



Stellungnahme zum Antrag Nr. AT/0035/2020

Vorlage: ST/0026/2020		Datum: 03.02.2020	
Oberbürgermeister			
Verfasser:	20-Kämmerei und Steueramt	Az.: 20/Gr	
Betreff:			
Gemeinsamer Antrag der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, CDU, SPD, FW, WGS und DIE LINKE zur Bewerbung der Stadt Koblenz als Modellstadt für ein 365-Euro – Jahresticket im ÖPNV im Rahmen des Klimaschutzprogramms der Bundesregierung			
Gremienweg:			
06.02.2020	Stadtrat	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	TOP		ohne BE abgesetzt geändert
	öffentlich		

Stellungnahme:

Die Diskussion um das 365-Euroticket wird bundesweit - gerade auch in jüngster Vergangenheit - durchaus kontrovers geführt, vgl. hierzu Informationen und Argumente des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) in den **Anlagen 1 und 2**.¹

Bezogen auf den Bereich der Stadt Koblenz sowie des stadteigenen Verkehrsunternehmens „Koblenzer Verkehrsbetriebe GmbH (koveb)“ kann ergänzend hierzu noch Folgendes ausgeführt werden:

Fahrgastzuwächse ergeben sich aus der Summe verschiedener sich gegenseitig unterstützender ÖPNV-Maßnahmen. Mit dem Nahverkehrsplan (NVP) hat die Stadt einen Paradigmenwechsel eingeleitet, der ab 13.12.2020 wirken wird, wenn die im NVP festgelegten Maßnahmen im sog. „Stadtliniensbündel Koblenz“ zur Umsetzung kommen werden.

Ausgangssituation:

Die bisherige verkehrspolitische Ausrichtung seitens der Stadt Koblenz erfolgte unter dem Primat, dass der ÖPNV eigenwirtschaftlich, d.h. ohne kommunale Zuschüsse, durchgeführt wird. Es besteht derzeit ein nachfrageorientiertes-ÖPNV-Angebot u. a.

- mit hohen Fahrpreisen
- mit Fahrplanlücken
- mit Defiziten im Komfort
- mit geringen jährlichen Fahrgastzahlen im Verhältnis zum Potenzial (116.000 Einwohner und nahezu 100.000 Arbeitsplätze in Koblenz) und
- einer schlechten Bewertung des ÖPNV im öffentlichen Meinungsbild.

¹ Darüber hinaus haben in den vergangenen Tagen bspw. auch die Zeitschriften Spiegel (am 28.01.2020 unter der Überschrift „Verband fordert besseres ÖPNV-Angebot statt billiger Tickets“) und Handelsblatt (am 29.01.2020 unter den Überschriften „Warum kommunale Unternehmen gegen das 365-Euro-Ticket sind“ und „Das 365-Euro-Ticket braucht einen Plan“) das Thema 365-Euro-Jahresticket teilweise kritisch beleuchtet, vgl.

<https://www.spiegel.de/auto/nahverkehr-fahrgastzahlen-wachsen-im-oepnv-nur-noch-langsam-a-ba91dc09-0dd4-4ec8-b7e6-853614f24b09>,

https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/mobilitaet-warum-kommunale-unternehmen-gegen-das-365-euro-ticket-sind/v_detail_tab_print/25480090.html?ticket=ST-1490145-LCqI6PCSuJj9ieVuTCHA-ap5,

https://www.handelsblatt.com/meinung/kommentare/kommentar-das-365-euro-ticket-braucht-einen-plan/v_detail_tab_print/25484586.html.

Ratsbeschlüsse Anfang 2019 - der Paradigmenwechsel

Im Februar 2019 wurde der neue Nahverkehrsplan (NVP) durch den Stadtrat der Stadt Koblenz einstimmig beschlossen. Mit diesem haben die politischen Gremien folgendes Aktionsprogramm für die Jahre 2021-2030 festgelegt:

- Gründung einer städtischen Verkehrsgesellschaft; die koveb ist seit 01.10.2019 im Eigentum der Stadt Koblenz (100%-Tochtergesellschaft der Stadtwerke Koblenz GmbH)
- Fahrpreisreduzierung ab 13.12.2019 um 20-25 %,
- Start neuer Buslinien, Verlängerung von Buslinien
- Taktverdichtung zum Beispiel in den Abendzeiten
- Beschaffung von 29 Gasbussen (Auftrag ist an MAN erteilt)
- Beschaffung von vier Mini-Bussen (Auftrag ist an Mercedes erteilt)
- Beschaffung von einem Elektrobuss/Depotlader (Auftrag ist an Solaris erteilt)
- Bau einer Gastankstelle auf dem Gelände des Betriebshofs (Ausschreibungsverfahren wird derzeit durchgeführt)
- Nachrüstung von 29 Dieselnbussen mit SCR-Katalysatoren (Nachrüstung ist abgeschlossen)
- Vollausrüstung der Busflotte mit Klimaanlage (Ausschreibung ist abgeschlossen)
- Vollausrüstung der Busflotte mit WLAN
- barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen in Verbindung mit der Übertragung der Aufgabe an die neue städtische Verkehrsgesellschaft (Planungsvorbereitung laufen)
- Ausrustung der Bushaltestellen mit dynamischer Fahrgastinformation (DFI) (Bundesförderung ist bewilligt, Ausschreibungen sind in Vorbereitung)
- weitere Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV in Koblenz.

Zuvor hatte die evm Verkehrs GmbH bereits mehr als 1,6 Millionen Euro in ein neues ITCS-System investiert. Der Betriebshof wurde von der evm AG saniert.

Die koveb wird im Rahmen einer Inhouse-Vergabe - in Verbindung mit dem noch zu beschließenden öffentlichen Dienstleistungsauftrag, öDA (die Beschlussfassung hierzu ist für Mai 2020 vorgesehen) - zur Durchführung der ÖPNV-Leistungen ab 13.12.2020 betraut.

Darüber hinaus wird die Aufgabe der Verkehrsinfrastruktur für den ÖPNV (barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen im Stadtgebiet) auf die koveb übertragen. Alleine hierfür sind im Businessplan der koveb für die Jahre 2021-2030 rund 27 Millionen Euro vorgesehen.

Damit wird der ÖPNV ab dem 13.12.2020 nicht mehr eigenwirtschaftlich, sondern gemeinwirtschaftlich unter städtischer Regie durchgeführt.

Aktuell laufen verschiedenste Ausschreibungen. Erste Aufträge sind bereits erteilt.

Die in **Anlage 3** beigefügte Skizze zeigt die unterschiedlichen Bausteine der ÖPNV-Gesamtkonzeption. Für den Besucherverkehr auf dem Festungsplateau der Großfestung Ehrenbreitstein (ca. 800.000 Besucher/Jahr) liegt bereits ein Konzept für einen automatisierten Ringverkehr mit Kleinbussen (9-Sitzer) vor.

Die evm Verkehrs GmbH hatte in 2018 und 2019 vier Förderanträge beim BMVI (Programm Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme) eingereicht:

- Ausrustung von ca. 43 Bushaltestellen mit dynamischer Fahrgast-Information (DFI 1 und DFI 2)
- Beschaffung eines Elektro-Busses/Depotlader
- Förderung des Park+Ride-Verkehrs, P+R-Parkplatz Kurt-Schumacher-Brücke.

Mehr als 1,4 Mio. Euro sind vom BMVI zwischenzeitlich für die Projekte DFI 1 und DFI 2 und für den Elektrobus bewilligt worden. Damit werden weitere verkehrspolitische Zeichen gesetzt. Ergänzende Förderanträge zu DFI 1 und DFI 2 sind beim Land Rheinland-Pfalz gestellt und befinden sich in der Bearbeitung. Die Förderanträge entsprechen den Zielsetzungen des Nahverkehrsplans 2019 der Stadt Koblenz, des Verkehrsentwicklungsplans 2030 und des Masterplans Green City.

Alle o.a. Maßnahmen sollen den langfristigen Zielen dienen, dass

- die Fahrgastzahlen von derzeit rund 10 Mio. auf 15 Mio. im Jahr 2030 gesteigert werden,
- der ÖPNV insgesamt gestärkt,
- der MIV reduziert,
- die Emissionen reduziert und
- die Umweltqualität verbessert werden.

Weitere Aspekte im Zusammenhang mit der Einführung eines 365-Euro-Tickets:

Durch den gewünschten Fahrgastzuwachs werden weitere Buskapazitäten benötigt. Die Beschaffung von Bussen und des zusätzlichen Fahrpersonals ist grundsätzlich lösbar. Schwieriger wird es bei der Frage, wo diese zusätzlichen Busse abgestellt werden sollen. Das Gelände des Betriebshofes der koveb an der Schützenstraße ist begrenzt und mittelfristig nicht erweiterbar. Die Anmietung eines „Nebenstandortes“ ist betrieblich mit hohem Aufwand und zusätzlichen Kosten verbunden.

Wenn die Stadt bzw. die koveb einen Antrag als Modellstadt für die Einführung eines 365-Euro-Tickets beim BMVI stellt, könnte dort erkannt werden, dass sich die Einführung eines 365-Euro-Tickets mit den oben aufgelisteten - ohnehin geplanten - ÖPNV-Veränderungen überschneiden würde. Daraus ergibt sich die Fragestellung, wie später im Rahmen des förderrechtlichen Verwendungsnachweisverfahrens nachgewiesen werden soll, auf welche Maßnahmen die Fahrgaststeigerungen zurückzuführen sind? Seitens des BMVI könnte ggf. ein Verkehrsunternehmen gewählt werden, bei dem sich nur der Fahrpreis durch das 365-Euro-Ticket verändert; somit wäre die Zuordnung der beabsichtigten Fahrgaststeigerung klar und nachweisbar.

Die Auswirkungen der Einführung eines 365-Euro-Tickets auf die Erlössituation und die zu erwartende Steigerung der Fahrgastnachfrage bei der koveb wurden bei einem Fachingenieurbüro beauftragt. Eine valide Abschätzung der Folgekosten wird voraussichtlich erst bis Mitte Februar 2020 vorliegen.

Im Hinblick auf die grundsätzliche Förderfähigkeit von allen im Zusammenhang mit der Einführung eines 365-Euro-Tickets entstehenden Kosten konnte noch keine abschließende Klärung herbeigeführt werden. Seitens des BMVI wird vermutlich nur ein zeitlich befristetes Modellprojekt gefördert werden. Dies führt dazu, dass nach Beendigung des Modellprojektes (voraussichtlich nach 3 Jahren) weitere Kosten auf die Stadt zukommen werden (oder eine Rückkehr zu den alten Fahrpreisstrukturen den Bürgerinnen und Bürgern vermittelt werden muss).

Es sei ergänzend darauf hingewiesen, dass das marketingtechnisch gute Produkt des 365-Euro-Tickets die Schwäche innehat, dass ohne Verlust des Namens eine ggf. in Zukunft unabwendbare Fahrpreissteigerung nicht umsetzbar ist.

Für Fragen der Fahrpreisstruktur ist der Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH (VRM) zuständig. Die Stadt Koblenz ist einer der neun VRM-Gesellschafter. Eine Klärung der Definition (Beförderungs- und Tarifbedingungen des VRM – hier die Frage mit/ohne Mitnahmemöglichkeit), der Zustimmung, Folgekosten und Finanzierungsfragen sind ebenfalls offen.

In der aktuellen Phase der Vorbereitungsmaßnahmen kann die koveb-Verwaltung solch große Zusatzprojekt nicht mehr sinnvoll stemmen, wenn die Umsetzungen der ohnehin geplanten ÖPNV-Maßnahmen für den 13.12.202 nicht gefährdet werden sollen. Die Anforderungen des BMVI an Förderanträge müssen erfüllt werden und sind erfahrungsgemäß hoch.

Wenngleich mit dem jetzigen Antrag in Anbetracht der zwischenzeitlichen Neuregelungen des Klimaschutzprogramms der Bundesregierung nicht vollständig vergleichbar, sei abschließend darauf hingewiesen, dass der Stadtrat in seiner Sitzung am 29.08.2019 die Einführung eines 1-Euro-Tagestickets mehrheitlich abgelehnt hat, vgl. AT/0080/2019 und ST/0087/2019.

Beschlussempfehlung:

Für den Fall einer erfolgreichen Bewerbung der Stadt Koblenz als Modellstadt für ein 365-Euro-Jahresticket im Rahmen des Klimaschutzprogramms der Bundesregierung wäre die Tarifaabsenkung auch umzusetzen. Bei einer entsprechenden Tarifaabsenkung sind eine Vielzahl von Fragen und Aspekten zu berücksichtigen, die es vor einer möglichen Bewerbung zu berücksichtigen gilt.

Aus den o. a. Aspekten empfiehlt die Verwaltung daher, die Beschlussfassung zu einer Bewerbung auf die Sitzung des Stadtrates am 19.03.2020 zu verschieben.

Bis dahin wird eine dezidierte Übersicht über die möglichen Vor- und Nachteile der Einführung eines 365-Euro-Jahrestickets im ÖPNV nebst einer validen Zahlenbasis zu den entstehenden Mehrkosten vorgelegt werden.

Anlagen