauftragt. Der Sachstand zu den Maßnahmen ist **Anlage 1** zu entnehmen.

Beschlussfassung zu weiteren Maßnahmen

Die folgenden Maßnahmen wurden beschlussreif ausgearbeitet:

B3/B6/B7 Nachtverkehre: Wie mit Vorlage MOVI-11/0019 bereits angekündigt, werden die Maßnahmen in der ursprünglichen Form zum Beschluss vorgelegt, da die Prüfung von Alternativen negativ ausgefallen ist.

C8 Optimierung der Linie 238: Die zur Streichung vorgesehenen Fahrten außerhalb des Schülerverkehrs werden durch eine Verlängerung der TaxiBus-Linie 239 nach Odenthal kompensiert. Der Fahrplanentwurf der verlängerten Linie wird in **Anlage 4** dargestellt.

C24 – Teilmaßnahme C24-1: Optimierung der Linie 454 im Spätverkehr: Entfall einer abendlichen Fahrt von Bensberg nach Bechen.

Zur Maßnahme B2 Externe Mitfinanzierung Bergischer Wanderbus wird ein abgeänderter Beschluss vorgeschlagen, der unter Beibehaltung des Einsparziels auf die Erstellung und Umsetzung eines Konzepts zur mittelfristigen Fortführung des Wanderbusses abzielt. Zur Einordnung wird mit **Anlage 3** die Jahresauswertung zum Bergischen Wanderbus für das Jahr 2026 vorgelegt.

Die genannten Maßnahmen und die damit verbundenen Beschlussvorschläge werden in **Anlage 2** ausführlich dargestellt.

Darüber hinaus wird für Maßnahme G1 Effizienzgesteigerte Fortführung wupsiCar ein Beschlussvorschlag mit separater Vorlage KT-11/0115 eingebracht.

Finanzielle Auswirkungen

Die mit dieser Vorlage vorgesehenen Beschlüsse bewirken bei vollständiger Umsetzung eine Einsparung von ca. 160.000 € pro Jahr. Für den Betrachtungszeitraum 2027 bis 2029 summiert sich die Einsparung auf ca. 480.000 €. Unter Hinzurechnung von Maßnahme G1 (wupsiCar) erhöht sich diese Summe auf 510.000 €.

Beteiligung der kreisangehörigen Kommunen

Die Maßnahmen B3, B6 und B7 haben den Kommunen bereits in der bestehenden Form vorgelegen. Die damaligen Stellungnahmen können Anlage 2 entnommen werden.

Die angepassten Maßnahmen B2 und C8 adressieren direkt die in den damaligen Stellungnahmen geäußerten Anliegen der Kommunen. Sie wurden den Kommunen gemeinsam mit den neu hinzugekommenen Maßnahmen C24-1 und G1 mit der Möglichkeit zur Stellungnahme vorgelegt. Eventuelle Rückmeldungen werden im weiteren Prozess mittels a-Vorlage eingebracht.

Anlage(n)

(1) Sachstand Maßnahmenpakete 2026-2027
(2) Beschlussvorschläge Haushaltskonsolidierung ÖPNV 4. Quartal 2026
(3) Jahresbericht Bergischer Wanderbus 2026
(4) Fahrplanentwurf Linie 239 Hilgen-Odenthal

Finanzielle Auswirkungen

☒ Ja ☐ Nein

Die Maßnahme ist überwiegend	☒	konsumtiv	☐	investiv	
	☐	pflichtig	☒	freiwillig	

Die Mittel stehen im Haushaltsplan zur Verfügung ☐ Ja, Produktgruppe ☐ Nein

Falls nein: ☐ Die Mittel können aus der betroffenen Produktgruppe zur Verfügung gestellt werden.

☐ Die Mittel können aus Produktgruppe zur Verfügung gestellt werden.

☐ Die Mittel verursachen über- bzw. außerplanmäßige(n) Aufwand / Ausgabe

Die Maßnahme ist refinanziert zu ca. % Die Maßnahme verursacht:

☐ keine Folgekosten ☐ Folgekosten in Höhe von Euro

☐ Die Mittel sollen im / in folgendem/n Haushaltsjahr/en veranschlagt werden.

Haushaltsjahr	Euro		
Haushaltsjahr + 1	Euro	Haushaltsjahr + 2	Euro
Haushaltsjahr + 3	Euro	Haushaltsjahr + 4	Euro

Heiko Krause

Rheinisch-Bergischer Kreis

Haushaltskonsolidierung Rheinisch-Bergischer Kreis

Maßnahmenpakete ÖPNV 2026 + 2027

Beschlussvorschläge 4. Quartal 2026

KT-11/0109, Anlage 2

Stand: 16.10.2026

Inhalt

Änderungsdokumentation 2
B2: Externe Mitfinanzierung oder Einstellung Bergischer Wanderbus 3
B3: Entfall letzte Nachtbusfahrt 6
B6: Zusammenführung Linien N41/N42 8
B7: Zusammenführung Linien N45/N46 10
C8: Optimierung Linie 238 12
C24-1 (Teilmaßnahme): Optimierung Linie 454 im Spätverkehr 15

Änderungsdokumentation

Version	Änderungen
16.10.2026	Erste Version für Veröffentlichung

B2: Externe Mitfinanzierung oder Einstellung Bergischer Wanderbus	
Kategorie	Optimierung Freizeitverkehre
Betrifft	Bergisch Gladbach, Odenthal, Wermelskirchen
Einsparpotenzial (p.a.)	40.000 €
(Mögliche) Umsetzung	2027 ff
Status	Beschlussvorschlag
Beschlussvorschlag (Aktualisierung)	Der Kreistag hebt den Beschluss zu Maßnahme B2 vom 26.03.2026 auf und beauftragt die Verwaltung, **unter Beibehaltung des Einsparziels** gemeinsam mit den betreffenden kreisangehörigen Kommunen, der RVK und der Das Bergische GmbH ein Konzept für die mittelfristige, kostenreduzierte Fortführung des Bergischen Wanderbusses (Linie 267) zu erarbeiten und umzusetzen. Das Konzept soll neben einer externen Mitfinanzierung insbesondere die Themen Sponsoring, Marketing und Betrieb berücksichtigen. Darüber hinaus soll das Konzept in Bezug auf die langfristige Ausrichtung touristischer Verkehre in die Erarbeitung des Nahverkehrsplans einfließen. Die Verwaltung wird den Kreistag über den weiteren Fortgang informieren. ~~Der Kreistag beauftragt die Verwaltung mit dem Abschluss einer Kooperationsvereinbarung, welche eine externe Finanzierung des Bergischen Wanderbusses (Linie 267) zu mindestens 80 % sicherstellt.~~ ~~Der Kreistag beauftragt die Verwaltung mit der Einstellung des Bergischen Wanderbusses ab 2027, sofern der Abschluss einer solchen Kooperationsvereinbarung bis zum 31.01.2027 nicht erfolgt ist und zwischenzeitlich keine abweichenden Beschlüsse gefasst wurden.~~ ~~Der Kreistag beauftragt die Verwaltung, im 4. Quartal zum Umsetzungsstand zu berichten.~~

Änderungsverlauf	
18.03.2026	• Stellungnahmen ergänzt
13.10.2026	• Aktualisierung der Maßnahme

Maßnahmenbeschreibung (Aktualisierung)

Linie 267 (Bergischer Wanderbus)

- Erarbeitung und Umsetzung eines Konzepts zur kostenreduzierten Fortführung des Bergischen Wanderbusses ab 2027

Der Bergische Wanderbus verzeichnete im Jahr 2026 erneut deutlich ansteigende Fahrgastzahlen. Anders als in früheren Jahren, in denen die Nachfrage zum Saisonende hin sukzessive abfiel, konnten in 2026 weitestgehend konstante Fahrgastzahlen über den gesamten Betriebszeitraum hinweg verzeichnet werden. Neben einer günstigen Witterungslage ist von einem positiven Effekt der intensiven Marketingmaßnahmen insbesondere zur Saisonmitte auszugehen. Nähere Angaben sind Anlage 3 zur Vorlage KT-11/0109 zu entnehmen.

Die Bewertung des Wanderbusses als lokales Zusatzangebot hat zwar weiterhin Bestand. Der Austausch mit den beteiligten Akteuren sowie die sich bereits unterjährig abzeichnende, fortgesetzte positive Entwicklung hat jedoch dazu geführt, dass im Rahmen der Maßnahmenbearbeitung neben der bekannten Zielsetzung einer externen Mitfinanzierung auch weitere Möglichkeiten zur Senkung des Zuschussbedarfs in den Blick genommen wurden. Neben

einer erneuten Prüfung von betrieblichen Einsparpotenzialen ist dabei vor allem auch das Thema Sponsoring in den Fokus gerückt. Die Bearbeitung dieses Themenblocks erfordert eine größere Tiefe als ursprünglich geplant, um einerseits attraktive Sponsorenpakete zu definieren und andererseits eine rechtssichere Umsetzung zu gewährleisten. Auch das bereits intensiv bearbeitete Handlungsfeld Marketing bietet weiteres Potenzial, etwa durch eine noch stärkere Emotionalisierung des touristischen Produkts (Vermarktung von Erlebnissen statt Bewerbung des Beförderungsangebots).

Soll diesen Themen hinreichend Rechnung getragen werden, kann die im bisherigen Beschluss definierte Frist für den Abschluss einer Kooperationsvereinbarung voraussichtlich nicht eingehalten werden. Die Verwaltung schlägt dem Kreistag daher vor, den Beschluss zum Bergischen Wanderbus vom 26.03.2026 aufzuheben und die Verwaltung stattdessen mit der Erstellung und Umsetzung eines Konzepts zur mittelfristigen kostenreduzierten Fortführung des Wanderbusses zu beauftragen. Das Einsparziel soll dabei unverändert beibehalten werden.

Der angepasste Vorschlag berücksichtigt auch die Einschätzung der Verwaltung, dass eine Einstellung zum jetzigen Zeitpunkt einen nachhaltigen Imageschaden für das Produkt Wanderbus verursachen würde, der auch negative Auswirkungen auf die im Rahmen der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans geplante grundsätzliche Neuausrichtung touristischer Verkehre haben könnte. Das angestrebte Konzept ist daher auch als weiterer (nicht bindender) Input für den Nahverkehrsplan zu verstehen.

- Nachstehend wird die Historie zu Maßnahme B2 aus der Vorlage KT-11/0037c dargestellt -

Stellungnahmen der kreisangehörigen Kommunen		
Kommune	**Stellungnahme**	**Bewertung Verwaltung**
Bergisch Gladbach	Keine spezifische Stellungnahme	-
Odenthal	Weiterführung ist strategische Entscheidung; Einstellung würde Attraktivität als Tourismusregion deutlich schwächen; Gestaltung einer finanziellen Beteiligung ist gemeinsam abzuklären	Abstimmungen sind geplant; das von den Kommunen beauftragte Marketing sollte ebenfalls auf Wirksamkeit und Optimierungspotenziale hin geprüft werden, es bestehen Redundanzen zu den Aktivitäten von „Das Bergische" und der Kommunen selbst – hier könnten ggf. Ressourcen freigesetzt werden, welche wiederum den Spielraum für eine Mitfinanzierung des Angebots erhöhen könnten
Wermelskirchen	Klärungsbedarf; Verweis auf vollständige Finanzierung der Bewerbung durch die Kommunen, die wirtschaftliche Relevanz und den besonderen Wert für einen nachhaltigen Tourismus	

Maßnahmenbeschreibung

Linie 267 (Bergischer Wanderbus)

- Fortführung in 2027 nur, wenn eine externe Kofinanzierung von mindestens 80 % erreicht werden kann

Der Bergische Wanderbus stellt zwar ein Vorzeigeprodukt des RBK mit positiven Effekten für Image und Tourismus dar und verzeichnete in 2025 leicht ansteigende Fahrgastzahlen (vgl. Vorlage MOVI-11/0008). Er erfüllt jedoch keine Aufgaben der Daseinsvorsorge, sondern kann als lokales Bonus-Add-on betrachtet werden. Daher sollte eine Fortführung des Angebots an eine überwiegende Finanzierung durch die profitierenden Kommunen und ggf. „Das Bergische" geknüpft werden.

B3: Entfall letzte Nachtbusfahrt	
Kategorie	Optimierung Freizeitverkehre
Betrifft	Bergisch Gladbach, Burscheid, Kürten, Leichlingen, Odenthal, Wermelskirchen
Einsparpotenzial (p.a.)	80.000 €
(Mögliche) Umsetzung	Zum nächstmöglichen Zeitpunkt
Status	Beschlussvorschlag
Beschlussvorschlag	Der Kreistag beschließt, auf den Nachtbuslinien N26, N28, N41, N42, N43, N44, N45, N46 an allen Betriebstagen die Fahrten zur Stunde 3 entfallen zu lassen.

Änderungsverlauf	
18.03.2026	• „Betrifft" korrigiert (zuvor „RBK") • Stellungnahmen ergänzt
24.03.2026	• Umsetzungszeitpunkt angepasst (zuvor „2027") • Status angepasst zu „Planung" (zuvor „Beschlussvorschlag")
13.10.2026	• Aktualisierung der Maßnahme • Status angepasst zu „Beschlussvorschlag" (zuvor „Planung") • Beschlussvorschlag ergänzt

Maßnahmenbeschreibung (Aktualisierung)

Nachtbuslinien im RBK

Nacht auf Samstag/Sonntag/Feiertag

- Entfall der Nachtbusfahrten zur Stunde 3

Die letzten Nachtbusfahrten verzeichnen eine im Vergleich zu den vorherigen Fahrten deutlich geringere Nachfrage (ca. 40 % der Nachfrage der ersten beiden Fahrten; siehe Historie unten). Dem stehen hohe Kosten gegenüber. Die Fahrten sollten daher eingespart werden.

Aus dem interfraktionellen Arbeitskreis Nahverkehrsplanung am 19.03.2026 resultierten verschiedene Prüfaufträge in Bezug auf Alternativen zu den Maßnahmen B3, B6 und B7:

- Einsatz von Taxen: Es kann keine Einsparung im Vergleich zum Einsatz von Bussen realisiert werden.
- „Alternierende Ringverkehre": Eine Zusammenführung von gegenläufigen Linien zu einem Ringverkehr mit wechselnder Fahrtrichtung wäre grundsätzlich möglich, aber äußerst schwierig zu vermitteln und würde für eine Mehrheit der Fahrgäste eine größere Verschlechterung bringen als durch die Maßnahmen B6 und B7.
- Entfall der ersten statt der letzten Fahrt: Die Einsparung würde sich von 80.000 € auf ca. 20.000 € reduzieren. Gleichzeitig wäre die Lücke zwischen der letzten Regelfahrt und der ersten Nachtbusfahrt insbesondere samstags auf manchen Linien sehr groß. Die erste Fahrt ist darüber hinaus die am stärksten nachgefragte Fahrt.

Die Verwaltung ist der fachlichen Auffassung, dass die Alternativen dem Produkt Nachtbus bei gleichzeitig reduziertem Einsparpotenzial weitaus mehr schaden würden als die bisher eingebrachten Vorschläge. Daher werden die Vorschläge nun unverändert zum Beschluss vorgelegt.

- Nachstehend wird die Historie zu Maßnahme B3 aus der Vorlage KT-11/0037c dargestellt -

Stellungnahmen der kreisangehörigen Kommunen		
Kommune	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung
Bergisch Gladbach	Keine spezifische Stellungnahme	-
Burscheid	Keine spezifische Stellungnahme	-
Kürten	Maßnahmen werden gesamthaft mitgetragen	Kenntnisnahme
Leichlingen	Sorgfältig prüfen und Alternativen (z.B. TaxiBus) erwägen, um Auswirkungen auf die nächtliche Erreichbarkeit möglichst gering zu halten	Prüfung zusätzlicher abrufbasierter Angebote kann nachgelagert erfolgen
Odenthal	Prüfung, ob erste statt letzter Fahrt entfallen kann; differenzierte Prüfung gewünscht	Argument zwar nachvollziehbar. Wegfall der ersten Fahrt ist jedoch betrieblich äußerst ungünstig, reduziert die Einsparung erheblich und wird daher abgelehnt.
Wermelskirchen	Keine spezifische Stellungnahme	-

Maßnahmenbeschreibung

Nachtbuslinien im RBK

Nacht auf Samstag/Sonntag/Feiertag

- Entfall der Nachtbusfahrten zur Stunde 3

Die letzten Nachtbusfahrten verzeichnen eine im Vergleich zu den vorherigen Fahrten deutlich geringere Nachfrage (ca. 40 % der Nachfrage der ersten beiden Fahrten). Dem stehen hohe Kosten gegenüber. Die Fahrten sollten daher eingespart werden.

Ergänzende Informationen

Durchschnittliche Einsteiger der Nachtlinien je Fahrt

Linie	freitags				samstags				gesamt
	Stunde 0	Stunde 1	Stunde 2	Stunde 3	Stunde 0	Stunde 1	Stunde 2	Stunde 3	
N26		16,3	10,3	5,7		18,6	10,5	8,0	69,4
N28	9,7	8,0	3,6	3,9	12,6	8,6	5,9	3,0	55,3
N41	10,7	10,1	5,4	6,2	17,3	13,3	11,6	5,1	79,7
N42	11,3	9,1	6,4	2,7	10,4	7,9	9,5	3,9	61,2
N43	12,4	10,6	7,9	1,7	17,9	17,7	13,2	4,7	86,1
N44	16,9	13,5	6,7	4,0	14,4	6,7	8,8	1,6	72,6
N45	16,2	15,2	10,5	11,2	21,0	15,8	11,1	10,7	111,7
N46	12,7	10,8	10,6	7,9	15,5	10,3	9,5	8,5	85,8
N47	8,8	8,5	8,1		9,4	6,9	6,7		48,4
gesamt	98,7	102,1	69,5	43,3	118,5	105,8	86,8	45,5	670,2

B6: Zusammenführung Linien N41/N42	
Kategorie	Optimierung Freizeitverkehre
Betrifft	Bergisch Gladbach, Odenthal
Einsparpotenzial (p.a.)	15.000 € (höher, wenn Maßnahme B3 nicht umgesetzt wird)
(Mögliche) Umsetzung	Zum nächstmöglichen Zeitpunkt
Status	Beschlussvorschlag
Beschlussvorschlag	Der Kreistag beschließt, die Linie N42 einzustellen und den Linienweg der Linie N41 wie nachfolgend beschrieben anzupassen.

Änderungsverlauf	
18.03.2026	• Stellungnahmen ergänzt
24.03.2026	• Status angepasst zu „Planung“ (zuvor „Beschlussvorschlag“)
13.10.2026	• Aktualisierung der Maßnahme • Status angepasst zu „Beschlussvorschlag“ (zuvor „Planung“) • Beschlussvorschlag ergänzt

Maßnahmenbeschreibung

Nachtbuslinien N41/N42

Nacht auf Samstag/Sonntag/Feiertag

- Aufgabe der Linie N42
- Integration der bisher nicht von der Linie N41 bedienten Streckenabschnitte der Linie N42 in die Linie N41

Die bisher in einem Ringverkehr in jeweils entgegengesetzter Richtung verkehrenden Linien N41 und N42 werden zusammengeführt. Der Linienweg der N41 wird beibehalten; ab Odenthal wird die Fahrt über Glöbusch, Blecher, Altenberg, Voiswinkel und Hebborn zurück nach Bergisch Gladbach (S) geführt.

Zur erfolgten Prüfung von alternativen Einsparmöglichkeiten im Nachtverkehr siehe Maßnahme B3.

- Nachstehend wird die Historie zu Maßnahme B6 aus der Vorlage KT-11/0037c dargestellt -

Stellungnahmen der kreisangehörigen Kommunen		
Kommune	**Stellungnahme**	**Bewertung Verwaltung**
Bergisch Gladbach	Keine spezifische Stellungnahme	-
Odenthal	Deutliche Verschlechterung für Blecher und Voiswinkel; Orientierung der Linienplanung an S11 wichtig	Kenntnisnahme; Abfahrten der Nachtbusse sind alle auf S11 abgestimmt

Maßnahmenbeschreibung

Nachtbuslinien N41/N42

Nacht auf Samstag/Sonntag/Feiertag

- Aufgabe der Linie N42
- Integration der bisher nicht von der Linie N41 bedienten Streckenabschnitte der Linie N42 in die Linie N41

Die bisher in einem Ringverkehr in jeweils entgegengesetzter Richtung verkehrenden Linien N41 und N42 werden zusammengeführt. Der Linienweg der N41 wird beibehalten; ab Odenthal wird die Fahrt über Glöbusch, Blecher, Altenberg, Voiswinkel und Hebborn zurück nach Bergisch Gladbach (S) geführt.

B7: Zusammenführung Linien N45/N46	
Kategorie	Optimierung Freizeitverkehre
Betrifft	Bergisch Gladbach
Einsparpotenzial (p.a.)	20.000 € (höher, wenn Maßnahme B3 nicht umgesetzt wird)
(Mögliche) Umsetzung	Zum nächstmöglichen Zeitpunkt
Status	Beschlussvorschlag
Beschlussvorschlag	Der Kreistag beschließt, die Linie N46 einzustellen.

Änderungsverlauf	
18.03.2026	• Stellungnahmen ergänzt
24.03.2026	• Status angepasst zu „Planung“ (zuvor „Beschlussvorschlag“)
13.10.2026	• Maßnahmenbeschreibung aktualisiert • Status angepasst zu „Beschlussvorschlag“ (zuvor „Planung“) • Beschlussvorschlag ergänzt

Maßnahmenbeschreibung

Nachtbuslinien N45/N46

Nacht auf Samstag/Sonntag/Feiertag

- Aufgabe der Linie N46

Die Linien N45 und N46 verkehren bisher in einem Ringverkehr. Die Linie N46 wird zugunsten der Linie N45 aufgegeben, um zuerst die Hauptachse von Bergisch Gladbach (S) nach Bensberg zu bedienen. Da in Bensberg weiterhin auch der Umstieg von der Linie 1 auf die Linie N45 besteht, halten sich die tatsächlichen Fahrtzeitverluste für von Köln kommende Fahrgäste im Bereich Herkenrath/Sand in Grenzen.

Zur erfolgten Prüfung von alternativen Einsparmöglichkeiten im Nachtverkehr siehe Maßnahme B3.

- Nachstehend wird die Historie zu Maßnahme B7 aus der Vorlage KT-11/0037c dargestellt -

Stellungnahmen der kreisangehörigen Kommunen		
Kommune	**Stellungnahme**	**Bewertung Verwaltung**
Bergisch Gladbach	Keine spezifische Stellungnahme	-

Maßnahmenbeschreibung

Nachtbuslinien N45/N46

Nacht auf Samstag/Sonntag/Feiertag

- Aufgabe der Linie N46

Die Linien N45 und N46 verkehren bisher in einem Ringverkehr. Die Linie N46 wird zugunsten der Linie N45 aufgegeben, um zuerst die Hauptachse von Bergisch Gladbach (S) nach Bensberg zu bedienen. Da in Bensberg weiterhin auch der Umstieg von der Linie 1 auf die Linie N45 besteht, halten sich die tatsächlichen Fahrtzeitverluste für von Köln kommende Fahrgäste im Bereich Herkenrath/Sand in Grenzen.

C24: Weitere linienbezogene nachfrageorientierte Optimierungen **C24-1 (Teilmaßnahme): Optimierung Linie 454 im Spätverkehr**	
Kategorie	Betriebliche oder nachfrageorientierte Optimierung
Betrifft	Bergisch Gladbach, Kürten
Einsparpotenzial (p.a.)	11.000 €
(Mögliche) Umsetzung	Zum nächstmöglichen Zeitpunkt
Status	Beschlussvorschlag
Beschlussvorschlag	Der Kreistag beschließt, an der Linie 454 die nachstehend beschriebenen Änderungen vorzunehmen.

Änderungsverlauf	
13.10.2026	• Teilmaßnahme ergänzt

Maßnahmenbeschreibung

Linie 454

Montags bis freitags

- Richtung Kürten-Bechen:
  - Entfall Fahrt 20:13 Uhr

Wechsel auf einen Stundentakt ab 20 Uhr. Das Fahrzeug hat keine Folgefahrt mehr.

Ergänzende Informationen

Durchschnittliche Ein-/Aussteiger der Linie 454 Fahrtrichtung Bechen montags bis freitags an Schultagen (Fahrten 19:43 und 20:43 Uhr informativ)

Zeit	Abschnitt	Einsteiger	Aussteiger
19:43	Bensberg – Herkenrath Ball	7,22	4,59
19:43	Herkenrath Ball – Spitze	1,40	3,30
19:43	Spitze - Bechen	0,73	2,68
19:43	Gesamter Linienweg: Haltestellen, die von keiner anderen Linie bedient werden	0,16	1,60
20:13	Bensberg – Herkenrath Ball	5,82	3,16
20:13	Herkenrath Ball – Spitze	0,58	2,00
20:13	Spitze - Bechen	0,24	2,16
20:13	Gesamter Linienweg: Haltestellen, die von keiner anderen Linie bedient werden	0,00	1,00
20:43	Bensberg – Herkenrath Ball	6,62	3,81
20:43	Herkenrath Ball – Spitze	0,85	1,92
20:43	Spitze - Bechen	0,50	2,42
20:43	Gesamter Linienweg: Haltestellen, die von keiner anderen Linie bedient werden	0,08	1,17

- Nachstehend wird die Historie zu Maßnahme C24 aus der Vorlage MOVI-11/0019 dargestellt -

Maßnahmenbeschreibung

Im Rahmen des Maßnahmenpakets 2026 wurden bereits zahlreiche linienbezogene, betrieblich oder nachfrageorientiert bedingte Anpassungen vorgeschlagen. Die Prüfung solcher punktuellen Eingriffe wird vervollständigt, wobei neben Tagesrandlagen und Wochenenden nun auch die einbrechenden Linien der benachbarten Aufgabenträger in den Blick genommen werden sollen, welche im ersten Schritt zunächst noch zurückgestellt worden waren.

Zu den bereits für eine Prüfung vorgesehenen Maßnahmen zählen:

- Optimierung der Linie 454 in Tagesrandlagen
- Erneute Prüfung einer Einkürzung Linie 335 auf Biesfeld
- Prüfung einer Beschleunigung der Linie 436

Weitere Maßnahmen können sich ggf. aus der Mobilitätssimulation der ioki GmbH ergeben, sofern diese im Vergleich von Angebot und Potenzial Hinweise auf ein deutliches Überangebot liefert.

Alle potenziellen Maßnahmenvorschläge werden vor einer Beteiligung der kreisangehörigen Kommunen noch näher ausgearbeitet.

Rheinisch-Bergischer Kreis

Vorlage

Drucksachennummer

KT-11/0115

[X] öffentlich [ ] nichtöffentlich verantwortlich: Dez. IV / Mobilität und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur	12.11.2026
Kreisausschuss	26.11.2026
Kreistag	10.12.2026

Gegenstand

Umsetzung des Integrierten Mobilitätskonzeptes für den Rheinisch-Bergischen Kreis
hier: Weiterführung des E-Carsharingsystems wupsiCar im Rahmen der Mobilstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis

☒ **Beschlussvorschlag** ☐ **Mitteilung**

1. Der Kreistag stimmt der in den Erläuterungen beschriebenen Weiterführung des E-Carsharingsystems „wupsiCar" für den Zeitraum vom 20.10.2027 bis zum 31.12.2031 unter der Maßgabe zu, dass der Kreishaushalt nicht über den dargestellten Kostenrahmen von rund 75.000 Euro je Betriebsjahr hinaus belastet wird und die in der Vorlage MOVI-11/0019 (Maßnahme G1) angestrebten Ziele zur Haushaltskonsolidierung erreicht werden.
2. Bei positiver Beschlussfassung zu 1. wird die zum 01.01.2027 vorgesehene Anpassung des Anhangs 1.2 der Anlage 9 zum öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) in Bezug auf die Betrauung der wupsi GmbH (wupsi) mit der Erbringung multimodaler Mobilitätsangebote als Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI-Betrauung) zur Kenntnis genommen (vgl. **Anlage 1**).
3. Der Kreistag ermächtigt die Verwaltung, mit potenziellen Kooperationspartnern vertragliche Vereinbarungen über vollständig fremdfinanzierte Erweiterungen des E-Carsharingsystems abzuschließen.

Vorlage(n)/ Informationen zur o.g. Thematik in zurückliegenden Gremiensitzungen

- Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) für ÖPNV-Verkehre und die Betrauung mit multimodalen Mobilitätsangeboten, Juni 2026 (KT-11/0064)

Ergebnis der Beratung im *(abschließend entscheidenden)* Gremium:

☐ Zustimmung ☐ Ablehnung ☐ Kenntnisnahme
☐ einstimmig ☐ gem. Beschlussvorschlag
☐ mit Mehrheit ☐ abweichend: _____
___ ja _____
___ nein _____
___ Enthaltung _____

für die Richtigkeit:

_____
Schriftführer/in

- KT-Beschluss zum Feinkonzept Mobilstationen, Juni 2026 (KT-11/0059)
- KT-Beschluss zur formalen Antragsstellung Förderprojekt Mobilstationen, Dezember 2018 (KT-9/0370)

Vorbericht / Vorbemerkung / Zusammenfassung des Sachverhaltes

Das E-Carsharingsystem „wupsiCar" ergänzt als Bestandteil der Mobilstationen und des „Feinkonzeptes Mobilstationen 2.0" das Mobilitätsangebot im Rheinisch-Bergischen Kreis. Es fördert die Multimodalität sowie die Nutzung des Umweltverbundes und ermöglicht sowohl den bewussten Verzicht auf einen eigenen Pkw als auch zusätzliche Mobilität für Menschen, die sich kein eigenes Auto leisten können.

Die Vorlage betrachtet die bisherige Entwicklung und die Perspektiven des Angebots und legt die Grundlage für dessen gezielte Weiterentwicklung und Fortführung über die bisherige Förderbindung hinaus. Vorgesehen ist, „wupsiCar" als multimodales Verkehrsangebot auf Grundlage der Anlage 9 des am 13.12.2026 in Kraft tretenden ÖDA über den 20.10.2027 hinaus bis zum 31.12.2031 fortzuführen. Die Erkenntnisse aus dem Carsharing-Konzept und der im Rahmen der Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes (NVP) vorgesehenen Gesamtevaluation werden wechselseitig bei der weiteren Ausgestaltung des Mobilitätsangebotes berücksichtigt.

Erläuterungen

Ausgangslage

Das stationsgebundene Carsharingsystem „wupsiCar" wurde seit März 2022 im Rahmen des Förderprojektes „Mobilstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis" schrittweise aufgebaut. Heute ergänzen 13 Elektrofahrzeuge und ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor an 14 Standorten in allen kreisangehörigen Kommunen rund um die Uhr das bestehende Mobilitätsangebot. Weitere Informationen zum Angebot, zu den Standorten und Tarifen sind **Anlage 1** zu entnehmen.

Die politischen Beschlüsse zur Umsetzung des „Feinkonzeptes Mobilstationen 2.0" und zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes bilden den strategischen Rahmen für die Weiterentwicklung des Carsharings als Bestandteil eines integrierten, verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsangebotes. Dabei gilt es, das bestehende Angebot, seine Entwicklungsmöglichkeiten und seine Verknüpfung mit anderen Mobilitätsangeboten zu betrachten und daraus Ansätze für eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung abzuleiten. Im Zuge der Neuaufstellung des NVP wird das Mobilitätsangebot im Rheinisch-Bergischen Kreis einer Gesamtevaluation unterzogen. Die Erkenntnisse aus dem Carsharing-Konzept werden in diesen Prozess eingebracht. Umgekehrt werden die Ergebnisse der Gesamtevaluation bei der weiteren Ausrichtung und Optimierung des Carsharing-Angebotes berücksichtigt.

Die Zweckbindungsfrist der Förderung aus dem Programm „KommunalerKlimaschutzNRW" endet am 20.10.2027. Mit ihrem Ablauf entfällt die bisherige Förderbindung. Die Verwaltung beabsichtigt, das Carsharing-Angebot für die Bürgerinnen und Bürger über diesen Zeitpunkt hinaus bis zum 31.12.2031 fortzuführen und auf Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse gezielt weiterzuentwickeln und zu optimieren.

Nutzungsanalyse

Die nachfolgend dargestellten Kennzahlen sprechen für eine gezielte Weiterentwicklung des bestehenden Carsharing-Angebots, um die Auslastung der vorhandenen Fahrzeuge weiter zu steigern und das System insgesamt zu optimieren. Mit der bestehenden Kundenbasis sind hierfür gute Voraussetzungen gegeben. Zugleich zeigen die Nutzungsdaten weiteres Potenzial bei der Auslastung und Nutzungsintensität. Bereits heute leisten die Fahrzeuge einen Beitrag zu einer flexiblen und bedarfsgerechten Mobilität.

Die in **Anlage 2** dargestellten Kennzahlen lassen sich wie folgt einordnen und bewerten:

- Kundenbasis: Die 14 Fahrzeuge werden von 880 Kunden genutzt. Damit entfallen durchschnittlich 63 Kunden auf ein Fahrzeug. Dieser Wert liegt deutlich über dem Bundesdurchschnitt von 53 Kunden je Fahrzeug (laut Bundesverband für Carsharing) und belegt eine solide Nutzerbasis.
- Buchungshäufigkeit: Im Jahr 2025 wurde jedes Fahrzeug durchschnittlich 130-mal gebucht, gegenüber 113 Buchungen im Vorjahr. Die durchschnittliche Buchungshäufigkeit je aktivem Kunden lag bei 5,6 Buchungen pro Jahr. Die Kennzahlen verdeutlichen, dass neben der bestehenden Nachfrage weiteres Potenzial besteht, die Auslastung und Nutzungsintensität durch geeignete Maßnahmen zu erhöhen.
- Nutzungsdauer: Die durchschnittliche Nutzungsdauer je Buchung beträgt 8,26 Stunden. Die Fahrzeuge werden überwiegend für Strecken zwischen 20 und 100 km genutzt. Bei insgesamt 1.828 Buchungen im Jahr 2025 (2024: 1.587) summieren sich die Nutzungszeiten rechnerisch auf rund 15.100 Stunden. Dies entspricht durchschnittlich etwa rund 2,96 Stunden je Fahrzeug und Tag. Zum Vergleich: Ein privater Pkw wird in Deutschland durchschnittlich rund eine Stunde täglich genutzt.

Abbildung 3 in **Anlage 2** zeigt einen kontinuierlichen Anstieg der Buchungszahlen von 2023 bis 2025. Für das Jahr 2026 wird eine Fortsetzung dieses Trends erwartet. Insgesamt hat die wupsiCar-Flotte bislang rund 7.000 Buchungen verzeichnet. Den zugrunde gelegten Berechnungen[1] zufolge wurden dadurch etwa 80 Tonnen CO_2 eingespart. Dies entspricht ungefähr den CO_2-Emissionen, die ein Pkw mit Verbrennungsmotor auf einer Strecke von 530.000 km verursacht hätte.

Die höchste Nachfrage verzeichneten 2025 die Stationen[2] Bergisch Gladbach S-Bahnhof, Rösrath-Hoffnungsthal Rathaus und Wermelskirchen Busbahnhof. Die geringste Nutzung entfiel auf die Stationen Bergisch Gladbach-Herkenrath Ball, Overath Bahnhof und Kürten Karlheinz-Stockhausen-Platz.

Konzept zur Weiterführung

Ein von der wupsi erarbeitetes und mit Kreis und Kommunen abgestimmtes Konzept sieht für den Zeitraum vom 01.01.2027 bis zum 31.12.2031 grundsätzlich die Beibehaltung der Anzahl der Standorte und der bestehenden Fahrzeugflotte vor. Durch gezielte Standortverlegungen sollen wenig genutzte Stationen an Standorte mit höherem Nachfragepotenzial verlagert werden. Entsprechende Standorte wurden dabei mit Hilfe einer Korrelationsanalyse unter Berücksichtigung von Kriterien, wie z. B. Einwohnerzahlen und Pkw-Dichte innerhalb des Einzugsgebietes, ermittelt. Eine Reduzierung der Standorte kommt nur in Betracht, wenn betriebliche oder wirtschaftliche Gründe dies erfordern. Ergänzend sollen Vertrieb und Marketing, insbesondere durch die Gewinnung von Ankerkunden, gestärkt werden. Erste Maßnahmen zur Wirtschaftlichkeitsverbesserung wurden mit Preisanpassungen und verstärkten Marketing-aktivitäten bereits umgesetzt.

Die vorhandenen Fahrzeuge sollen zunächst weiterbetrieben werden. Eine Erneuerung der Flotte wird voraussichtlich ab 2030 erforderlich, insbesondere in Abhängigkeit der Ergebnisse der Zwischenevaluation. Die Wirkung der Optimierungsmaßnahmen wird anhand festgelegter Kennzahlen überprüft. Nach zwei Jahren werden insbesondere die Standortverlegungen evaluiert. Die Ergebnisse fließen in die weitere Standort- und Flottenplanung ein. Anpassungen erfolgen bedarfsorientiert und in enger Abstimmung zwischen Kreis, Kommunen und wupsi.

[1] 150 g CO_2 pro gefahrenem Kilometer

[2] Die Höhe der Nutzung hängt von verschiedenen Faktoren ab, z.B. der Fahrtlänge oder der Anzahl der Buchungen.

Auf Grundlage der bisherigen Entwicklung und des von der wupsi erarbeiteten Konzeptes befürwortet die Verwaltung die fünfjährige Fortführung des Systems. Damit wird zugleich an die Zielsetzungen des „Feinkonzeptes Mobilstationen 2.0" angeknüpft.

Mehrwerte einer optimierten Fortführung des „wupsiCar"

Carsharing ergänzt den öffentlichen Personennahverkehr sowie den Rad- und Fußverkehr und schafft insbesondere im ländlichen und suburbanen Raum flexible Mobilitätsangebote. Es ergänzt das bestehende Mobilitätsangebot insbesondere für Personengruppen, die sich keinen eigenen Pkw oder Zweitwagen leisten können oder möchten und kann so zur Verringerung des privaten Fahrzeugbestands und des Parkraumbedarfs beitragen.

Die Fortführung des E-Carsharingsystems sichert die weitere Nutzung der bereits geförderten Infrastruktur. Durch bedarfsgerechte Standortanpassungen, gezielte Marketingmaßnahmen und eine höhere Fahrzeugauslastung sollen zusätzliche Nutzergruppen erschlossen und der kommunale Zuschussbedarf gesenkt werden. Gleichzeitig ermöglichen die gewonnenen Betriebserfahrungen eine fundierte Weiterentwicklung des Systems als Bestandteil eines integrierten Mobilitätsangebotes.

Weiteres Vorgehen und Finanzierung

Die Fortführung verbindet die Weiterentwicklung des Angebotes mit dem Ziel der Haushaltskonsolidierung (vgl. MOVI-11/0019). Der Zuschussbedarf des Kreises soll von 81.000 Euro im Jahr 2025 schrittweise und planvoll reduziert werden. Für 2027 kalkuliert die wupsi mit einem Zuschussbedarf von rund 75.000 Euro, welcher in den Folgejahren weiter nachhaltig reduziert werden soll. Ab dem Jahr 2030 ist eine schrittweise Erneuerung der Fahrzeugflotte vorgesehen. Im Zuge dieser Modernisierung kann es zu entsprechenden Anpassungen beim Zuschussbedarf kommen, der aufgrund des sukzessiven Austauschs der Fahrzeuge allerdings immer unterhalb des Kostendeckels von 75.000 Euro bleiben wird. Erste Standortverlegungen sollen bei positiver Beschlussfassung bereits im ersten Quartal 2027 erfolgen (vgl. **Anlage 1**).

Die wupsi übernimmt im Rahmen sowohl der bestehenden als auch der ab dem 13.12.2026 geltenden DAWI-Betrauung die betrieblichen Aufgaben einschließlich der erforderlichen Genehmigungen (z. B. Sondernutzungserlaubnisse) und Verträge (z.B. mit den Energieversorgern) zur Sicherstellung der Ladeinfrastruktur. Die wirtschaftliche Entwicklung wird anhand festgelegter Kennzahlen, insbesondere der Annäherung an den Break-even-Punkt[3], regelmäßig überprüft. Halbjährliche Abstimmungstermine mit den Kommunen und der wupsi dienen dazu, Entwicklungen zu bewerten und gegebenenfalls weitere Maßnahmen zu vereinbaren.

Eine Ausweitung des Systems aus Kreismitteln ist angesichts der haushalterischen Rahmenbedingungen nur begrenzt möglich. Zusätzliche Standorte sollen daher auch durch Kommunen oder andere Akteure eigenfinanziert und nach Abstimmung mit Kreis, Kommune und wupsi umgesetzt werden können.

Die Umsetzung erfolgt innerhalb der bestehenden Zuständigkeiten und Strukturen. Für die Standortverlegungen und Optimierungsmaßnahmen wird vorübergehend ein erhöhter Aufwand erwartet; dauerhaft zusätzliche Personalressourcen sind nach derzeitiger Einschätzung nicht erforderlich. Die Laufzeit und die Finanzierung des Angebots sollen gemäß Beschlussvorschlag in der DAWI-Betrauung bis zum 31.12.2031 fortgeschrieben werden. Die tatsächliche Entwicklung des Zuschussbedarfs wird weiterhin regelmäßig überprüft.

[3] Zeitpunkt bzw. Auslastungsniveau, ab dem die Einnahmen die anfallenden Kosten decken und kein Zuschuss mehr erforderlich ist.

Die Erkenntnisse aus dem Betrieb und der Evaluation des „wupsiCar“ werden zudem in den Prozess zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes eingebracht, um die strategische Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote abgestimmt und effizient zu gestalten.

Anlage(n)

(1) KT-11_0115_A n l a g e_1_Anhang 1.2 ÖDA_Stationsgebundenes Carsharing
(2) KT-11_0115_A n l a g e_2_Evaluation_wupsiCar

Finanzielle Auswirkungen

☒ Ja ☐ Nein

Die Maßnahme ist überwiegend	☒	konsumtiv	☐	investiv	☐	pflichtig	☒ freiwillig

Die Mittel stehen im Haushaltsplan zur Verfügung ☒ Ja, Produktgruppe 12.840.01 ☐ Nein

Falls nein: ☐ Die Mittel können aus der betroffenen Produktgruppe zur Verfügung gestellt werden.

☐ Die Mittel können aus Produktgruppe zur Verfügung gestellt werden.

☐ Die Mittel verursachen über- bzw. außerplanmäßige(n) Aufwand / Ausgabe

Die Maßnahme ist refinanziert zu ca. % Die Maßnahme verursacht:

☐ keine Folgekosten ☐ Folgekosten in Höhe von Euro

☐ Die Mittel sollen im / in folgendem/n Haushaltsjahr/en veranschlagt werden.

Haushaltsjahr	Euro		
Haushaltsjahr + 1	Euro	Haushaltsjahr + 2	Euro
Haushaltsjahr + 3	Euro	Haushaltsjahr + 4	Euro

Heiko Krause

ANLAGE 1 zu KT-11/0115

Anhang 1.2
zu Anlage 9 ÖDA wupsi GmbH, Betrauung mit multimodalen Mobilitätsangeboten

<table>
<tr><td>Bezeichnung</td><td>Stationsgebundenes Carsharing im Rheinisch-Bergischen Kreis</td></tr>
<tr><td>Kurzbeschreibung</td><td>Stationsgebundenes Carsharing bezeichnet eine Form der gemeinschaftlichen Fahrzeugnutzung, bei der Autos an festen Standorten bereitstehen. Nutzer reservieren das Fahrzeug im Voraus für einen bestimmten Zeitraum und bringen es nach der Fahrt wieder zur ursprünglichen Station zurück. Das Angebot steht sowohl Privatkundinnen und -kunden als auch Unternehmen und Institutionen zur Verfügung.</td></tr>
<tr><td>Zielsetzung</td><td>Hauptziel der Beauftragung des Carsharing-Angebots als Bestandteil der Umsetzung des Integrierten Mobilitätskonzeptes für den Rheinisch-Bergischen Kreis ist eine nachhaltige Förderung der klimafreundlichen Mobilität innerhalb des Kreisgebietes.
In diesem Zuge sind folgende Ziele maßgeblich:
Stärkung des Umweltverbundes (Fußgängerverkehr, Radverkehr, ÖPNV) durch Reduzierung des privaten PKW-Besitzes
Attraktivitätssteigerung des ÖPNV durch mehr Wahlmöglichkeiten in der Mobilität
Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs
Entlastung von Straßen und Parkraum sowie Verbesserung der Luftqualität durch Verzicht auf einen eigenen PKW</td></tr>
<tr><td>Angebotsumfang</td><td>Die Carsharing-Flotte im Rheinisch-Bergischen Kreis umfasst im Grundsatz 13 vollelektrische Fahrzeuge, die an Mobilstationen im gesamten Kreisgebiet positioniert sind. Zusätzlich wird ein weiteres Fahrzeug mit Verbrennungsmotor eingesetzt. Folgende Standorte werden bedient:
<table>
<tr><th>Gemeinde / Mobilstation</th><th>Standort</th></tr>
<tr><td colspan="2">Bergisch Gladbach</td></tr>
<tr><td>S-Bahnhof</td><td>Stationsstraße 3,
51465 Bergisch Gladbach</td></tr>
<tr><td>Bensberg (Schlossstraße)</td><td>Schlossstr. 78,
51429 Bergisch Gladbach</td></tr>
<tr><td>Duckterath</td><td>Damaschkestr. / Franz-Hitze-Str.,
51469 Bergisch Gladbach</td></tr>
<tr><td>Schildgen</td><td>Am Schild 23,
51467 Bergisch Gladbach</td></tr>
<tr><td>Herkenrath (Ball)</td><td>Ball 14 / Höhe Johanniterstraße,
51429 Bergisch Gladbach
(Verlegung nach Refrath vorgesehen)</td></tr>
<tr><td>Paffrath</td><td>Höffenstraße 13,
51469 Bergisch Gladbach</td></tr>
<tr><td colspan="2">Burscheid</td></tr>
<tr><td>Rathaus / Bgm-Schmidt-Str.</td><td>Erwald-Sträßer-Weg 2-8,
51399 Burscheid</td></tr>
<tr><td colspan="2">Kürten</td></tr>
<tr><td>Karlheinz-Stockhausen-Platz (Rathaus)</td><td>Karlheinz-Stockhausen-Platz,
51515 Kürten
(Verlegung innerhalb Kürten vorgesehen)</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

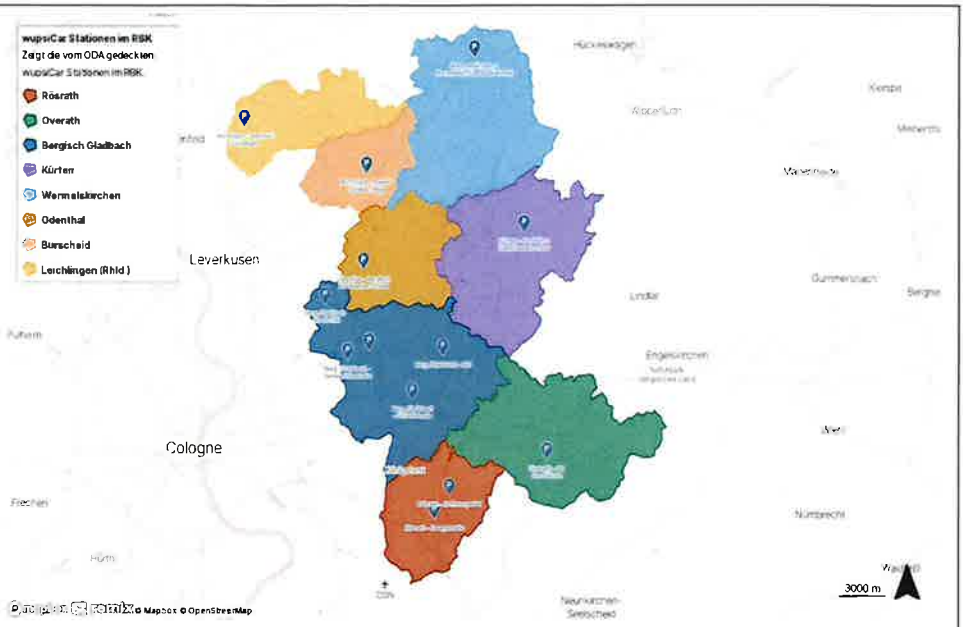
Odenthal	
Herzogenfeld	Bergisch-Gladbacher-Straße 2, 51519 Odenthal
Overath	
Bahnhof	An den Gärten 13, 51491 Overath (Verlegung innerhalb Overath vorgesehen)
Leichlingen	
Bahnhof	Am Bahnhof 31a, 42799 Leichlingen
Rösrath	
Bahnhof	Hauptstraße 75, 51503 Rösrath
Hoffnungsthal	Hauptstraße 246, 51503 Rösrath
Wermelskirchen	
Busbahnhof	Bahnhofstraße 6B, 42929 Wermelskirchen

Das Vorhandensein und der Betrieb der erforderlichen Ladeinfrastruktur liegen in der Verantwortung des Verkehrsunternehmens. Es wird hierzu entsprechende Nutzungsverträge mit den jeweiligen Betreibern der Ladeinfrastruktur abschließen.

Zur laufenden Optimierung des Angebotes, insbesondere im Falle einer zu geringen Auslastung oder aus anderen betrieblichen Gründen, können Standorte im Rahmen der straßenverkehrs-rechtlichen Vorschriften und in enger Abstimmung zwischen dem Rheinisch-Bergischen Kreis, der betreffenden Kommune und dem Verkehrsunternehmen verlegt werden. Zudem kann das Carsharing-Angebot im Einvernehmen zwischen dem Kreis, der betreffenden Kommune und dem Verkehrsunternehmen sowie im Rahmen der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften während der Laufzeit um weitere Fahrzeuge bzw. Standorte angepasst werden, ohne dass es einer Aktualisierung dieses Anhangs bedarf. Eine Erweiterung des Angebotes setzt voraus, dass das in diesem Anhang 1.2 angegebene Budgetvolumen nicht überschritten wird. Die Anpassung von Standorten ist schriftlich zu dokumentieren. Um Investitionsrisiken im Zusammenhang mit der Errichtung von Ladeinfrastruktur zu vermeiden, dürfen an neu bzw. probeweise eingerichteten Standorten für einen Übergangszeitraum bis zur endgültigen Etablierung als Carsharing-Standort vorübergehend auch Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor eingesetzt werden. Langfristig besteht jedoch das Ziel einer vollständig elektrifizierten Flotte.

ANLAGE 1 zu KT-11/0115

Anhang 1.2
zu Anlage 9 ÖDA wupsi GmbH, Betrauung mit multimodalen Mobilitätsangeboten

Bediengebiet Internetansicht	 – eventuelle Verlegungen sind hier noch nicht berücksichtigt –
Qualitätsanforderungen & Nutzungsmerkmale	• Stationsgebundenes System mit geordneter Abstellung der Fahrzeuge • Abholung und Rückgabe an derselben Station (A-A Verkehre) • Tageszeitenunabhängiges Angebot in allen kreisangehörigen Gemeinden (Verfügbarkeit 24/7) • Einfache, intuitive Ausleihe und Rückgabe (App, Karte, telefonisch), einfache Registrierung • Abrechnung der Nutzung zeit- & kilometerbasiert • Möglichkeit der Vorabbuchung • Nutzung nur mit gültigem Führerschein • Intuitive Bedienung und hohe Benutzerfreundlichkeit der Fahrzeuge • Zuverlässige Technik durch regelmäßige Wartung der Fahrzeuge • Integration in den ÖPNV durch tarifliche Vergünstigungen für ÖPNV-Kunden und Positionierung der Fahrzeuge an Mobilstationen
Nutzungsentgelte und -bedingungen	Für Privatkundinnen und -kunden des Carsharing-Angebots stehen ein Basis-Tarif sowie ein Aktiv-Tarif zur Verfügung. Die Entgelte setzen sich aus zeit- und kilometerabhängigen Kosten zusammen. Der Aktiv-Tarif beinhaltet zusätzlich eine monatliche Grundgebühr, bietet dafür jedoch reduzierte Nutzungsentgelte. Bei der Registrierung fallen im Privatkunden-Tarif 10,00 € Registrierungsgebühr an. Kunden mit einem gültigen ÖPNV-Abonnement aus dem VRS nutzen das Angebot zu vergünstigten Konditionen. Sie erhalten 10 % Rabatt auf den Zeittarif je Buchung und die Registrierungsgebühr entfällt.

Privatkunden

Basis-Tarif

Fahrzeugklasse	pro Stunde	pro Tag	pro Woche	pro km
Komfort	5,85 €	44,50 €	244,00 €	0,33 €

Aktiv-Tarif*

Fahrzeugklasse	pro Stunde	pro Tag	pro Woche	pro km
Komfort	4,60 €	39,00 €	220,00 €	0,30 €
* zzgl. monatlicher Grundgebühr 9,00 €				

Stand:06/26

Für Businesskundinnen und -kunden des Carsharing-Angebots stehen ebenfalls ein Basis Business-Tarif sowie ein Profi Business-Tarif zur Verfügung. Die Entgelte setzen sich aus zeit- und kilometerabhängigen Kosten zusammen und variieren je nach Fahrzeugklasse. Der Profi Business-Tarif beinhaltet zusätzlich eine monatliche Grundgebühr, bietet dafür jedoch reduzierte Nutzungsentgelte. Die Registrierungsgebühr im Businesskunden-Tarif variiert je nach Anzahl der Mitarbeiter:

Anzahl Mitarbeiter	Kosten
1 - 3	kostenfrei
4 - 10	50,00 € pauschal
11 – 30	120,00 €pauschal
Jeder weitere Mitarbeiter	3,00 € pro Mitarbeiter

Stand:06/26

Businesskunden

Basis-Business Tarif

Fahrzeugklasse	pro Stunde	pro Tag	pro Woche	pro km
Komfort	5,40 €	43,00 €	240,00 €	0,33 €

Stand:06/26

Profi-Business Tarif*

Fahrzeugklasse	pro Stunde	pro Tag	pro Woche	pro km
Komfort	4,30 €	39,00 €	216,00 €	0,30 €
* zzgl. Monatlicher Grundgebühr für den Erstnutzer 9,00 €; jeder weiter Nutzer 2,50 €				

Stand:06/26

Die wupsi GmbH kann weitere spezielle Servicegebühren (z.B. für Verschmutz des Fahrzeugs, Technikereinsätze etc.) nach eigenem unternehmerischem Ermessen erheben. Die Fahrzeuge können nach vorheriger Registrierung und Führerscheinprüfung genutzt werden. Mindestalter 18 Jahre.

Einnahmen	Die Einnahmen aus dem Verleih der Fahrzeuge verbleiben beim Verkehrsunternehmen und dienen zur Finanzierung des Angebots.
Unterauftragnehmer/ Dienstleister	-

ANLAGE 1 zu KT-11/0115

Anhang 1.2
zu Anlage 9 ÖDA wupsi GmbH, Betrauung mit multimodalen Mobilitätsangeboten

Sonstiges	Erfordernis der Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen nach §§ 18a ff. des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen sowie § 5 des Carsharing Gesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen für alle Flächen im öffentlichen Raum, ausgestellt durch jede kreisangehörige Kommune.
Fördermittel	Das Carsharing Angebot im Rheinisch-Bergischen Kreis wurde als Teil des Förderprojektes „Mobilstationen im Rheinisch-Bergischen-Kreis – Das Bausteinsystem“ aus dem EFRE-Projektaufruf „KommunalerKlimaschutz.NRW“ / EFRE-Förderkennzeichen: EFRE-0500110 finanziell gefördert: Ausgezahlte Zuwendung für den Baustein Carsharing: 117.647,88 € Förderquote: 80% Nach Ablauf der Zweckbindungsfrist am 20.10.2027 werden im Falle der Einrichtung eines neuen Standortes mögliche Förderzugänge für eine Inanspruchnahme geprüft.
Budgetvolumen	75.000 Euro/Jahr (Prognose; die finale Abrechnung erfolgt gemäß Ziffer 3 der Betrauung auf Basis der tatsächlich anfallenden Nettokosten)
Laufzeit	01.01.2027 bis 31.12.2031

Anlage 2 zu KT-11/0115 – Evaluation wupsiCar

Kennzahl	
Einwohner	ca. 280.000
Kommunen	8
Organisationsform	Betrieb durch Verkehrsunternehmen
Fahrzeugflotte	14, vorwiegend reine E-Fahrzeuge (Peugeot e208)
Fahrzeuge je 100.000 Einwohner	5
Kunden / Fahrberechtigte	880
Kunden / Fahrberechtigte je Fahrzeug	62,9 (bundesweit: 53)
Kunden / Fahrberechtigte je 1.000 Einwohner	3,1
Aktive Kunden (mindestens 1 Fahrt in 2025)	327
Fahrten / Buchungen	1.828 / Jahr
Fahrten / Buchungen je Fahrzeug	130 / Jahr
Fahrten / Buchungen je aktiver Kunde	5,6 / Jahr
Ø Ausleihdauer	8,26 Std.
Nutzungsstunden je Fahrzeug	ca. 1.080 Std./Jahr
Nutzungsstunden je Fahrzeug/Tag	2,96

Abbildung 1: Kennzahlen zum wupsiCar (2025) [Quelle: wupsi GmbH, 2026]

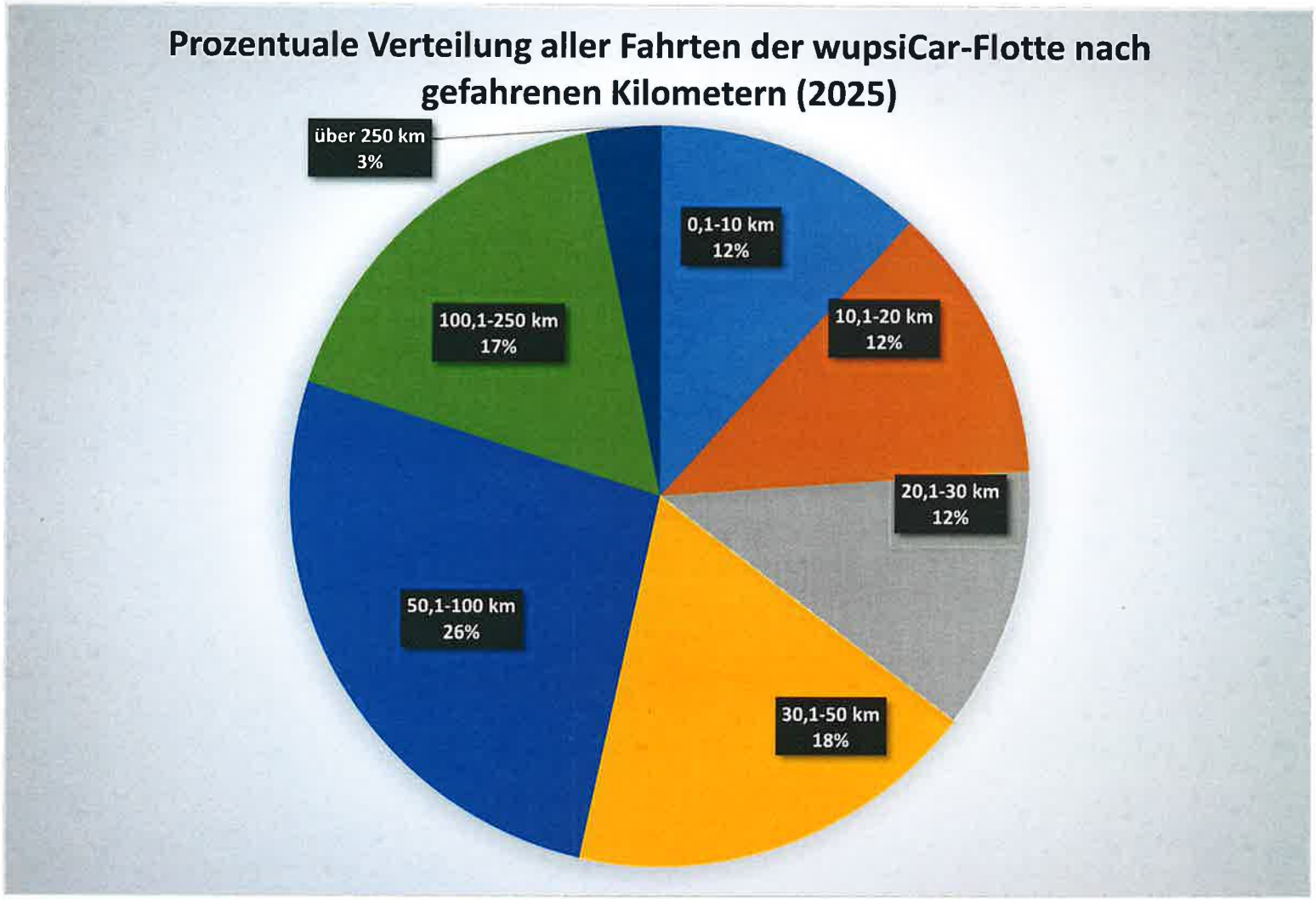


Abbildung 2: Prozentuale Verteilung aller Fahrten der wupsiCar-Flotte nach gefahrenen Kilometern (2025) [Quelle: wupsi GmbH, 2026]

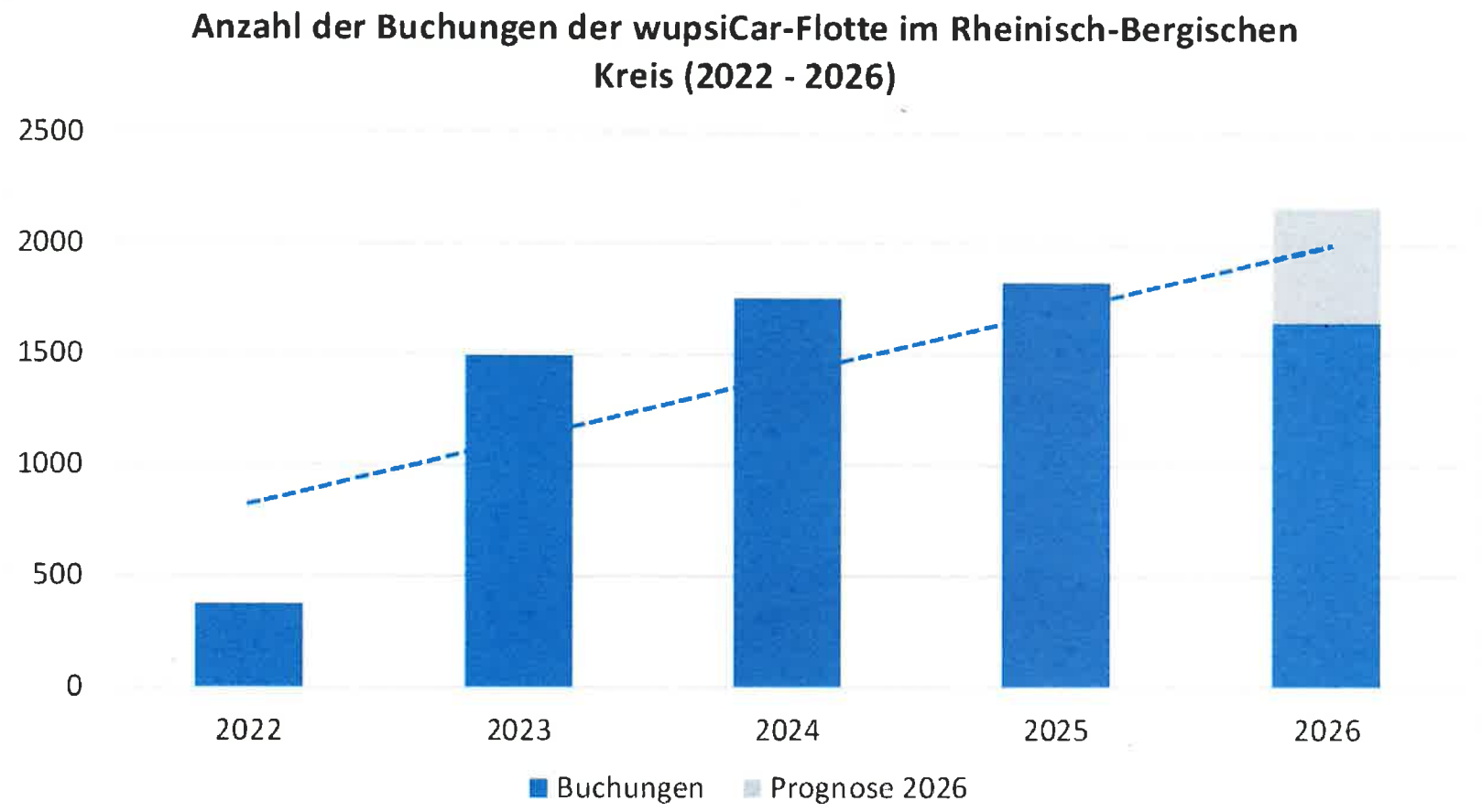


Abbildung 3: Anzahl der Buchungen der wupsiCar-Flotte im Rheinisch-Bergischen Kreis (2022-2026) [Quelle: wupsi GmbH, 2026, Stand: 30.09.2026]