

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Finanz- und Personalausschuss	09.03.2021	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	09.03.2021	öffentlich
Rat der Stadt Bielefeld	18.03.2021	öffentlich

<p>Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)</p> <p>Umsetzung der Mobilitätsstrategie hier: Teilnahme am Förderprogramm Klimaschutz 2030 zur Förderung des ÖPNV</p>
<p>Betroffene Produktgruppe</p> <p>keine</p>
<p>Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen</p> <p>keine</p>
<p>Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan</p> <p>keine</p>
<p>Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)</p> <p>Rat der Stadt Bielefeld (06.02.2020, Top 8, DS 10157/2014-2020) Rat der Stadt Bielefeld (06.02.2020, Top 8, DS 10259/2014-2020)</p>
<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Der Finanz- und Personalausschuss und der Stadtentwicklungsausschuss empfehlen, der Rat der Stadt Bielefeld beschließt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Stadt Bielefeld wird keinen Förderantrag zur Einführung eines 365-Euro-Tickets stellen. 2. Die moBiel wird eine Projektskizze im Programm Klimaschutz 2030 gemäß Förderaufruf des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) vom Januar 2021 einreichen.
<p>Begründung:</p> <p>Der Rat der Stadt Bielefeld hat in seiner Sitzung am 06.02.2020 der Beschlussvorlage</p> <p><i>„Luftreinhalteplan Bielefeld - Beitrag der Stadt Bielefeld zu den Vergleichsverhandlungen zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Umwelthilfe“ (DS 10157/2014-2020)</i></p> <p>ergänzt um den Antrag</p> <p><i>„Als weiteres mögliches Projekt soll ein Förderantrag zur Einführung eines 365-Euro-Tickets für den ÖPNV geprüft und den Gremien ebenfalls zur Beratung und Beschlussfassung vorgestellt</i></p>

werden. Die Erfahrungen sowie die Kosten von Städten, die ein solches Tarifmodell bereits eingeführt haben, sollen dabei einbezogen werden.“ (DS 10259/2014-2020)

mehrheitlich zugestimmt.

Nach gemeinsamer Prüfung von moBiel und Amt für Verkehr sowie der Betrachtung von Städten mit gleichem oder ähnlichem Tarifmodell (365-Euro-Ticket) ist festzustellen, dass die verkehrliche und tarifliche Struktur in Bielefeld bislang nicht ausreichend entwickelt ist, um entsprechende Tarifstrukturen in Bielefeld zu etablieren. Die Einführung eines 365-Euro-Tickets würde heute das qualitativ hochwertige ÖPNV-Netz in dem vorhandenen Maße finanziell gefährden.

Eine gutachterliche Kalkulation hat ergeben, dass mit der Einführung eines 365-Euro-Jahrestickets und der folgewirksamen Absenkung von anderen Zeitkarten- und Gelegenheitstickets ein Defizitbetrag im zweistelligen Millionenbereich entstehen würde.

Bei der Betrachtung von 365-Euro-Tickets in anderen Regionen ist festzustellen, dass dieses Format in vergleichbaren Städten nur im Bereich der Schüler- und Ausbildungstickets eingeführt wurde. Darüber hinaus ist zu beachten, dass sich die Stadt Bielefeld in einer westfälischen und einem NRW-weiten Verbundkonstrukt befindet. Die Einführung bedarf einer Beschlussfassung in der OWL V.

In Bielefeld könnte das 365-Euro-Ticket nur mit einem erheblichen Defizitausgleich realisiert werden, der durch die Stadt Bielefeld an die Verkehrsunternehmen zu zahlen wäre. Es wird mit zweistelligen Millionenbeträgen kalkuliert. Die Tarifsystematik würde über das gesamte Zeitkartensortiment einem disruptiven Prozess zugeführt werden, d.h. eine Rückkehr in die alte Tarifsystematik mit den Einnahmeanteilen würde nach dem Auslaufen der Förderung nicht mehr möglich sein.

Bei einem entsprechenden Beschluss ist aus Sicht der Kundinnen und Kunden ein erheblicher tariflicher Bruch aufgrund der deutlichen Preisdifferenzen zwischen Bielefeld und dem Umland zu erwarten. Es zeigt sich in verkehrlichen Studien, dass ein wesentlicher Motivationsaspekt zum Umstieg auf den ÖPNV darin besteht, dass es attraktive ÖPNV-Angebote gibt. Dies ist insbesondere in der Stadt Wien deutlich geworden. Die Preisabsenkung hat dort keinen nachhaltigen Ansatz und ist nicht isoliert mit Angebotssteigerungen und anderen verkehrspolitischen Maßnahmen in Richtung Finanzierung und Steuerung des Individualverkehrs zu sehen.

Die Einführung eines 365-Euro-Tickets kann wegen der vorgenannten Erfahrungen sowie der Einbettung der Stadt in die regionale Tarifstruktur nicht empfohlen werden.

Aus diesem Grund soll die bisherige Tarifstrategie in Bielefeld weiter ausgebaut und attraktiv gestaltet werden. Dazu zählen exemplarisch folgende Beispiele:

- Einführung Schülerticket für nicht-anspruchsberechtigte Schüler für 29 Euro, anspruchsberechtigte Schüler zahlen nur den Eigenanteil von 12 Euro bzw. 6 Euro
- Einführung Azubiticket westfalenweit aufgrund einer Landesinitiative (63,00 Euro / Stand 1.8.2021)
- Westfalenweites Schülerticket ab 2021 für 36 Euro für nicht-anspruchsberechtigte Schüler, anspruchsberechtigte Schüler zahlen nur den Eigenanteil von 12 Euro bzw. 6 Euro Silber-Abo ab 60 Jahr, 36,00 Euro pro Monat
- Fortführung des Semesterticketangebotes
- Fortführung des Cliptickets (1,50 pro Fahrt) = 243 Fahrten im Jahr für 365 Euro
- Entwicklung attraktiver Zeitkartentarife im Regionalverbund soll vorangetrieben werden
- Start des landesweiten E-Tarif in 2021

Für die zukünftige Tarifentwicklung haben sich die Partner im Tarifraum Westfalen auf die Erarbeitung von attraktiven Zeitkartentarifen verständigt. Die moBiel hat das Ziel, weiterhin Großkundenangebote in Firmen oder Wohnquartieren zu generieren und diese mit Produkten im Konzern zu Mehrwerten zu verknüpfen.

In 2021 wird ein e-Tarif NRW-weit eingeführt. Die Vertriebstechnik über elektronische Kanäle lässt es einfacher zu, in den nächsten Schritten über neue Tarifformen im Zeitkartentarif oder im Übergang zwischen Gelegenheits- und Zeitkartentarif nachzudenken und diese technisch umzusetzen.

Um weiterhin einen sukzessiven Ausbau des Nahverkehrs in Bielefeld zu erreichen, reicht die moBiel im ersten Schritt eine Projektskizze für den am 12. Januar 2021 veröffentlichten Förderaufruf vom BMVI als Teil des Maßnahmenpakets der Bundesregierung basierend auf dem Beschluss zum „Klimaschutzprogramm 2030“ ein. Mit insgesamt ca. 254 Mio. Euro werden Modellprojekte im ÖPNV gefördert, die insbesondere der Verbesserung der Angebots- und Betriebsqualität, der Entwicklung attraktiver Tarife sowie der Vernetzung von Auskunftssystemen und Vertriebssystemen dienen.

Die Fördermittel sind voraussichtlich nach Bewilligung ab 2021 bis Ende 2024 abrufbar. Bis zur finalen Zuschlagserteilung findet ein zweistufiges Verfahren statt. Die im ersten Schritt zu erstellende Projektskizze eröffnet die Möglichkeit bei positiver Bewertung durch das BMVI einen Förderantrag zu stellen.

moBiel und die Stadt Bielefeld planen folgende Themen zu fokussieren und im Rahmen einer o.g. Förderung anzugehen:

1. Verstärkung von On-Demand-Verkehren

Der bestehende On-Demand-Verkehr „Anton“ umfasst derzeit zwei barrierefreie Fahrzeuge in den Betriebsgebieten Sennestadt/Eckardtsheim sowie Jöllenbeck/Theesen/Vilsendorf/Brake. Die kontinuierlich steigenden Fahrgastzahlen und die stetige Nachfrage der Kunden nach einer Ausweitung zeigen die Potentiale des zusätzlichen ÖPNV-Angebotes auf. Mithilfe der Förderung besteht die Möglichkeit, den Einsatz weiterer vollelektrischer Fahrzeuge und damit die zeitliche sowie ggf. teils räumliche Ausweitung umzusetzen. Es ist angedacht, bei einer potentiell geförderten Ausweitung ebenfalls eine Anerkennung des WestfalenTarifs zu erwirken. Geprüft wird ebenfalls, ob die Bedienqualität bestehender Linienverkehre, unter anderem auch Nachtbuslinien, durch einen perspektivischen Einsatz von On-Demand-Verkehren verbessert bzw. auch in anderen Bezirken angewendet werden kann.

2. Verstärkung von Busverkehren (Nahverkehrskonzept Senne/Sennestadt)

Die Angebotsverbesserungen im Busbereich sind als Rückgrat für den ÖPNV in On-Demand Gebieten konzipiert. Durch die Verstärkung von Busverkehren im suburbanen Raum ist geplant, Bausteine eines optimierten Busnetzes als Teil des Nahverkehrskonzepts Sennestadt/Senne im Vorlauf zur Mobilitätslinie bereits vorlaufend einzuführen. Dabei ist der Praxis-Einsatz unterschiedlicher innovativer Antriebstechniken in der Fläche geplant (Kombination von Wasserstoff- und Batteriebusen sowie Diesel-Hybridfahrzeugen). Dazu soll ab 2022 eine entsprechende Ladeinfrastruktur geschaffen sowie Abstellmöglichkeiten ausgebaut werden. Hinsichtlich der Netzkonzeption in Senne, Sennestadt und Brake sind attraktive räumliche und zeitliche Erweiterungen auf Hauptlinien vorgesehen, ergänzt durch neue Tangentiallinien zur Abbildung bisher noch nicht abgedeckter Quelle-Ziel-Beziehungen. Als Pilotprojekt zur Flexibilisierung und Digitalisierung des ÖPNV wird die Einführung eines Quartierbusses mit On-Demand Fahrzeugen in Sennestadt vorgesehen.

3. Etablierung eines Betrieblichen Mobilitätsmanagement

Mithilfe des Förderprogramms kann die moBiel ein nachhaltiges Fundament für das betriebliche Mobilitätsmanagement aufbauen. Ziel ist es, Unternehmen in Industrie- und Gewerbegebieten mit

passgenauen Angeboten dabei zu unterstützen, eine effiziente, sichere, sozial-, stadt- und umweltverträgliche Abwicklung aller vom Unternehmen ausgehenden Verkehrsströme zu erreichen. Schwerpunkt ist die Mobilität der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am und zum Arbeitsplatz. Die konzeptionelle Umsetzung soll als Pilot anhand der Einbindung zweier Unternehmen in den Räumen erprobt werden, in welchen die o.g. Maßnahmen umgesetzt werden. Dabei soll das Angebot des Personennahverkehrs zukünftig durch bereits bestehende Mobilitätsprodukte (Bike-, E-Roller-, Car-Sharing, On-Demand-Verkehr) ergänzt und städtische Randgebiete mithilfe intermodaler Mobilitätsangebote weiter erschlossen werden. Die Umsetzungsmaßnahmen aus der Verbesserung des Busangebotes sollen dort helfen, eine verdichtete Bedienung dieser Gebiete zu erreichen. Damit wird die Attraktivität für den ÖPNV erhöht. Im Anschluss soll die Erprobung des Modellprojektes im betrieblichen Kontext stattfinden sowie in eine abschließende Evaluation münden. Ziel ist es, die konzeptionelle Umsetzung des Modellprojektes auf andere Gebiete sowie Städte adaptieren zu können und eine stadt- sowie umweltverträgliche Durchführung der Mitarbeitenden-Mobilität zu fördern.

Die drei genannten Themen sind für die Förderskizze in ein Gesamtkonzept für nachhaltige Mobilität einzubetten. Hierzu ist beabsichtigt, die Maßnahmen der o.g. multimodalen Angebotsverstärkung in zwei suburbanen Modellräumen in Bielefeld im Rahmen der Laufzeit des Förderprojektes zu erproben. Die Wirkungsweisen und insbesondere die Auswirkungen der Maßnahmen auf den Modal-Split sind im Rahmen des Modellprojektes für die Modellräume zu evaluieren, sodass am Ende der Laufzeit eine Aussage getroffen werden soll, inwieweit die Maßnahmen auch auf andere Räume Bielefelds übertragen werden können bzw. sollten.

Mit der Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen wird sich das Gesamtvolumen für die Laufzeit von 2022 bis 2024 voraussichtlich auf ca. 18,75 Mio. Euro belaufen. Hiermit wären die maximal pro Antragsteller vom BMVI ausgeschriebenen Förderhöchstbeträge für die betroffenen Maßnahmenbereiche ausgeschöpft. Unter der derzeitigen Prämisse einer voraussichtlich bis zu 80 prozentigen Förderung durch das BMVI ergäbe sich in diesem Fall ein Eigenanteil, der in Höhe von voraussichtlich ca. 3,75 Mio. Euro für die gesamte Laufzeit zu tragen bzw. durch die Stadt Bielefeld zu finanzieren wäre.

Ausblick

Sollte die moBiel aufgefordert werden einen Projektantrag nach erfolgreicher Projektskizze einreichen zu können, sind vor Antragstellung die Voraussetzungen der Finanzierung der Eigenanteile und der Folgekosten sicher zu stellen. Dazu bedarf es der Beschlussfassung im Rat der Stadt Bielefeld und in den Gremien der moBiel GmbH.

Die moBiel als Antragstellerin sieht vor, dass eine Weiterführung der angebotsorientierten Maßnahmen im On-Demand-Bereich erfolgen wird, sofern die Bürgerinnen und Bürger das Angebot in der Testphase von drei Jahren gut angenommen haben. Die Umsetzung der Nahverkehrskonzeption zur Mobilitätslinie sollte auch nach Auslaufen der Förderung weitergeführt werden, da diese Nahverkehrskonzeption eine Grundlage für die Mobilitätslinie darstellt. Die Etablierung des betrieblichen Mobilitätsmanagements soll in weiteren Unternehmen, Betrieben, Verwaltungen auch mit Finanzierungsanteilen der jeweiligen interessierten Institutionen fortgeführt werden.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Wenn die Begründung länger als drei Seiten ist, bitte eine kurze Zusammenfassung voranstellen.