

# **STADT. CITY. VILLE. BONN.**

**Förderung der Bundesrepublik Deutschland für  
Modellvorhaben zur Luftreinhaltung in Städten**

**Projektskizzen der Bundesstadt Bonn**

**„Modellstadt Luftreinhaltung Bonn“**

**(Arbeitstitel)**

**Bonn, 20. Juli 2018**

Bundesstadt Bonn  
Dezernat für Planung, Umwelt und Verkehr  
Berliner Platz 2  
53111 Bonn  
0228 - 77 20 05  
dezernatsleitung.dezIII@bonn.de

# Inhalt

<b>1. Ausgangslage</b> .....	2
<b>2. Luftreinhaltung</b> .....	4
2.1. Stand der Luftreinhaltungsplanung .....	4
2.2. Entwicklung der Schadstoffbelastung .....	5
2.3. Klageverfahren .....	7
2.4. Perspektiven der Luftreinhaltung.....	7
<b>3. Bisheriges Verfahren „Modellstadt“</b> .....	7
<b>4. Maßnahmenpakete für die „Modellstadt Luftreinhaltung Bonn“</b> .....	8
4.1. Konkretisierung der Projekte aus der Maßnahmenliste .....	8
4.2. Maßnahmenpakete .....	9
4.2.1. Projekt 1: „Klima-Ticket“ und besondere Tarifangebote .....	9
4.2.2. Projekt 2: Angebotsverbesserungen bei Bus und Bahn .....	9
4.2.3. Projekt 3: Betriebliches Mobilitätsmanagement .....	10
<b>5. Zusammenfassung</b> .....	10
<b>Anlagen: Projektskizzen</b> .....	12

## 1. Ausgangslage

Die Bundesstadt Bonn liegt im Süden Nordrhein-Westfalens. In Bonn leben derzeit ca. 328.000 Menschen.<sup>1</sup> Die Bevölkerungszahl nimmt zu. Die Bevölkerungsvorausberechnung des Landes Nordrhein-Westfalen prognostiziert für das Jahr 2040 eine Bevölkerung von ca. 349.000.<sup>2</sup> Diese positive Entwicklung korrespondiert mit der Entwicklung der gesamten „Metropolregion Rheinland“. Demnach ist auch in den benachbarten Kommunen – insbesondere dem die Stadt Bonn umschließenden Rhein-Sieg-Kreis – mit einer Bevölkerungszunahme zu rechnen.

In der Bundesstadt Bonn sind wesentliche Teile der Bundesregierung genauso ansässig wie eine Vielzahl nachgeordneter Behörden des Bundes. Hinzu tritt eine Vielzahl internationaler Institutionen, insbesondere Einrichtungen der Vereinten Nationen wie das UN-Klimasekretariat, die wie die Einrichtungen des Bundes eine hohe Bedeutung für die Stadt und die Region haben. Die DAX-Unternehmen Deutsche Telekom AG und Deutsche Post AG haben ihre Zentralen in Bonn. Die Stadt beheimatet insbesondere mit der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität mit ca. 38.000 Studierenden eine bedeutende Wissenschaftseinrichtung.<sup>3</sup> Hinzu tritt eine Vielzahl von weiteren größeren Arbeitgebern der

---

<sup>1</sup> Stand: 31.12.2017. Quelle: Bundesstadt Bonn - Statistikstelle

<sup>2</sup> it.nrw (2015): Statistische Analysen und Studien, Band 84, S. 17.

<sup>3</sup> <https://www.uni-bonn.de/die-universitaet/ueber-die-universitaet/die-universitaet-bonn-in-zahlen-und-fakten> (Abruf: 16.07.2018)

privaten Wirtschaft und von mittelständischen und kleinen Unternehmen, welche die Stadt Bonn zu einem attraktiven Wirtschaftsstandort machen. Ein räumlicher Schwerpunkt ist dabei der Bereich des ehemaligen Bundesviertels. Die Arbeitslosenquote ist mit aktuell 5,3 % niedrig.<sup>4</sup>

Bedingt durch die Prosperität der Region und die vielfältigen regionalen Verflechtungen ergeben sich umfangreiche Pendlerverkehre insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten. So pendeln, neben den innergemeindlichen Pendlern, insgesamt ca. 136.000 Menschen aus anderen Kommunen zur ihrer Arbeitsstätte nach Bonn, umgekehrt pendeln ca. 55.000 Personen aus Bonn hinaus.<sup>5</sup> Die Entwicklung 2010 – 2016 zeigt, dass es hier in der Vergangenheit zu deutlichen Zuwächsen gekommen ist, die sich fortsetzen dürften.

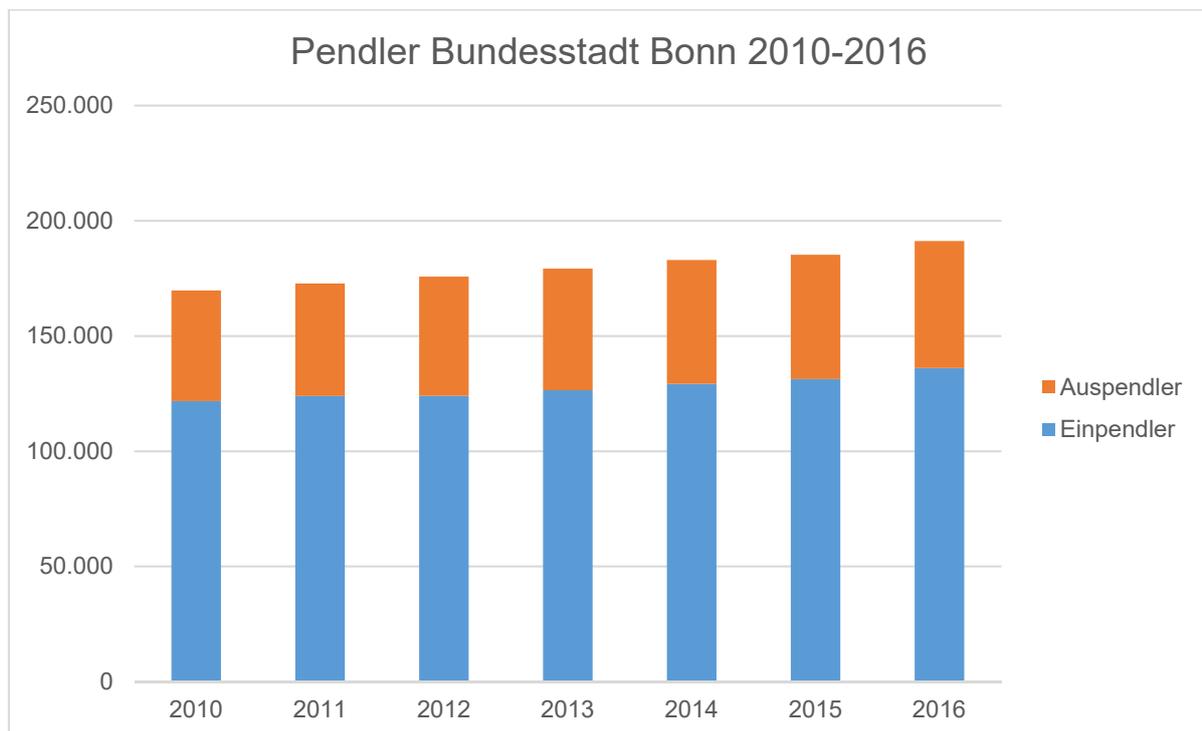


Abbildung 1: Pendler Bundesstadt Bonn 2010-2016 (Quelle: Landesdatenbank NRW, it.nrw)

Diese allgemeinen Rahmenbedingungen schlagen sich nieder in einer merkbaren Auslastung der Verkehrsinfrastruktur. Die für die Stadt Bonn relevanten Autobahnen A 59, A 555, A 562 und A 560 sind ebenso wie bedeutende Bundesstraßen wie die B 9 und die B 56 nicht nur durch überregionale sondern auch durch regionale und lokale Verkehre in den Hauptverkehrszeiten an der Kapazitätsgrenze. Im Fernstraßenausbaugesetz sind diverse Ausbauprojekte vorgesehen, die sich allerdings erst sukzessive umsetzen lassen. Ebenso sind weitere klassifizierte Straßen und die Gemeindestraßen wie bspw. die Reuterstraße von erheblichen Kapazitätsengpässen und Verkehrsstauungen in den Hauptverkehrszeiten betroffen. Auch im Öffentlichen Verkehr sind insbesondere auf der Linken Rheinstrecke und auf der Voreifelbahn S 23 in den nachfragestarken Zeiten die Kapazitätsgrenzen erreicht oder überschritten. Der Ausbau der rechtsrheinischen S 13 wird noch etwa 8 Jahre dauern.

<sup>4</sup> Stand: Juni 2018. Quelle: <https://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistik-nach-Regionen/BA-Gebietsstruktur/Nordrhein-Westfalen/Bonn-Nav.html> (Abruf: 16.07.2018)

<sup>5</sup> Stichtag: 30.06.2016. Quelle: Landesdatenbank NRW (<http://www.it.nrw.de>) (Abruf: 16.07.2018)

Auch im kommunalen ÖPNV ergeben sich Engpässe sowohl im Stadtbahn- wie auch im Busverkehr. Vorhaben der Stadt Bonn zum Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur, so bspw. eine Seilbahnverbindung zum Venusberg, benötigen einen erheblichen planerischen Vorlauf.

Dennoch zeigen bereits erfolgte Initiativen, insbesondere zum Radverkehr, aber auch zum Öffentlichen Verkehr, durchaus das Potenzial einer Veränderung der städtischen Mobilität.

## 2. Luftreinhaltung

In der Stadt Bonn werden seit Jahren die in § 3 der 39. BImSchV festgelegten Grenzwerte für die Immission von Stickstoffdioxid überschritten.

### 2.1. Stand der Luftreinhaltungsplanung

Mit Datum 01.10.2009 wurde wegen der Überschreitung der Grenzwerte durch die zuständige Bezirksregierung Köln gem. § 47 BImSchG ein Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Bonn in Kraft gesetzt, der eine Vielzahl von Maßnahmen vorsieht, die teilweise umgesetzt werden konnten. Eine Umweltzone wurde eingerichtet.<sup>6</sup> Der Luftreinhalteplan wurde 2012 fortgeschrieben. Wichtigste Maßnahme war dabei die Vergrößerung und schrittweise Verschärfung der bestehenden Umweltzone.<sup>7</sup>

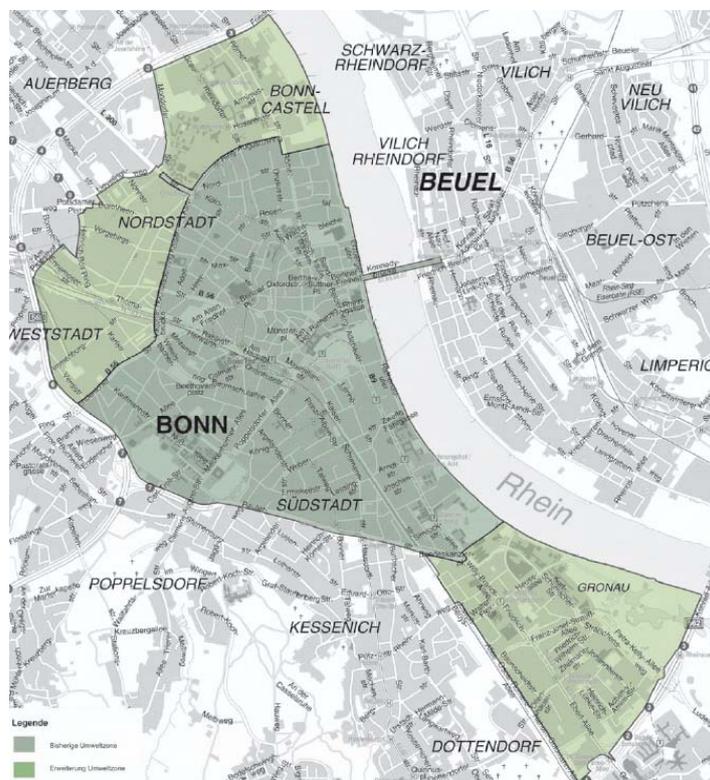


Abbildung 2: Umweltzone Bonn

<sup>6</sup> Bezirksregierung Köln (2009): Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Bonn.

<sup>7</sup> Bezirksregierung Köln (2012): Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Bonn. Anlage zum Luftreinhalteplan Bonn 2009. Stand der Umsetzung und Fortschreibung 2012.

Derzeit erarbeitet die Bezirksregierung Köln einen neuen Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Bonn. Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen erstellt derzeit die entsprechenden Prognosen der Schadstoffbelastung. Mit Ergebnissen ist nach Kenntnisstand der Bundesstadt Bonn im Herbst dieses Jahres zu rechnen.

## 2.2. Entwicklung der Schadstoffbelastung

Für die Stadt Bonn bestehen Überschreitungen des gem. § 3 Abs. 2 39. BImSchV festgelegten Grenzwertes für NO<sub>2</sub> von im jährlichen Mittel 40 Mikrogramm pro Kubikmeter. An insgesamt drei Stationen unternimmt das Land Nordrhein-Westfalen Messungen der Schadstoffbelastung in Bonn:

- Bonn-Auerberg (BONN)
- Bonn Bornheimer Straße (BOBO)
- Bonn Reuterstraße (BORE)

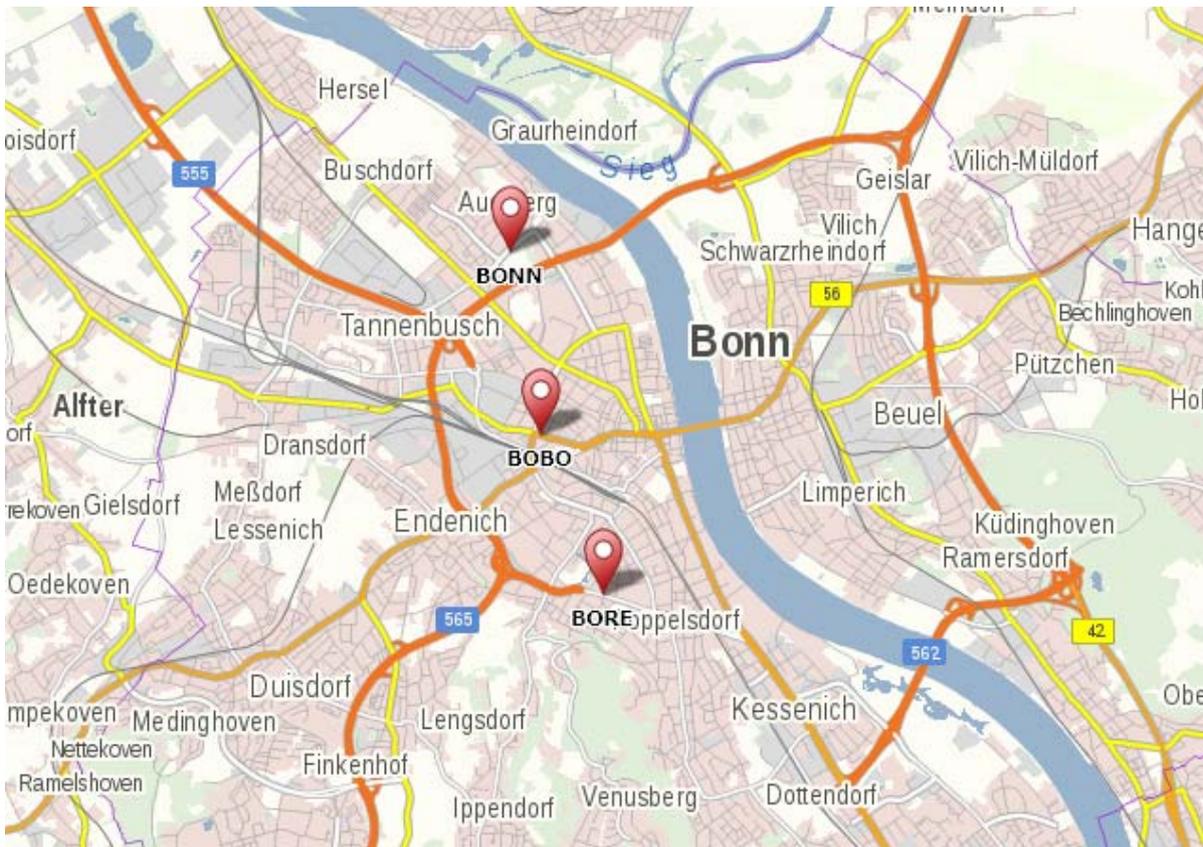


Abbildung 3: LANUV-Messstationen Bonn (Quelle: LANUV NRW)

Die Station Bonn-Auerberg dient im Wesentlichen der Messung der städtischen Hintergrundbelastung. Für die zwei Stationen, die in Bezug auf Grenzwertüberschreitungen relevant sind, stellt sich die Entwicklung des NO<sub>x</sub>-Mittelwertes der letzten 10 Jahre so dar, dass etwa bis ins Jahr 2010 ein Anstieg zu verzeichnen war. Seitdem sinken die Werte langsam, aber stetig.

Im Jahr 2017 konnte an der Messstation Bornheimer Straße der zulässige NO<sub>x</sub>-Grenzwert erstmals knapp eingehalten werden. An der Station Reuterstraße wird der Wert trotz zwischenzeitlicher Abnahme allerdings weiterhin überschritten. Im Jahr 2017 lag der Jahresmittelwert hier bei 47 Mikrogramm NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup>.

Hauptverursacher für die Grenzwertüberschreitungen an der Messstation Reuterstraße sind gemäß Berechnungen des LANUV vor allem Pkw und weitere Kraftfahrzeuge.

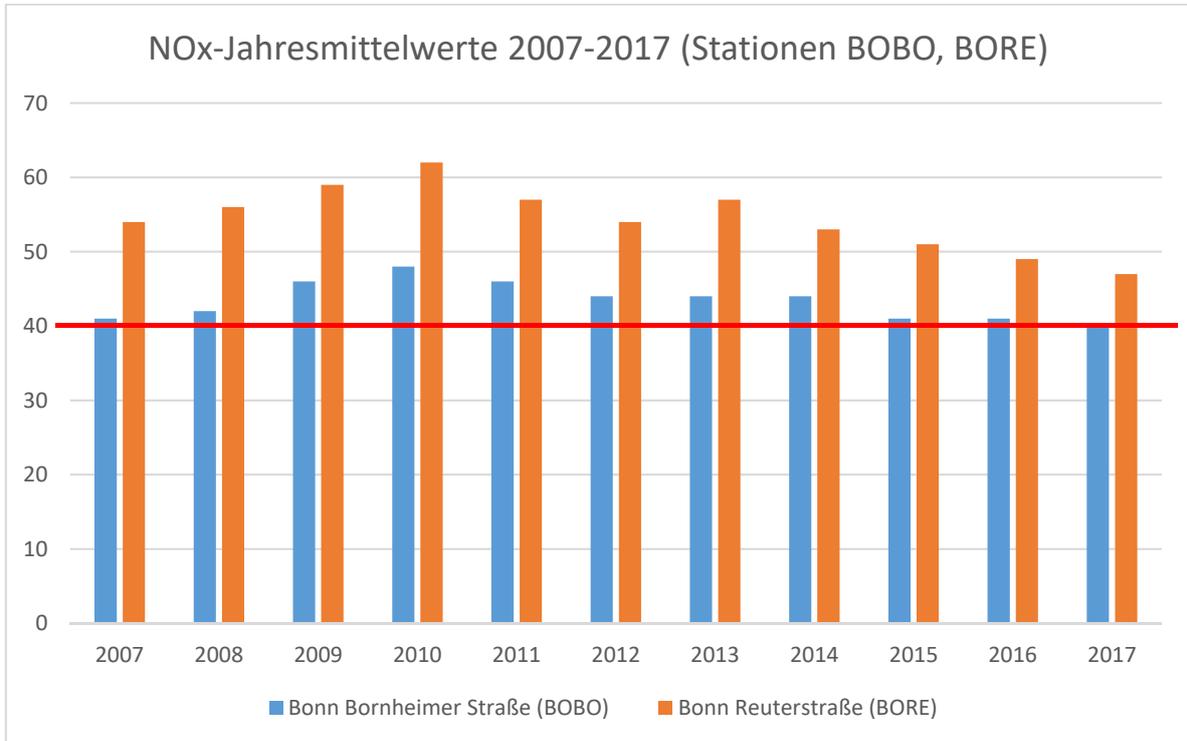


Abbildung 4: NO<sub>x</sub>-Jahresmittelwerte 2007-2017 (Datenquelle: LANUV NRW)

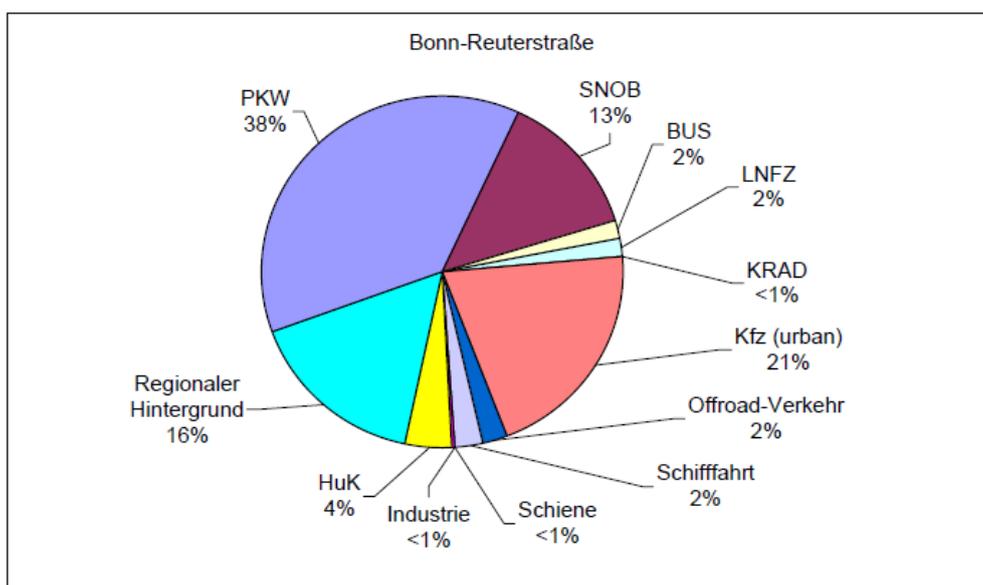


Abbildung 5: Errechnete prozentuale Verteilung des Beitrags zur NO<sub>x</sub>-Belastung Messstelle Reuterstraße (Quelle: Luftreinhalteplan Bonn 2009)

## 2.3. Klageverfahren

Wie auch betreffend andere Städte erhob die Deutsche Umwelthilfe (DUH) Klage wegen zu hoher Schadstoffwerte in Bonn. Konkret richtet sich die Klage der DUH im Fall Bonn gegen das Land Nordrhein-Westfalen. Zuständige Behörden für die Aufstellung der Luftreinhaltepläne sind in NRW die Bezirksregierungen als nachgeordnete Behörden des Landes.

Mit Schreiben vom 21.02.2017 teilte das Verwaltungsgericht Köln mit, dass die Verhandlung in diesem Verfahren bis zur Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts im Verfahren 7 C 26.16 ausgesetzt werden sollte. BVerwG entschied am 27.02.2018. Mit Schreiben vom 04.06.2018 teilt das VG Köln mit, dass das Verfahren wieder aufgenommen wird und eine mündliche Verhandlung für den 08.11.2018 vorgesehen ist.

## 2.4. Perspektiven der Luftreinhaltung

Die Stadt weist darauf hin, dass die Verantwortung für die zu hohen Stickoxid-Immissionen im Wesentlichen bei den Automobilherstellern zu verorten ist. Nach Auffassung der Stadt sollten diese die Autos mit zu hohen Emissionen wirksam nachrüsten. Die Stadt Bonn lehnt Dieselfahrverbote ab und sieht wie der Deutsche Städtetag in einer „Blauen Plakette“ für saubere Diesel nur eine Notlösung, um pauschale und kaum zu kontrollierende Dieselfahrverbote zu vermeiden. Auch wenn die Verantwortung für die hohen Schadstoffwerte im Wesentlichen bei den Automobilherstellern liegt, will die Stadt Bonn über kommunale Maßnahmen ihren Beitrag dazu leisten, die Luftqualität zu verbessern und den Gesundheitsschutz gewährleisten. Dazu gehören u.a. Maßnahmen, die durch das Landes-Förderprogramm „Kommunaler Klimaschutz.NRW“ mit dem besonderen Förderbereich „Emissionsfreie Innenstadt“ oder durch das „Sofortprogramm Saubere Luft 2017 – 2020“ gefördert werden können. Das Angebot des Bundes, Bonn als Modellstadt für Luftreinhaltung mit einem ambitionierten Vorhaben zu fördern, wird bei Umsetzung ein sehr wertvoller Beitrag zu dieser grundsätzlichen Zielrichtung sein und Bereiche betreffen, für die ansonsten keine entsprechende Förderung besteht.

## 3. Bisheriges Verfahren „Modellstadt“

In einem gemeinsamen Brief vom Februar 2018 kündigten Bundesministerien dem EU-Kommissar Karmenu Vella ein Bündel von Maßnahmen zur Luftreinhaltung in Deutschland an. Diese Maßnahmen sollen in fünf Modellstädten („Lead Cities“) erprobt werden: Bonn, Essen, Herrenberg, Reutlingen und Mannheim.

In einem ersten Gespräch am 26.02.2018 wurden mögliche Maßnahmen zwischen dem Bund und den Modellstädten diskutiert. Am 15.03.2018 reichte die Stadt Bonn eine Liste von 60 möglichen Maßnahmen ein. Daraufhin bat der Bund mit Schreiben vom 21.03.2018 darum,

fünf bis zehn Projekte zu priorisieren. Die Stadt Bonn meldete daraufhin am 10.04.2018 zehn prioritäre Projekte.

Mit Schreiben vom 08.06.2018 lud das Bundesumweltministerium zu einer Besprechung am 29.06.2018 über die ausgewählten Projekte und das weitere Vorgehen ein. Der Bund informierte, dass für Bonn von Seiten des Bundes auch nach Prüfung des Umweltbundesamtes im Hinblick auf die Wirksamkeit zur Luftreinhaltung folgende Maßnahmen zur Förderung vorgesehen sind:

- 365-Euro-Jahresticket (Förderung über BMVI)
- Taktverdichtung und Ausbau Bus (Förderung über BMVI)
- Betriebliches Mobilitätsmanagement (Förderung über BMU)

Die Förderquote soll 95 % betragen und die zu fördernden Maßnahmen insgesamt 39,65 Mio. Euro für den Zeitraum 2018-2020 umfassen, was einer Förderung von ca. 37,67 Mio. Euro und einem Eigenanteil von ca. 1,98 Mio. Euro entsprechen würde. Der Finanzrahmen pro Stadt ist ebenso gedeckelt wie der Rahmen innerhalb der beiden Ressorts (BMVI, BMU).

Die Vertreter der Bundesministerien teilten mit, dass die fünf Modellstädte nun bis zum 20. Juli für ihre Vorhaben Projektskizzen einreichen sollen, in denen die Maßnahmen näher konkretisiert und beschrieben werden, auch im Hinblick auf Kosten und Umsetzungszeiträume.

Der Rat der Stadt Bonn beauftragte in seiner Sitzung am 10.07.2018 die Stadtverwaltung, bei der Bundesregierung für das Vorhaben Modellstadt Saubere Luft („Lead City“) Projektskizzen für ein 365-Euro-Ticket plus ggf. weiterer innovativer Tarifangebote, Angebotsverbesserungen im ÖPNV und Betriebliches Mobilitätsmanagement einzureichen.

#### **4. Maßnahmenpakete für die „Modellstadt Luftreinhaltung Bonn“**

Grundsätzliches Ziel des Maßnahmenpaketes der Bundesstadt Bonn zur Luftreinhaltung im Rahmen der durch den Bund festgelegten Förderbereiche ist es, eine Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes zu erreichen, um so die Schadstoffbelastung zu senken.

##### **4.1. Konkretisierung der Projekte aus der Maßnahmenliste**

In der dem Bundesumweltministerium am 10.04.2018 übersandten Maßnahmenliste war eine Vielzahl möglicher Projekte enthalten. Die dazu jeweils – teilweise grob geschätzten – Kosten waren pro Jahr angegeben. Der Bund ist dann bei der Errechnung der jeweiligen Maßnahmenkosten von einer Maßnahmendauer Mitte 2018 bis Ende 2020 ausgegangen. Dabei ist zu beachten, dass alle hier vorgeschlagenen Maßnahmen einen gewissen Vorlauf benötigen, insbesondere betriebliche Maßnahmen wie Angebotsausweitungen im ÖPNV. Die folgenden Konkretisierungen tragen dieser zeitlichen / finanziellen Komponente Rechnung

und erfolgten auch im Zuge der Abstimmungen mit weiteren Akteuren (z.B. Verkehrsverbund).

## 4.2. Maßnahmenpakete

Die allgemeine Struktur der Maßnahmenpakete bleibt wie in den im ersten Halbjahr 2018 übersandten Listen erhalten: Besondere Tarifangebote insbesondere mit einem „Klima-Ticket“, Angebotsverbesserungen im kommunalen ÖPNV und Betriebliches Mobilitätsmanagement.

### 4.2.1. Projekt 1: „Klima-Ticket“ und besondere Tarifangebote

Die Stadt Bonn beabsichtigt, gemeinsam mit dem kommunalen Verkehrsunternehmen Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH (SWBV) ein „Klima-Ticket“ mit Kosten von 365,- Euro für 12 Monate für das Stadtgebiet Bonn anzubieten. Dazu soll ein Kontingent von rabattierten Tickets der VRS-Preisstufe 1b (Fahrt im gesamten Stadtgebiet Bonn im kompletten Nahverkehr) angeboten werden.

Neben diesem kontingentierten „Klima-Ticket“ für 365,- Euro sollen mit einer Test-Aktion JobTicket, die gerade auch auf Pendler von außerhalb Bonns zielt, sowie einem reduzierten TagesTicket für 5 Personen, das ein Angebot für Familien darstellt, weitere besondere Tarifangebote geschaffen werden:

Die Maßnahmen sind noch mit den Gremien des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) und der Bezirksregierung Köln abzustimmen.

Für das Projekt entstehen nach derzeitiger Schätzung folgende Kosten (EUR):

2018	30.000
2019	9.089.700
2020	9.189.700
GESAMT	18.309.400

Details sind der anliegenden Projektskizze 1 zu entnehmen.

### 4.2.2. Projekt 2: Angebotsverbesserungen bei Bus und Bahn

Der auch aufgrund der o.g. Ticketangebote zu vermutenden Zunahme der ÖPNV-Nutzer gerade auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten soll durch Angebotsausweitungen Rechnung getragen werden. Dies betrifft die Schaffung neuer Buslinien ebenso wie die Taktverdichtung auf bestehenden Linien in Randzeiten oder am Wochenende. Aufgrund der je nach Maßnahme unterschiedlich notwendigen Vorlaufzeiten wurden die Maßnahmen aus der Maßnahmenliste weiter konkretisiert und geringfügig erweitert. Die Umsetzung steht

teilweise unter dem Vorbehalt der Zustimmung betroffener weiterer Aufgabenträger und könnte im Hinblick auf den Zeitpunkt im weiteren Projektverlauf noch konkretisiert werden.

Für das Projekt entstehen nach derzeitiger Schätzung folgende Kosten (EUR):

2018	100.000
2019	5.630.486
2020	13.056.861
GESAMT	18.787.346

Details sind der anliegenden Projektskizze 2 zu entnehmen.

#### 4.2.3. Projekt 3: Betriebliches Mobilitätsmanagement

Gemeinsam mit dem Rhein-Sieg-Kreis und dem Zukunftsnetz Mobilität beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) wurde die Einrichtung eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements für ArbeitgeberInnen in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis konzipiert. Demnach sollen ein Mobilitätsteam von etwa drei Personen (3 Personalstellen) ein Netzwerk zwischen Arbeitgebern, Kommunen und Verkehrsunternehmen aufbauen, Mobilitätsanalysen durchführen, mit den Arbeitgebern Konzepte zur Mobilität der Beschäftigten entwickeln sowie Test-Angebote für diese entwickeln und bereitstellen.

Für das Projekt entstehen nach derzeitiger Schätzung folgende Kosten (EUR):

2018	100.000
2019	990.000
2020	1.150.000
GESAMT	2.240.000

Details sind der anliegenden Projektskizze 3 zu entnehmen.

### 5. Zusammenfassung

Die Stadt Bonn als Teil einer wachsenden Region ist mit Problemen der Luftreinhaltung konfrontiert. Im Rahmen des Projekts „Modellstadt Luftreinhaltung“ wird durch den Bund vorgesehen, aus den durch die Stadt Bonn vorgeschlagenen Maßnahmen ein innovative/günstige Tarifangebote, Angebotsverbesserungen im ÖPNV sowie Betriebliches Mobilitätsmanagement im Zeitraum 2018 – 2020 im Umfang von ca. 39,65 Mio. Euro mit durchschnittlich 95 % zu fördern. Die Bundesstadt Bonn hat die zuletzt am 10.04.2018 an den Bund übersandte Maßnahmenliste betreffend die ausgewählten Punkte überarbeitet und reicht hiermit die Konkretisierung der drei genannten Maßnahmenblöcke in Form von Projektskizzen ein. Die finanzielle Gesamtschau der Projekte (inkl. Eigenanteil) stellt sich in Mio. Euro wie folgt dar:

Projekt	Projektskizzen Bundesstadt Bonn Mio. Euro				Maßnahmen gem. Bund
	2018	2019	2020	SUMME	SUMME
1: Ticket (BMVI)	0,03	9,09	9,19	18,31	22,00
2: ÖPNV-Angebot (BMVI)	0,10	5,63	13,06	18,79	15,25
3: Betr. Mobilitätsm. (BMU)	0,10	0,99	1,15	2,24	2,40
SUMME	0,23	15,71	23,40	39,34	39,65

Die Bundesstadt Bonn ist zuversichtlich, dass mit den beschriebenen Maßnahmen im Falle eine Förderung bedeutende Schritte sowohl im Hinblick auf Erkenntnisse als eben auch direkt positive Resultate für das Ziel sauberer Luft erreicht werden können.




---

Bundesstadt Bonn

i.V. Beigeordnete Carolin Krause

## **Anlagen: Projektskizzen**

Projektskizze 1: „Klima-Ticket“ und besondere Tarifangebote

Projektskizze 2: Angebotsverbesserungen bei Bus und Bahn

Projektskizze 3: Betriebliches Mobilitätsmanagement

# **STADT. CITY. VILLE. BONN.**

Förderung der Bundesrepublik Deutschland für Modellvorhaben zur  
Luftreinhaltung in Städten

„Modellstadt Luftreinhaltung Bonn“

(Arbeitstitel)

## **Projektskizze 1 „Klima-Ticket“ und besondere Tarifangebote**

**Bonn, 20. Juli 2018**

# Inhalt

<b>1. Maßnahmenbeschreibung</b> .....	2
1.1 Teilmaßnahme 1: 365-Euro-Klima-Jahresticket für Neukunden .....	3
1.2 Teilmaßnahme 2: Vergünstigung der Jobticket-Bedingungen .....	3
1.3 Teilmaßnahme 3: TagesTicket 5 Personen zum Preis des TagesTicket 1 Person .....	4
<b>2. Kostenkalkulation</b> .....	5
2.1 Teilmaßnahme 1: 365-Euro-Klima-Jahresticket für Neukunden .....	5
2.2 Teilmaßnahme 2: Vergünstigung der Jobticket-Bedingungen .....	5
2.3 Teilmaßnahme 3: TagesTicket 5 Personen zum Preis des TagesTicket 1 Person .....	6
2.4 Gesamtkalkulation Tarifangebote einschließlich Evaluierung .....	6
<b>3. Umgang mit und Lösung zu beihilferechtlichen Rahmenbedingungen</b> .....	6
<b>4. Zeitplan zur Umsetzung der Maßnahme</b> .....	7
<b>5. Evaluierung der Maßnahme</b> .....	8
<b>6. Ansprechpartner</b> .....	8

## 1. Maßnahmenbeschreibung

Die Tarifmaßnahme des 365-Euro-Klimajahrestickets wird mit folgenden Zielen konkretisiert und ergänzt:

- Fokus der Fördermittelnutzung auf der Gewinnung von Neukunden, die bisher den ÖPNV nicht oder nur selten nutzen
- Entwicklung möglichst nachhaltiger Lösungen, die positiv über den Projektzeitraum hinaus wirken
- Grundsätzlich Bewahrung der derzeitigen Tarifstrukturen und Vertragsverhältnisse (z. B. Jobtickets), um negative Auswirkungen und Fahrgastverluste nach Ende des Projektzeitraums so gering wie möglich zu halten
- Schwerpunkt der Maßnahmen auf Vorteile für Vielfahrer, Ergänzung eines günstigen Angebots für Gelegenheitsnutzer, insbesondere für Familien

Es werden drei Teilmaßnahmen zur Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste vorgeschlagen. Das 365-Euro-Klima-Jahresticket für Neukunden soll um eine Jobticketvariante für Unternehmen ergänzt werden, die bisher keine Jobtickets abnehmen und als neue Vertragspartner gewonnen werden sollen. Zudem wird eine Vergünstigung des Tagestickets für 5 Personen vorgeschlagen, um insbesondere Familien zur Fahrt mit dem ÖPNV zu veranlassen.

Zu allen tariflichen Regelungen im Einzelnen ist das Einverständnis des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg (VRS) erforderlich. Die Vorschläge stehen daher unter dem Vorbehalt der Zu-

stimmung der entsprechenden Gremien des VRS und anschließender Genehmigung durch die Bezirksregierung.

### 1.1 Teilmaßnahme 1: 365-Euro-Klima-Jahresticket für Neukunden

Das „Klima-Jahresticket“ nach dem Vorbild Wien (365 Euro pro Jahr = 1 Euro pro Tag) soll als auf ein Jahr befristetes „Schnupperangebot“ für Neukunden des ÖPNV eingeführt werden, d. h. denjenigen zugänglich sein, die bisher noch kein Abonnement (Monatskarte, Jobticket etc.) abgeschlossen haben. Der Geltungsbereich soll das Bonner Stadtgebiet (Preisstufe 1b) umfassen. Die Abrechnung soll dabei wie bei den bestehenden Abokunden monatlich erfolgen. Nach Ablauf eines Jahres haben die Neukunden dann die Möglichkeit als Abnehmer eines regulären Abos zum Normaltarif weiter Stammkunde im ÖPNV zu bleiben. Die Vorgehensweise entspricht derjenigen in anderen Branchen (z. B. Internet- oder Mobilfunkprovider) und stellt einen zielgerichteten, effizienten Mitteleinsatz sicher.

Die Akzeptanz dieser Vorgehensweise bei vorhandenen Abokunden soll durch entsprechende Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit erreicht werden. Ein gewichtiges Argument dabei wird sein, dass Vorteile des Lead-City Programms auch für die Bestandskunden entstehen. So werden auch diese von den Angebotsverbesserungen (Taktverdichtungen, neue Verbindungen) profitieren.

Die Stadt Bonn hat gemeinsam mit dem Verkehrsunternehmen im Vorfeld verschiedene Varianten zur Umsetzung geprüft. Die Einbeziehung von weiteren VRS-Preisstufen über das Stadtgebiet hinaus (Preisstufen 2b, 3 etc.) würde zu einem sprunghaften Anstieg der Anspruchsberechtigten führen, sodass die Fördermittel nicht ausreichen würden, um einen Preis von 365 Euro pro Jahr zu erzielen.

Auch die Einbeziehung von Bestandskunden wurde geprüft. Die SWB haben jedoch allein für die Preisstufe 1b ca. 21.000 Abonnenten von MonatsTickets (ohne Inhaber von Tickets z.B. der DB). Diese kosten derzeit 82,30 Euro im Monat, d.h. 987,60 Euro pro Jahr. Würde man diesen Preis auf 365 Euro reduzieren, entstände ein Zuschussbedarf von 622,60 Euro pro Ticket. Bei 21.000 Tickets wären das ca. 13 Mio. Euro pro Jahr und damit 26 Mio. Euro für zwei Jahre. Das Budget wäre bereits überschritten und das nur im Rahmen der Bestandskunden, ohne Neukunden. Hinzu kämen massive Verlagerungseffekte weg von Kunden des Job-Tickets, so dass Arbeitgeber möglicherweise Jobticketverträge kündigen würden und nach Projektabschluss erst einmal wiedergewonnen werden müssten.

### 1.2 Teilmaßnahme 2: Vergünstigung der Jobticket-Bedingungen

Vorgeschlagen wird ein deutlich vergünstigter Zugang zum Jobticket für Bonner Unternehmen, die bis heute keine Jobtickets abnehmen.

Das VRS-JobTicket ist ein sehr preisgünstiges und attraktives Ticketangebot. Es richtet sich an Firmen nach dem Standortprinzip, d.h. eine Firma in Bonn kann es für alle Mitarbeiter abschließen, egal wo diese im VRS-Gebiet wohnen. Die Voraussetzung für Unternehmen ab 50

Mitarbeitern, dieses Ticket für 100% der Mitarbeiterschaft abschließen zu müssen, stellt für viele Firmen ein Zugangshemmnis dar. Viele dieser Firmen wünschen sich deshalb ein Fakultativangebot wie es zur Zeit für kleinere Unternehmen besteht, also nur so viele Tickets abnehmen zu müssen, wie tatsächlich Bedarf besteht, allerdings zum günstigen Solidarpreis. Diesem Wunsch kann der VRS derzeit nicht entsprechen, da das Ticket ansonsten unwirtschaftlich würde.

Vorgeschlagen wird daher, allen Firmen in Bonn, die über noch kein JobTicket verfügen, dieses günstig zugänglich zu machen, in dem für zwei Jahre zum günstigen Solidarpreis nur für die Mitarbeiter Tickets abgenommen werden müssen, die dies wünschen. Die Mindererlöse sollen durch die Fördermittel ausgeglichen werden. Nach Ablauf der zwei Jahre und „Bewährung“ des neuen Angebots besteht die Möglichkeit, Jobtickets zu den regulären Konditionen weiterhin abzunehmen.

Chancen:

- Anreiz zum Umstieg vom MIV zum ÖPNV für das stark belastende Mobilitätsbedürfnis Berufspendeln
- durch das Standortprinzip nur auf Bonn begrenzt, aber auch Menschen mit Wohnort außerhalb Bonns kommen in den Genuss, d. h. Erweiterung des Anreizes zum Umstieg auf den ÖPNV auf Einpendler aus dem Umland
- tangiert die VRS-Tarifstruktur nicht, im Gegenteil können wertvolle Hinweise zur Tarifproduktweiterentwicklung gewonnen werden
- kann nachhaltig auch über den 2-jährigen Förderzeitraum wirken, wenn akquirierte Kunden beim Produkt bleiben
- kann in diesem Kontext zu einem nachhaltig geänderten Mobilitätsverhalten führen und die Firmen zu begleitenden Maßnahmen zur Restriktion des MIV (z.B. Parkraumbewirtschaftung) motivieren

Um die Fördermittel effizient einzusetzen, wird eine Mindestabnahmequote von 20% der Beschäftigten je Unternehmen vorgeschlagen, was erfahrungsgemäß der Anzahl derjenigen entspricht, die heute bereits gern den ÖPNV nutzen würden. Erwartet wird eine Beteiligung der heute noch kein Jobticket abnehmenden Unternehmen von ca. 10% (ca. 7.000 Beschäftigte, bei 20% Mindestabnahme 1.400 Neu-Jobticketkunden).

### 1.3 Teilmaßnahme 3: TagesTicket 5 Personen zum Preis des TagesTicket 1 Person

Vorgeschlagen wird ein Verkauf des TagesTickets Bonn (Preisstufe 1b) für 5 Personen zum günstigeren Preis des TagesTickets Bonn für 1 Person.

Gerade von Familien kommt immer wieder Kritik an den hohen und im Vergleich zum mit mehreren Personen besetzten Pkw nicht konkurrenzfähigen Fahrpreisen. Analog zu den Kostenstrukturen im MIV (eine Autofahrt einschließlich Parkgebühren kostet unabhängig von der Besetzung immer gleich) soll daher auch ein günstiges Angebot für kleinere Gruppen oder Familien im Gelegenheitsverkehr geschaffen werden.

Das Angebot ist auch als Ergänzung für neue im Rahmen der Teilmaßnahmen 1 und 2 gewonnene Berufspendler des ÖPNV zu sehen, die dann auch in ihrer Freizeit motiviert werden sollen, mit ihrer ganzen Familie und Freunden flexibel den ÖPNV statt das Auto zu nutzen.

## 2. Kostenkalkulation

Die Kosten der neuen Tarifangebote ergeben sich aus der Differenz des heutigen Normalpreises und dem günstigeren Preisen der neuen Tarifangebote.

Für die einzelnen Teilmaßnahmen ergeben sich für 2019 und 2020 somit die folgenden Kostenkalkulationen. Eine Summierung aller Kosten zu den Tarifmaßnahmen erfolgt in Abschnitt 2.5. Dort werden auch Evaluierungskosten hinzugerechnet.

Je nach Inanspruchnahme der drei tariflichen Sonderangebote soll auch eine Verschiebung der Mittel zwischen den Teilmaßnahmen stattfinden.

### 2.1 Teilmaßnahme 1: 365-Euro-Klima-Jahresticket für Neukunden

Bei einer angenommenen Abnahmezahl von 17.000 Tickets ergibt sich folgende Kostenkalkulation, die sich hälftig auf die beiden Jahre 2019 und 2020 aufteilt:

Abnahmekontingent über 2 Jahre (Stückzahl):	17.000
Differenz gegenüber Normal-Abo Preisstufe 1b (EUR):	622,6
Kosten für 2 Jahre (EUR):	<b>10.584.200</b>

Sollte sich eine (zu) hohe Inanspruchnahme des Angebots zeigen, würde das Kontingent auf die zur Verfügung stehenden Fördermittel gedeckelt. Verschiebungen zwischen den Teilmaßnahmen sollen möglich sein.

### 2.2 Teilmaßnahme 2: Vergünstigung der Jobticket-Bedingungen

Bei Annahme einer Mindestabnahmequote von 20 % der Beschäftigten je Unternehmen und einer geschätzten Beteiligung der heute noch kein JobTicket abnehmenden Unternehmen von ca. 10 % ergibt sich folgende Kostenberechnung:

Abnahme durch 10% der heute noch kein JobTicket abnehmenden Unternehmen, d. h. Beschäftigte ca.:	7.000
Mindestabnahme 20% (Stk.):	1.400
Normalpreis bei 100%-Abnahme pro Jahr (EUR):	4.536.000
Einnahmen bei 20%-Quote (EUR):	907.200
Kosten/Mindereinnahmen (EUR):	3.628.800
Kosten für 2 Jahre (EUR)	<b>7.257.600</b>

Sollte sich eine (zu) hohe Inanspruchnahme des Angebots zeigen, würde das Kontingent auf die zur Verfügung stehenden Fördermittel gedeckelt. Verschiebungen zwischen den Teilmaßnahmen sollen möglich sein.

### 2.3 Teilmaßnahme 3: TagesTicket 5 Personen zum Preis des TagesTicket 1 Person

Bei heute 22.000 verkauften Tagestickets für 5 Personen pro Jahr und Annahme einer Steigerung um 20 Prozent durch die geplante Vergünstigung ergibt sich folgende Kostenberechnung:

Heute verkaufte TagesTickets 5 Personen pro Jahr (Stk.)	22.000
Prognose zusätzlich verkaufter Tickets (20%) (Stk.)	4.400
Differenz pro Ticket (EUR)	4,50
Kosten/Jahr (EUR)	118.800
Kosten für 2 Jahre (EUR)	<b>237.600</b>

Sollte sich eine (zu) hohe Inanspruchnahme des Angebots zeigen, würde das Kontingent auf die zur Verfügung stehenden Fördermittel gedeckelt. Verschiebungen zwischen den Teilmaßnahmen sollen möglich sein.

### 2.4 Gesamtkalkulation Tarifangebote einschließlich Evaluierung

Aus den oben beschriebenen Teilmaßnahmen und Prognosen ergibt sich für die neuen Tarifangebote die folgende Gesamtkalkulation. Ergänzt wurde eine Position für Evaluierung und Marketing. Da bereits im Vorlauf auf den 01.01.2019 Marketingmaßnahmen sinnvoll sind, wurde ein Teil des Betrags bereits für 2018 vorgesehen. Verschiebungen zwischen den Teilmaßnahmen sollen möglich sein.

Teilmaßnahmen Tarif	2018	2019	2020	Gesamt
1. 365-Euro-Klima-Jahresticket	0	5.292.100	5.292.100	10.584.200
2. Vergünstigung der Jobticket-Bedingungen	0	3.628.800	3.628.800	7.257.600
3. TagesTicket 5 Pers. zum Preis TagesTicket 1 Pers.	0	118.800	118.800	237.600
Evaluierung/Marketing	30.000	50.000	150.000	230.000
Summe	30.000	9.089.700	9.189.700	<b>18.309.400</b>

## 3. Umgang mit und Lösung zu beihilferechtlichen Rahmenbedingungen

Mit der Förderung des Bundes sollen gegenüber den Verkehrsunternehmen die Differenzbeträge zwischen Sondertarif und Regeltarif ausgeglichen werden, so dass eine Einnahmesituation entsteht, als wenn die Verkehrsunternehmen die genehmigten und regelmäßig angewendeten Tarife nutzen würden. Vom Prinzip her sollen somit nicht die Verkehrsunterneh-

men, sondern die Kunden des ÖPNV durch eine Co-Finanzierung ihrer Tickets gefördert werden.

Da durch das Prinzip der „Co-Finanzierung des Kunden“ die bestehenden Mechanismen der Einnahmeaufteilung im VRS unverändert bleiben, werden die neuen Tarifangebote voraussichtlich zwar zu Steigerungen der Verkaufszahlen und Mehreinnahmen führen. Von diesen werden aber alle Verkehrsunternehmen gleichermaßen profitieren, so dass keine Bedenken hinsichtlich des EU-Beihilferechts erkennbar sind.

Grundsätzlich wird die beihilferechtlich unbedenkliche Finanzierung und Vermeidung finanzieller Überkompensationen im Rahmen der bestehenden Direktvergaben der Bundesstadt Bonn an die Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH (SWBV) und des benachbarten Aufgabenträgers Rhein-Sieg-Kreis an die Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft GmbH (RSVG) und die Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) sichergestellt. Über die SWBV werden auch die Linien der Elektrischen Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises GmbH (SSB) beauftragt. Details zu den Eigentums- und Auftragsverhältnissen sind in der Projektskizze 2 (Angebotsverbesserungen) dargestellt.

#### **4. Zeitplan zur Umsetzung der Maßnahme**

Der Zeitplan für die Einführung neuer Tarifangebote ergibt sich aus den notwendigen Gremienbeschlüssen im VRS und die Vorlaufzeiten zur Umsetzung neuer Tarifangebote.

Daraus ergibt sich folgender Zeitplan:

Bis 11/2018: Beschlussfassung der VRS-Gremien und anschließende Genehmigung durch die Bezirksregierung über die neuen Tarifangebote

Ab 12/2018: Werbung für die neuen Tarifangebote bei Endkunden und Bonner Arbeitgebern

#### **01.01.2019: Einführung der neuen Tarifangebote**

11/2019 – 02/2020: Erste Fahrgastzählungen und –befragungen sowie Auswertung der Verkaufsstatistiken als Grundlage für die Evaluierung

04/2020: Erste Evaluierungsergebnisse, auch als Grundlage für die Beratung über Umgang mit Maßnahmen nach 2020

10/2020 – 01/2021: Umfassende Fahrgastzählung und –befragung sowie Auswertung der Verkaufsstatistiken

#### **Bis 04/2021: Evaluierungsergebnisse**

Alle Zeitangaben stehen unter dem Vorbehalt zeitnaher verbindlicher Zusagen zur Fördermittelbereitstellung und entsprechender Gremienbeschlüsse beim VRS.

## 5. Evaluierung der Maßnahme

Die Evaluierung der Maßnahme soll in enger Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen und dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) erfolgen und extern begleitet werden. Die Evaluierung soll möglichst präzise Antworten auf folgende Fragen liefern:

- Wie hat sich die ÖPNV-Nutzung durch die einzelnen Tarifangebote zahlenmäßig verändert?
- Konnten neue Nutzer des ÖPNV hinzugewonnen werden? Wenn ja, welche Verkehrsmittel nutzten diese vorher? Wie viel Verkehr konnte vom MIV auf den ÖPNV verlagert werden?
- Welche Motive führten zur vermehrten Nutzung des ÖPNV?
- Wie werden die neuen Tarifangebote durch die Nutzer beurteilt? Hat sich die Gesamtzufriedenheit verändert? Wo sehen die Nutzer noch Verbesserungsmöglichkeiten?
- Wie hat sich die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV durch die Tarifangebote verändert? Welcher Finanzbedarf wäre bei Verlängerung der Maßnahmen zu erwarten?
- Lässt sich über den Preis und die Attraktivität des Tarifproduktes ein Umstieg vom MIV zum ÖPNV erreichen ohne weitere restriktive Maßnahmen wie Parkraumbewirtschaftung o.ä.?
- Welche Schlüsse lassen sich für die weitere Entwicklung der ÖPNV-Tarife im VRS ziehen?

Alle Fragen sollen möglichst nach Nutzergruppen und Wegezwecken differenziert ausgewertet werden und in Wechselwirkung zu den anderen Maßnahmen der Angebotsverbesserungen und des Mobilitätsmanagements bewertet werden.

Im Herbst 2020 soll zu diesem Zwecke eine umfassende Fahrgastbefragung und -zählung stattfinden. Zudem sehen die Daten aus den Verkaufsstatistiken der Verkehrsunternehmen zur Verfügung.

## 6. Ansprechpartner

Christian Smydra, Bundestadt Bonn - Stadtplanungsamt,  
Telefon 0228 / 77 25 96, E-Mail: christian.smydra@bonn.de

Rainer Brämer, Stadtwerke Bonn Verkehrs GmbH, Fachbereichsleitung Vertrieb  
Telefon 0228 / 711 46 36, E-Mail: reiner.braemer@stadtwerke-bonn.de

# **STADT. CITY. VILLE. BONN.**

Förderung der Bundesrepublik Deutschland für Modellvorhaben zur  
Luftreinhaltung in Städten

„Modellstadt Luftreinhaltung Bonn“

(Arbeitstitel)

## **Projektskizze 2**

### **„Angebotsverbesserungen bei Bus und Bahn“**

**Bonn, 20. Juli 2018**

# Inhalt

<b>1. Maßnahmenbeschreibung</b> .....	3
1.1 Teilmaßnahme 1: Taktverdichtung aller Hauptlinien am Wochenende .....	3
1.2 Teilmaßnahme 2: Weiterentwicklung Regionalbuslinien SB55, 550, 551 und 517/640.....	4
1.3 Teilmaßnahme 3: Taktverdichtungen Regionalbuslinien 520, 537, 845, 855, 856, 857 und neue Verbindung Bornheim – Roisdorf - Bonn-Tannenbusch .....	6
1.4 Teilmaßnahme 4: Ausbau Linie 632 zu neuer Tangentialverbindung Venusberg – Poppelsdorf - Endenich – Nordstadt – Beuel.....	7
1.5 Teilmaßnahme 5: Verlängerung des 10/20-Minuten-Takts der Hauptlinien montags bis freitags bis ca. 20.30 Uhr .....	8
<b>2. Kostenkalkulation</b> .....	9
2.1 Teilmaßnahme 1: Taktverdichtung aller Hauptlinien am Wochenende .....	9
2.2 Teilmaßnahme 2: Weiterentwicklung Regionalbuslinien SB55, 550, 551 und 517/640.....	10
2.3 Teilmaßnahme 3: Taktverdichtungen Regionalbuslinien 520, 537, 845, 855, 856, 857 und neue Verbindung Bornheim – Roisdorf – Bonn-Tannenbusch.....	11
2.4 Teilmaßnahme 4: Ausbau Linie 632 zu neuer Tangentialverbindung Venusberg – Poppelsdorf - Endenich – Nordstadt – Beuel.....	11
2.5 Teilmaßnahme 5: Verlängerung des 10/20-Minuten-Takts der Hauptlinien montags bis freitags bis ca. 20.30 Uhr .....	11
2.6 Gesamtsumme Angebotsverbesserungen einschließlich Evaluierung.....	12
<b>3. Umgang mit und Lösung zu beihilferechtlichen Rahmenbedingungen</b> .....	13
<b>4. Zeitplan zur Umsetzung der Maßnahme</b> .....	15
<b>5. Evaluierung der Maßnahme</b> .....	16
<b>6. Ansprechpartner</b> .....	16
<b>7. Anhang</b> .....	17
7.1 Liniennetzpläne zu Teilmaßnahme 2 (Weiterentwicklung Regionalbuslinien SB55, 550, 551 und 517/640) .....	17
7.2 Liniennetzplan zu Teilmaßnahme 4 (Ausbau Linie 632 zu neuer Tangentialverbindung Venusberg – Poppelsdorf - Endenich – Nordstadt – Beuel) .....	19

## 1. Maßnahmenbeschreibung

Parallel zur Einführung neuer Tarifangebote soll das ÖPNV-Angebot innerhalb Bonns und zwischen Umland und Bonn deutlich ausgeweitet werden. Auf diese Weise soll der ÖPNV zum einen deutlich attraktiver werden und insbesondere bisherige Pkw-Benutzer zum Umstieg auf den ÖPNV motivieren, zum anderen sollen zusätzliche Kapazitäten für neue Fahrgäste geschaffen werden. Es sollen Angebotsverbesserungen realisiert werden, die positive Wirkungen in den Hauptverkehrszeiten entfalten. Zum einen sollen wesentliche Verbesserungen im Regionalbusbereich umgesetzt werden (Teilmaßnahmen 2 und 3), zum anderen soll eine neue tangentielle Busverbindung innerhalb Bonns zur besseren Bedienung wichtiger Arbeitsplatz- und Ausbildungsschwerpunkte geschaffen werden (Teilmaßnahme 4).

Da aufgrund der Kürze der Projektlaufzeit die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge nur im geringen Maße möglich ist, sollen Angebotsausweitungen zu einem wesentlichen Anteil zu den Zeiten realisiert werden, in denen Fahrzeuge für Mehrleistungen bereits zur Verfügung stehen und Potenzial zur Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste gesehen wird. Dies gilt insbesondere für die Teilmaßnahmen 1 (Taktverdichtungen am Wochenende) und 5 (Verlängerung des 10/20-Minuten-Takts montags bis freitags bis 20.30 Uhr).

Die einzelnen Teilmaßnahmen werden im Folgenden näher beschrieben.

### 1.1 Teilmaßnahme 1: Taktverdichtung aller Hauptlinien am Wochenende

Am Wochenende sollen alle innerstädtischen Hauptlinien sowie die regionale Stadtbahnlinie 66 deutlich im Angebot verbessert werden. Kernpunkt der Angebotsausweitungen ist die Verdichtung des Grundtakts **samstags** von ca. 9.30 Uhr bis 20.30 Uhr vom heutigen 15/30-Minuten-Takt auf den heute nur montags bis freitags angebotenen 10/20-Minuten-Takt. Auf diese Weise werden dem höheren Verkehrsbedarf während der Geschäftsöffnungszeiten Rechnung getragen, Kapazitäten für Fahrgastzuwächse geschaffen und ein wesentlicher Anreiz zur verstärkten ÖPNV-Nutzung im Einkaufs- und Freizeitverkehr gesetzt. Im Sinne eines integrierten und aufeinander abgestimmten Gesamtangebots sollen dabei die wichtigsten innerstädtischen Stadtbahn- und Straßenbahnverbindungen ebenso im Takt umgestellt werden wie die Hauptlinien des Busnetzes.

Ergänzt werden soll die Ausweitung am Samstag durch Angebotsverbesserungen am **Sonntagvormittag**. Fahrgastzählungen zeigen im Zeitraum sonn- und feiertags 9.30 bis 11.30 Uhr Auslastungen, die teilweise sehr viel höher als in den übrigen Schwachverkehrszeiten liegen und auf deutliche Potenziale im Freizeit- und Tourismusverkehr hinweisen. Um rund um die Uhr auch am Wochenende ein überzeugendes ÖPNV-Angebot und ausreichend Kapazitäten für Fahrgastzuwächse sicherzustellen, soll der 30/15-Minuten-Takt sonn- und feiertags daher auf den Zeitraum 9.30 Uhr bis 24 Uhr (statt heute 11.30 Uhr bis 24 Uhr) erweitert werden (d.h. im Zeitraum ca. 9.30 Uhr bis 11.30 Uhr soll der heutige 30/60-Minuten-Takt auf 15/30-Minuten-Takt verdoppelt werden).

Auf den einzelnen Hauptlinien ergeben sich am Wochenende folgende Taktverdichtungen:

Linien	Abschnitt	Zeitraum	Takt heute	Takt neu
61, 62	komplett	Samstag 09:30 – 20:30	15'	10'
63	Tannenbusch – Bad Godesberg	Samstag 09:30 – 20:30	30' (zusammen mit Linie 16: 15')	10'/20' (zusammen mit Linie 16: 10')
66	Siegburg - Ramersdorf	Samstag 09:30 – 20:30	15'	10'
600 - 615	komplett	Samstag 09:30 – 20:30	30'	20'
61	Hbf - Dottendorf	Sonntag 09:30 – 11:30	Kein Verkehr	30'
61	Hbf - Auerberg	Sonntag 09:30 – 11:30	30'	15'
63	Tannenbusch – Bad Godesberg	Sonntag 09:30 – 11:30	60' (zusammen mit Linie 16: 30')	15'/15'/30' (zusammen mit Linie 16: 15')
66	Siegburg - Ramersdorf	Sonntag 09:30 – 11:30	30'	15'
600 - 615	komplett	Sonntag 09:30 – 11:30	60'	30'

## 1.2 Teilmaßnahme 2: Weiterentwicklung Regionalbuslinien SB55, 550, 551 und 517/640

Zur Gewinnung neuer Fahrgäste und Erhöhung der Kapazitäten sollen die Linienführungen von SB55, 550, 551 und 517/640 besser an den Bedarf angepasst, das Fahrtenangebot erhöht und mehr Gelenkbusse eingesetzt werden. Dem liegen folgende Überlegungen zugrunde:

- Im Raum Niederkassel, Troisdorf Südost und Sankt Augustin-Menden werden in der Anbindung Richtung Bonn noch erhebliche ungenutzte Fahrgastpotenziale vermutet, die mit strukturellen Verbesserungen erschlossen werden sollen. So hatte Niederkassel gemäß Untersuchung „Mobilität in Deutschland 2008“ einen unterdurchschnittlichen ÖPNV-Anteil von nur 6 Prozent (zum Vergleich: Rhein-Sieg-Kreis gesamt 9 Prozent, Bonn 14 Prozent). Durch die Verbesserungen der letzten Jahre dürfte sich der Anteil zwar geringfügig verbessert haben. Weitere Steigerungen und Verlagerungen vom MIV zum ÖPNV sind jedoch auch angesichts der hohen Auslastungen des Straßennetzes gerade in diesem Bereich wünschenswert.
- In den Räumen Rheidt/Mondorf, Bergheim/Mülleken und Menden/Meindorf ist in den letzten Jahren ein starkes Bevölkerungswachstum inkl. Erschließung großer Neubaugebiete zu verzeichnen. Die dortige Neubevölkerung ist verkehrlich sehr stark nach Bonn orientiert.
- Im Rahmen der Überlegungen zur Weiterentwicklung des Bonner Straßenbahnsystems vor dem Hintergrund hoher Spitzenauslastungen hat sich gezeigt, dass Anpassungen des Busnetzes mit stärkerer Ausrichtung auf die Nachfrageschwerpunkte im Bonner Norden sinnvoll sind. Auf diese Weise können heute erforderliche Umwegfahrten über die Bonner Innenstadt durch neue Tangentialverbindungen im Busnetz vermieden und dadurch kürzere Reisezeiten im ÖPNV erreicht werden.
- Des Weiteren sind Defizite durch umwegreiche Linienführungen gegeben: So fährt die Linie 551 heute von der Nordbrücke kommend über Herseler Straße, Werftstraße und Römerstraße (Tempo 30) in die Bonner Innenstadt. In der Gegenrichtung kommt die zeitaufwändige Schleife in der Bonner Innenstadt über Opernhaus hinzu. In Kombination mit einer Taktverdichtung auf 20 Minuten lässt eine beschleunigte Linienführung erhebliche Fahrgastzuwächse erwarten.
- Niederkassel ist zwar durch zwei Buslinien (SB55 und 550) an Bonn angebunden. Beide Linien fahren jedoch über das Beueler Zentrum in die Bonner City. Mit Führung ei-

ner der beiden Linien SB55 oder 550 über die Nordbrücke nach Bonn und Führung der Linie 551 über Beuel kann zum einen Niederkassel zusätzlich zur Anbindung nach Beuel eine direkte Verbindung zu den Schul- und Arbeitsplatzstandorten im Bonner Norden erhalten. Zum anderen bekommt Troisdorf eine direktere Linienführung in die Bonner City.

Auf Basis dieser Erkenntnisse wurden zwischen Rhein-Sieg-Kreis und Stadt Bonn für die betroffenen Linien neue Linienführungen entwickelt. Das bestehende Liniennetz und der aktuelle Planungsstand für das veränderte Liniennetz sind dieser Projektskizze als **Anhang 7.1** beigefügt.

Auf allen Linien SB55, 540, 550, 551 und 640 soll ein 20-Minuten-Grundtakt angeboten werden, der in den Hauptverkehrszeiten durch weitere Fahrten teilweise zum 10-Minuten-Takt ergänzt wird. Die Linie 550 soll statt über Beuel über die Nordbrücke, Chlodwigplatz und Viktoriabrücke zum Bonner Hbf. geführt und neu mit Gelenkbussen betrieben werden. Niederkassel erhält eine Direktverbindung in den Bonner Norden. Die Linie 551 soll über L16 und Beueler Zentrum statt über die Nordbrücke nach Bonn Hbf. geführt werden. Für den Berufs- und Schülerverkehr soll darüber hinaus eine Linie („551 S“) die Direktverbindung zu den Schulstandorten im Bonner Norden sicherstellen, mit Anschluss an die Straßenbahnlinie 61 am Heinrich-Hertz-Europakolleg. Die Linie 640 wird um die neue Linie 540 von Bonn Hbf. über Menden nach Sankt Augustin Markt ergänzt, so dass sich zwischen Bonn Hbf. und Sankt Augustin Menden ein ganztägiger 10-Minuten-Takt ergibt und die heutige Angebotsqualität in der Rheindorfer Straße in Beuel sichergestellt wird. Zwischen Meindorf Kirche und Sankt Augustin Markt soll die Linie 517 durch die Linie 540 ersetzt werden, um Parallelverkehr zu vermeiden.

Vorteile des Konzepts im Überblick:

- direkte Anbindung von Niederkassel an die Schul- und Arbeitsplatzschwerpunkte im Bonner Norden
- direktere und beschleunigte Anbindung der Achse Troisdorf-Bergheim – Eschmar – Rotter See an Bonn im attraktiven 20-Minuten-Takt
- beschleunigte Anbindung Niederkassels an Bonn (entweder über Nordbrücke oder L16)
- bessere Netzeinbindung der Arbeitsplatz- und Schulschwerpunkte im Bonner Norden und Vermeidung von Umwegfahrten über die Bonner City
- Grundangebot im 20-Minuten-Takt auf allen Linien (in HVZ bedarfsweise Taktverdichtungen auf 10 Minuten)
- Kapazitätsausbau durch Gelenkbuseinsatz auf der Linie 550
- Kapazitätsausbau und attraktiver 10-Minuten-Takt der Linien 540/640 zwischen Bonn und Sankt-Augustin-Menden

Insbesondere an der Schnittstelle zu den Busangeboten in Köln besteht noch größerer Planungs- und Abstimmungsbedarf. Die Umsetzung des Konzepts erfordert eine intensive Beteiligung der betroffenen Kommunen. Zudem wirkt sich das Konzept auf den Fahrzeugbedarf aus. Die Maßnahme benötigt daher eine längere Vorlaufzeit (geplante Umsetzung 26.08.2019).

### 1.3 Teilmaßnahme 3: Taktverdichtungen Regionalbuslinien 520, 537, 845, 855, 856, 857 und neue Verbindung Bornheim – Roisdorf - Bonn-Tannenbusch

Während auf den innerstädtischen Linien in der Regel durchgehend dichte Takte angeboten werden und das Angebot fast rund um die Uhr eine hohe Verfügbarkeit aufweist, sind auf vielen regionalen Linien historisch bedingt noch einige Defizite insbesondere in den Neben- und Schwachverkehrszeiten zu verzeichnen. So werden außerhalb der Hauptverkehrszeiten oft nur Stundentakte, am Wochenende zum Teil sogar nur Zweistundentakte (Linien 845, 855, 856 und 857 in den linkrheinischen Rhein-Sieg-Kreis) angeboten. Zwischen Bornheim Mitte und Roisdorf sowie Tannenbusch fehlt eine Direktverbindung bisher komplett, obwohl im Berufs- und Ausbildungsverkehr enge Verflechtungen zwischen Bornheim und dem Bonner Norden bestehen. Die Königswinterer Buslinie 520 hat eine bedeutende Funktion als Zubringer zur Stadtbahnlinie 66 und damit als Verbindung nach Bonn, fährt aber nicht zu allen Zeiten im selben dichten Takt wie die Linie 66.

Im Rahmen der Teilmaßnahme 3 soll das Angebot der Buslinien **537, 845, 855, 856 und 857** auf einen einheitlichen Mindeststandard 30-Minuten-Takt Montag bis Freitag ca. 06.30 Uhr bis 20.30 Uhr und Samstag ca. 9.30 Uhr bis 20.30 Uhr sowie Stundentakt zu den übrigen Zeiten verbessert werden. In den Hauptverkehrszeiten erfolgen wie bisher nachfrageorientierte Taktverdichtungen, bei der Linie 857 soll dabei morgens und nachmittags in Hauptlastrichtung aufgrund der hohen Fahrgastpotenziale zeitweise auf einen angebotsorientierten 20-Minuten-Takt verdichtet werden. Allein in Wachtberg profitieren über 20.000 Einwohner von der besseren Anbindung über die Linien 855, 856 und 857 nach Bonn. Die Verbesserungen auf der Linie 845 bieten Vorteile für etwa 8.700 Einwohner aus Swistal.

Das Fahrtenangebot der **Linie 520** soll weitgehend auf das gleiche Niveau angehoben werden wie das der Stadtbahnlinie 66, so dass Anschluss von und zu allen Fahrten der Stadtbahnlinie 66 hergestellt wird. Dadurch wird die Linie weiter ausgebaut zu einem sehr attraktiven Angebot zwischen den Siedlungsschwerpunkten Oberpleis, Thomasberg und Heisterbacherrott (zusammen ca. 11.400 Einwohner) und der Bundesstadt Bonn. Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis erwarten auf diesem Korridor erhebliche Verkehrsverlagerungspotenziale vom MIV auf den ÖPNV.

Zwischen Bornheim, Roisdorf Bahnhof und Tannenbusch Mitte soll eine **neue Nachbarortsverbindung** geschaffen werden. Aktueller Planungsstand ist die Verlängerung einer bestehenden Buslinie für diese Verbindung. Die Verbindung soll montags bis freitags halbstündlich und am Wochenende stündlich bedient werden. Bornheim erhält so eine neue direkte Verbindung zu den Ausbildungs- und Arbeitsplatzstandorten im Bonner Norden. Tannenbusch erhält eine direkte Anbindung an den Roisdorfer Bahnhof. Zwischen Roisdorf und Tannenbusch soll in den nächsten Jahren ein neues Gewerbegebiet entstehen, das zusätzliche Fahrgastpotenziale generieren wird und den Bestand der neuen Verbindung über den Projektzeitraum hinaus ermöglichen soll.

Auf den einzelnen Linien ergeben sich folgende Taktverdichtungen:

Linien	Abschnitt	Zeitraum	Takt heute	Takt neu
520	Komplett	Mo – Sa 20:00 – 24:00	60'	30'
		Sonntag 09:00 – 24:00	60'	30'
537	Komplett	Samstag 09:30 – 20:30	60'	30'
845	Komplett	Mo – Fr 06:30 – 20:30	60' mit zus. Einzelfahrten in der HVZ	30'
		Samstag 09:30 – 20:30	60'	30'
		Sonntag 07:00 – 24:00	120'	60'
855	Komplett	Mo – Fr 09:00 – 13:00	60'	30'
		Mo – Fr 18:30 – 20:30	60'	30'
		Samstag 09:30 – 20:30	60'	30'
		Sonntag 07:00 – 24:00	120' nur ca. 10:00 – 22:00	60'
856	Komplett	Mo – Fr 06:30 – 14:00	60' mit zus. Einzelfahrten in der HVZ	30'
		Mo – Fr 18:00 – 20:30	60'	30'
		Mo – Sa 20:30 – 24:00	Kein Betrieb	60'
		Samstag 09:30 – 20:30	60' nur bis 14:00, danach kein Betrieb	30'
		Sonntag 07:00 – 24:00	Kein Betrieb	60'
857	Komplett	Mo – Fr 06:30 – 08:30	30'	20'
		Mo – Fr 08:30 – 13:00	60'	30'
		Mo – Fr 16:00 – 18:30	30'	20'
		Mo – Fr 18:30 – 20:30	60'	30'
		Samstag 09:30 – 20:30	60'	30'
		Sonntag 07:00 – 24:00	120' nur ca. 10:00 – 22:00	60'
NN	Roisdorf – BN-Tannenbusch	Mo – Fr 05:30 – 20:30	Kein Betrieb	30'
		Sa - So 08:30 – 20:30	Kein Betrieb	60'

Die Maßnahmen sind fachlich mit dem Rhein-Sieg-Kreis vorabgestimmt, sollen im Rahmen der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplans beschlossen und zum Fahrplanwechsel 26.08.2018 umgesetzt werden.

#### 1.4 Teilmaßnahme 4: Ausbau Linie 632 zu neuer Tangentialverbindung Venusberg – Poppelsdorf - Enderich – Nordstadt – Beuel

Im Rahmen von Untersuchungen zur Verbesserung der angespannten Verkehrssituation auf dem Venusberg (Uniklinikum) wurde ermittelt, dass die heute nur per Umstieg und Umweg gegebene Busverbindung Venusberg - Enderich deutliches Potenzial für Fahrgastzuwächse aufweist. Bei den Planungen zur Weiterentwicklung des Bonner Straßenbahnsystems vor dem Hintergrund hoher Spitzenauslastungen hat sich zudem gezeigt, dass Anpassungen des Busnetzes mit stärkerer Ausrichtung auf die Nachfrageschwerpunkte im Bonner Norden sinnvoll sind. Durch neue Tangentialverbindungen im Busnetz können erforderliche Umwegfahrten über die Bonner Innenstadt vermieden und dadurch kürzere Reisezeiten im ÖPNV erreicht werden. Parallel wird die Entwicklung neuer Stadtquartiere im Endericher Norden (Am Vogelsang und Westside) zu neuen Verkehrsbedarfen führen. Im gesamten Netz ist durch die geplanten Vergünstigungen im Tarif mit steigenden Fahrgastzahlen zu rechnen, die gerade im Innenstadtbereich zu hohen Besetzungsgraden und zusätzlichem Kapazitätsbedarf im ÖPNV führen werden.

Unter Berücksichtigung dieser Aspekte wurde daher die Erweiterung der bisher überwiegend zur Fahrradmitnahme eingerichteten Linie 632 zwischen Venusberg und Poppelsdorf zu einer neuen tangentialen Halbringlinie konzipiert.

Die Linie soll vom neuen Endpunkt Uniklinikum Süd über Poppelsdorf, Enderich, Propsthof, Am Nordpark, Chlodwigplatz und Bertha-von-Suttner-Platz zum Beueler Bahnhof geführt werden. Sie soll montags bis freitags von ca. 5.30 Uhr bis 20.30 Uhr sowie samstags von ca. 08.30 Uhr bis 20.30 Uhr im 30-Minuten-Takt und sonntags ca. 9 bis 20.30 Uhr im 60-Minuten-Takt fahren. Dabei soll sie folgende Funktionen erfüllen (Linienweg im Detail sh. **Anhang 7.2**):

- neue Direktverbindung Venusberg – Enderich
- neue Direktverbindung Enderich – Nordstadt mit Schließung bestehender Netzlücken im Bonner Norden und Direktanbindung Am Vogelsang/Westside an die Arbeitsplatz- und Schulstandorte in der nördlichen Innenstadt
- neue regelmäßige Direktverbindung Nordstadt – Beuel (Bahnhof)
- Vermeidung von Umwegfahrten über den Hbf und dadurch Entlastung der auf den Hbf ausgerichteten hochfrequentierten Durchmesser-Hauptlinien
- Ergänzung der bestehenden Linie 631 zwischen Poppelsdorf und Enderich zu einem angenäherten 15-Minuten-Takt

Die Verkehrsprognosen für die Linie lassen grundsätzlich eine gute Nachfrage und die gewünschten Entlastungseffekte für die Bestandslinien erwarten. Zahlreiche heute schon den ÖPNV nutzende Fahrgäste könnten profitieren.

Die Maßnahme ist im Rahmen der diesjährigen Fortschreibung des Nahverkehrsplans als Testbetrieb beschlossen worden und kann bereits zum kommenden Fahrplanwechsel 16.12.2018 umgesetzt werden.

### 1.5 Teilmaßnahme 5: Verlängerung des 10/20-Minuten-Takts der Hauptlinien montags bis freitags bis ca. 20.30 Uhr

Das Hauptliniennetz wird heute montags bis freitags um ca. 19.30 Uhr vom Takt der Haupt- und Nebenverkehrszeit (10/20-Minuten-Takt) auf den geringeren Takt der Schwachverkehrszeiten (15/30-Minuten-Takt) umgestellt. Aufgrund der Geschäftsöffnungszeiten in der Innenstadt häufig bis 20 Uhr, im Lebensmittelhandel oft deutlich darüber hinaus, insgesamt längerer Arbeitszeiten vieler Beschäftigter und hohem Verkehrsaufkommen im Freizeitverkehr kommt es zwischen 19.30 Uhr und 20.30 Uhr auf vielen Linien stadtauswärts zu hohen Auslastungen. Mit einer um eine Stunde verlängerten Takt der Haupt- und Nebenverkehrszeit bis ca. 20.30 Uhr soll der höheren Nachfrage Rechnung getragen werden, Kapazitäten für Fahrgastzuwächse geschaffen und ein wesentlicher Anreiz zur verstärkten ÖPNV-Nutzung im späten Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr gesetzt werden.

Auf den einzelnen Hauptlinien sind montags bis freitags von ca. 19.30 Uhr bis 20.30 Uhr folgende Taktverdichtungen geplant:

Linien	Abschnitt	Takt heute	Takt neu
61	Hbf – Dottendorf	30'	10'
61	Hbf – Auerberg	15'	10'
62	Komplett	15'	10'
63	Tannenbusch – Bad Godesberg	30' (zusammen mit Linie 16: 15')	10'/20' (zusammen mit Linie 16: 10')
66	Siegburg – Ramersdorf	15'	10'
66	Ramersdorf – Bad Honnef	30'	20'
600 - 615	Komplett	30'	20'

Die Maßnahme ist im Rahmen der diesjährigen Fortschreibung des Nahverkehrsplans vorbehaltlich der Förderung im Rahmen Lead City beschlossen worden und kann bereits zum kommenden Fahrplanwechsel 16.12.2018 umgesetzt werden.

## 2. Kostenkalkulation

Die Kosten für die Mehrleistungen wurden mit Hilfe der zusätzlich auf den einzelnen Linien zu erwartenden Leistungskilometer und der heute durchschnittlich pro Kilometer entstehenden und im Rahmen der Direktvergaben abgerechneten Kosten abgeschätzt. Die Kostensätze werden jährlich überprüft und aktualisiert. Aus den Erfahrungen der letzten Jahre wurde eine jährliche Kostensteigerung von 2,5 Prozent berücksichtigt. Die um 20 Prozent niedrigeren Kosten pro Buskilometer im Rhein-Sieg-Kreis gegenüber Bonn resultieren aus den höheren Durchschnittsgeschwindigkeiten, die im eher ländlich geprägten Bonner Umland gefahren werden können.

Für die einzelnen Teilmaßnahmen ergeben sich für 2019 und 2020 somit die folgenden Kostenkalkulationen (ohne Evaluierung). Eine Summierung aller Kosten erfolgt in Abschnitt 2.6. Dort werden auch die Evaluierungskosten hinzugerechnet.

### 2.1 Teilmaßnahme 1: Taktverdichtung aller Hauptlinien am Wochenende

Unter Berücksichtigung des Umsetzungszeitpunkts 26.08.2019 ergibt sich folgende Kostenschätzung:

Linie	Streckenabschnitt	Strecken- Km Bonn	Strecken- Km RSK	Zusätzliche Fahrten/Tag				Nutzkm/ Jahr BN	Nutzkm/ Jahr RSK	Kosten 2019	Kosten 2020	Kosten gesamt
				Mo-Fr Schule	Mo-Fr Ferien	Sa	So					
61	gesamt	8,59	0,00	0	0	44	8	23.926	0	73.775	226.858	300.632
62	gesamt	11,65	0,00	0	0	44	8	32.425	0	99.983	307.448	407.431
63	gesamt	12,32	0,00	0	0	44	8	34.296	0	105.752	325.187	430.939
66	gesamt	15,90	13,50	0	0	22	4	22.133	18.792	126.191	388.039	514.230
66	Siegb. - Ramersd.	13,39	5,50	0	0	22	4	18.632	7.656	81.059	249.256	330.314
600	gesamt	13,54	0,00	0	0	22	4	18.848	0	28.280	86.962	115.242
601	gesamt	15,36	0,00	0	0	22	4	21.381	0	32.082	98.651	130.733
602	gesamt	20,28	0,00	0	0	22	4	28.230	0	42.358	130.250	172.608
603	gesamt	15,06	0,00	0	0	22	4	20.957	0	31.445	96.692	128.137
604	gesamt	16,04	2,10	0	0	22	4	22.328	2.923	44.029	113.808	157.837
605	gesamt	15,24	0,00	0	0	22	4	21.214	0	31.831	97.880	129.711
606	gesamt	17,07	0,00	0	0	22	4	23.761	0	35.653	109.634	145.287
607	gesamt	17,26	0,00	0	0	22	4	24.019	0	36.040	110.822	146.862
608	gesamt	19,28	0,00	0	0	22	4	26.838	0	40.269	123.828	164.097
609	gesamt	19,34	0,00	0	0	22	4	26.921	0	40.395	124.213	164.608
610	gesamt	20,31	0,00	0	0	22	4	28.272	0	42.420	130.443	172.864
611	gesamt	22,40	0,00	0	0	22	4	31.181	0	46.786	143.866	190.652
612	gesamt	15,53	0,00	0	0	22	4	21.611	0	32.426	99.711	132.137
613	gesamt	5,10	0,00	0	0	22	4	7.099	0	10.652	32.755	43.407
614	gesamt	12,08	0,00	0	0	22	4	16.815	0	25.231	77.585	102.816
615	gesamt	9,72	0,00	0	0	22	4	13.523	0	20.291	62.396	82.687
								484.409	29.371	1.028.967	3.138.305	4.163.233

## 2.2 Teilmaßnahme 2: Weiterentwicklung Regionalbuslinien SB55, 550, 551 und 517/640

Unter Berücksichtigung des Umsetzungszeitpunkts 26.08.2019 ergibt sich folgende Kosten-  
schätzung:

Linie	Streckenabschnitt	Strecken- Km Bonn	Strecken- Km RSK	Fahrten/Tag				Nutzkm/ Jahr BN	Nutzkm/ Jahr RSK	Kosten 2019	Kosten 2020	Kosten gesamt
				Mo-Fr Schule	Mo-Fr Ferien	Sa	So					
<b>Bestand (entfällt)</b>												
SB55	Bonn Hbf - Lülisdorf	5,94	12,60	-97	-97	-62	-34	-176.145	-373.955	-713.186	-2.193.047	-2.906.233
517	Meindorf - St. Augustin Z.	0,00	7,19	-44	-40	-16	0	0	-83.663	-100.427	-308.812	-409.239
550	Bonn Hbf - Köln-Wahn	6,20	17,65	-98	-98	-63	-36	-186.507	-531.220	-917.510	-2.821.344	-3.738.855
550	Bonn Hbf - Rheidt Unterf.	6,20	17,65	-6	-1	-6	0	-9.404	-26.785	-46.263	-142.257	-188.520
551	Bonn Hbf - Troisdorf	7,70	13,17	-68	-68	-68	-32	-173.928	-297.507	-618.092	-1.900.633	-2.518.724
640	Bonn Hbf - Siegburg	7,45	8,81	-99	-99	-72	-36	-229.492	-271.630	-670.403	-2.061.489	-2.731.892
640	Bonn Hbf - Menden Markt	7,45	8,81	-3	0	0	0	-4.266	-5.049	-12.462	-38.321	-50.783
640	Bonn Hbf - Geislar Kloster	6,35	0,00	-1	0	0	0	-1.212	0	-1.818	-5.592	-7.410
<b>Planung</b>												
SB55	Bonn Hbf - Lülisdorf	5,94	12,60	134	134	96	64	252.795	536.684	1.023.533	3.147.365	4.170.898
550	Bonn Hbf - Köln-Wahn	6,40	17,65	104	104	96	64	224.410	618.880	1.079.606	3.319.790	4.399.396
550	Bonn Hbf - Rheidt Unterf.	6,40	17,65	6	1	6	0	9.715	26.793	46.739	143.721	190.460
551	Bonn Hbf - Troisdorf	5,94	13,17	104	104	96	64	208.105	461.793	866.579	2.664.730	3.531.309
551S	Josephinum - Troisdorf	4,00	13,17	28	28	0	0	28.112	92.559	153.286	471.355	624.642
540	Bonn Hbf - St. Augustin Z.	7,45	8,25	84	84	66	0	182.522	202.257	516.652	1.588.704	2.105.356
640	Bonn Hbf - Siegburg	7,45	8,81	104	104	96	64	261.051	308.984	762.596	2.344.982	3.107.577
640	Bonn Hbf - Menden Markt	7,45	8,81	3	0	0	0	4.266	5.049	12.462	38.321	50.783
								390.023	663.189	1.381.292	4.247.473	5.628.764

### 2.3 Teilmaßnahme 3: Taktverdichtungen Regionalbuslinien 520, 537, 845, 855, 856, 857 und neue Verbindung Bornheim – Roisdorf – Bonn-Tannenbusch

Unter Berücksichtigung des Umsetzungszeitpunkts 26.08.2019 ergibt sich folgende Kostenschätzung:

Linie	Streckenabschnitt	Strecken- Km Bonn	Strecken- Km RSK	Zusätzliche Fahrten/Tag				NutzkM/		Kosten 2019	Kosten 2020	Kosten gesamt
				Mo-Fr Schule	Mo-Fr Ferien	Sa	So	Jahr BN	Jahr RSK			
520	gesamt	0,00	9,76	10	10	32	36	0	62.491	75.012	230.662	305.674
537	gesamt	10,50	8,91	0	0	22	0	12.012	10.193	30.259	93.047	123.306
845	gesamt	5,80	16,72	24	24	24	18	48.650	140.247	241.348	742.144	983.492
855	gesamt	5,87	14,98	14	14	24	20	35.232	89.910	160.790	494.428	655.218
856	gesamt	7,31	9,66	24	28	44	34	77.925	102.976	240.533	739.638	980.170
857	gesamt	7,77	20,03	20	20	22	20	57.529	148.302	264.339	812.841	1.077.180
NN	Roisdorf - Tannenb.	1,40	2,60	60	60	26	26	25.234	46.862	94.115	289.402	383.517
								<b>256.581</b>	<b>600.981</b>	<b>1.106.394</b>	<b>3.402.162</b>	<b>4.508.556</b>

### 2.4 Teilmaßnahme 4: Ausbau Linie 632 zu neuer Tangentialverbindung Venusberg – Poppelsdorf - Enderich – Nordstadt – Beuel

Unter Berücksichtigung des Umsetzungszeitpunkts 16.12.2018 ergibt sich folgende Kostenschätzung:

Linie	Streckenabschnitt	Strecken- Km Bonn	Strecken- Km RSK	Fahrten/Tag				NutzkM/		Kosten 2019	Kosten 2020	Kosten gesamt
				Mo-Fr Schule	Mo-Fr Ferien	Sa	So	Jahr BN	Jahr RSK			
632alt	gesamt	3,70	0,00	-47	-47	0	0	-43.649	0	-196.481	-201.393	-397.875
632neu	gesamt	12,60	0,00	60	60	48	22	238.392	0	1.073.098	1.099.926	2.173.024
								194.743	0	<b>876.617</b>	<b>898.533</b>	<b>1.775.150</b>

### 2.5 Teilmaßnahme 5: Verlängerung des 10/20-Minuten-Takts der Hauptlinien montags bis freitags bis ca. 20.30 Uhr

Unter Berücksichtigung des Umsetzungszeitpunkts 16.12.2018 ergibt sich folgende Kostenschätzung:

Linie	Streckenabschnitt	Strecken- Km Bonn	Strecken- Km RSK	Zusätzliche Fahrten/Tag				Nutzkm/ Jahr BN	Nutzkm/ Jahr RSK	Kosten 2019	Kosten 2020	Kosten gesamt
				Mo-Fr Schule	Mo-Fr Ferien	Sa	So					
61	gesamt	8,59	0,00	4	4	0	0	8.628	0	79.817	81.812	161.629
62	gesamt	11,65	0,00	4	4	0	0	11.694	0	108.171	110.876	219.047
63	gesamt	12,32	0,00	2	2	0	0	6.184	0	57.206	58.636	115.843
66	gesamt	15,90	13,50	2	2	0	0	7.982	6.777	136.526	139.939	276.465
66	Siegb. - Ramersd.	13,39	5,50	2	2	0	0	6.719	2.761	87.697	89.890	177.587
600	gesamt	13,54	0,00	2	2	0	0	6.797	0	30.596	31.361	61.958
601	gesamt	15,36	0,00	2	2	0	0	7.711	0	34.709	35.577	70.286
602	gesamt	20,28	0,00	2	2	0	0	10.181	0	45.827	46.972	92.799
603	gesamt	15,06	0,00	2	2	0	0	7.558	0	34.020	34.870	68.890
604	gesamt	16,04	2,10	2	2	0	0	8.052	1.054	40.042	41.043	81.085
605	gesamt	15,24	0,00	2	2	0	0	7.650	0	34.438	35.299	69.737
606	gesamt	17,07	0,00	2	2	0	0	8.569	0	38.573	39.537	78.111
607	gesamt	17,26	0,00	2	2	0	0	8.662	0	38.991	39.966	78.957
608	gesamt	19,28	0,00	2	2	0	0	9.679	0	43.567	44.656	88.223
609	gesamt	19,34	0,00	2	2	0	0	9.709	0	43.703	44.795	88.498
610	gesamt	20,31	0,00	2	2	0	0	10.196	0	45.895	47.042	92.937
611	gesamt	22,40	0,00	2	2	0	0	11.245	0	50.617	51.883	102.500
612	gesamt	15,53	0,00	2	2	0	0	7.794	0	35.082	35.959	71.041
613	gesamt	5,10	0,00	2	2	0	0	2.560	0	11.524	11.813	23.337
614	gesamt	12,08	0,00	2	2	0	0	6.064	0	27.297	27.980	55.277
615	gesamt	9,72	0,00	2	2	0	0	4.877	0	21.953	22.502	44.455
								127.302	1.054	576.835	591.256	2.118.661

## 2.6 Gesamtsumme Angebotsverbesserungen einschließlich Evaluierung

Aus den oben beschriebenen Teilmaßnahmen ergibt sich für die Angebotsverbesserungen die folgende Gesamtkalkulation. Ergänzt wurde eine Position für Evaluierung und Marketing. Da für den Fahrplanwechsel 16.12.2018 bereits Marketingmaßnahmen sinnvoll sind, wurde ein Teil des Betrags bereits für 2018 vorgesehen.

Teilmaßnahme	Kosten 2018	Kosten 2019	Kosten 2020	Gesamt
1 Taktverdichtung aller Hauptlinien am Wochenende	0	1.019.930	3.136.285	4.156.215
2 Weiterentwicklung Regionalbuslinien SB55, 550, 551 und 517/640	0	1.381.292	4.247.473	5.628.764
3 Taktverdichtungen Regionalbuslinien 520, 537, 845, 855, 856, 857 und neue Verbindung Bornheim – Roisdorf - Bonn-Tannenbusch	0	1.106.394	3.402.162	4.508.556
4 Ausbau Linie 632 zu neuer Tangentialverbindung Venusberg – Poppelsdorf - Enderich – Nordstadt – Beuel	0	876.617	898.533	1.775.150
5 Verlängerung des 10/20-Minuten-Takts der Hauptlinien montags bis freitags bis ca. 20.30 Uhr	0	1.046.252	1.072.409	2.118.661
Evaluierung und Marketing	100.000	200.000	300.000	600.000
<b>Summe</b>	<b>100.000</b>	<b>5.630.486</b>	<b>13.056.861</b>	<b>18.787.346</b>

### **3. Umgang mit und Lösung zu beihilferechtlichen Rahmenbedingungen**

Die beihilferechtlich unbedenkliche Finanzierung und Vermeidung finanzieller Überkompensationen wird im Rahmen der bestehenden Direktvergaben der Bundesstadt Bonn an die Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH (SWBV) und des benachbarten Aufgabenträgers Rhein-Sieg-Kreis an die Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft GmbH (RSVG) und die Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) sichergestellt. Über die SWBV werden auch die Linien der Elektrischen Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises GmbH (SSB) beauftragt.

Alle geplanten Mehrleistungen betreffen bestehende Linien der SWBV/SSB, RSVG und RVK und können somit im Rahmen der bestehenden Direktvergaben hinzubestellt werden. Die für Mehrleistungen der SWBV/SSB erforderlichen Mittel wird die Stadt Bonn per Bescheid der SWBV zukommen lassen. Die für Mehrleistungen bei RSVG und RVK erforderlichen Mittel wird die Stadt Bonn - sofern keine Auflagen des Bundes dagegen sprechen - per Bescheid zweckgebunden an den Rhein-Sieg-Kreis weiterleiten, damit dieser die geplanten Mehrleistungen im Rahmen seiner Direktvergaben bei RSVG und RVK bestellen und finanzieren kann.

#### **Direktvergabe Bundesstadt Bonn an die SWBV (einschließlich SSB-Linien):**

Die Bundesstadt Bonn ist zu 100 % an der Stadtwerke Bonn GmbH (Konzernholding) beteiligt. Diese wiederum ist über die Stadtwerke Bonn Beteiligungs- GmbH an der Stadtwerke Bonn Verkehrs- GmbH (SWBV) zu 100 % beteiligt. Die Stadtwerke Bonn Verkehrs- GmbH (SWBV) ist ebenfalls mit 50,1 % Gesellschafterin an der Elektrischen Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises GmbH (SSB). Die Bundesstadt Bonn ist somit mittelbarer Gesellschafter an der SWBV und der SSB.

Der Rat der Bundesstadt Bonn hat am 18.06.2008 einen Betrauungsbeschluss über die Durchführung und Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen des straßen- und schienengebundenen ÖPNV in der Bundesstadt Bonn an die Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH (SWBV) gefasst, eine sog. Marktorientierte Direktvergabe - MoD (Drucksache Nr. 0811368). Die öffentlichen Personenverkehrsdienstleistungen der SWBV werden defizitär erbracht und als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung in der MoD definiert. Die Ausgleichsleistungen werden im Auftrag der Bundesstadt Bonn von der Stadtwerke Bonn GmbH (SWB) gewährt. Mit Beschluss vom 14.11.2013 hat der Rat die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der SWBV zur Durchführung des straßen- und schienengebundenen ÖPNV in der Bundesstadt Bonn und die damit verbundenen gemeinschaftsrechtskonformen Ausgleichszahlungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖPNV nach den Vorgaben des Urteils des EuGH in der Rechtssache Altmark Trans vom 24.07.2003 (Rs. C-280/00) und der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durch Ertüchtigung des bestehenden Betrauungsbeschlusses vom 18.06.2008 bestätigt und bekräftigt (Drucksache Nr. 1312647). Die Betrauung endet am 18.06.2023.

Der Leistungsumfang der Betrauung der SWBV umfasst neben den SWBV-Linien auch die SSB-Linien und richtet sich gemäß Betrauungsbeschluss nach dem jeweils aktuellen Nahverkehrsplan. Änderungen und zusätzliche Leistungen können über Ratsbeschlüsse zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans in die Betrauung eingebracht werden.

### **Direktvergabe des Rhein-Sieg-Kreises an die RSVG:**

An der RSVG mit Sitz in Troisdorf ist der Rhein-Sieg-Kreis - mittelbar und unmittelbar – mit 100% beteiligt. Der Rhein-Sieg-Kreis hat am 08.06.2016 einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag gemäß VO 1370/2007 zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bei der Durchführung öffentlicher Personennahverkehrsleistungen im Rhein-Sieg-Kreis (ÖDA) gegenüber der RSVG erlassen. Die RSVG ist hauptsächlich im rechtsrheinischen Kreisgebiet tätig.

Der Leistungsumfang des ÖDA ergibt sich aus dem Bestand der von der RSVG gehaltenen Linienverkehrsgenehmigungen und dem jeweils aktuellen Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises. Der Rhein-Sieg-Kreis kann die im ÖDA und seinen Anlagen definierten Anforderungen an Art und Umfang der Verkehrsbedienung jedoch zur Anpassung an veränderte öffentliche Verkehrsinteressen, insbesondere zur Befriedigung veränderter Verkehrsbedürfnisse oder zur Umsetzung von Festlegungen des Nahverkehrsplans ändern.

### **Direktvergabe des Rhein-Sieg-Kreises an die RVK:**

Der Rhein-Sieg-Kreis ist über die Kreisholding Rhein-Sieg GmbH (Kreisholding), einer 100%igen Kreistochter, mit 12,5% sowie über die SSB mit 10% (Anteil Rhein-Sieg-Kreis: 49,9%) an der RVK beteiligt. Die vom Rhein-Sieg-Kreis beabsichtigte Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages an die RVK wurde in 2015 durch ein Nachprüfungsverfahren angegriffen. Der Fall liegt derzeit zur Vorabentscheidung beim EuGH. Zur Sicherstellung des Busverkehrs im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis vergab der Rhein-Sieg-Kreis mit Wirkung zum 12.12.2016 einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag als Notmaßnahme nach Art. 5 Abs. 5 VO 1370/2007 an die RVK. Die Notmaßnahme wurde nach Art. 5 Abs. 5 Satz 4 VO 1370/2007 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 befristet. Da das Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof - verbundene Rechtssachen C-266/17 und C-267/17 – noch läuft, die Schlussanträge des Generalanwalts sind für den 13.09.2018 angekündigt, werden auch die verfahrensbeendenden Beschlüsse des vorlegenden Oberlandesgericht Düsseldorf frühestens in der ersten Jahreshälfte 2019 erwartet.

Daher wird der Rhein-Sieg-Kreis noch in 2018 zur Sicherstellung der Verkehrsleistungen erneut einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag als Notmaßnahme nach Art. 5 Abs. 5 VO 1370/2007 an die RVK vergeben. Die RVK erbringt die Verkehrsleistungen seit vielen Jahren zuverlässig und entsprechend dem von dem Rhein-Sieg-Kreis geforderten Qualitätsniveau. Die RVK verfügt überdies über die für die Verkehrserbringung erforderlichen Ressourcen, d.h. insbesondere über die notwendige Anzahl von Fahrzeugen und Personalen. Die Betriebsaufnahme muss zum 09.12.2018 erfolgen, um einen Ausfall der Verkehrsleistungen zu vermeiden. Da es im Übrigen auch an einem eigenwirtschaftlichen Antrag fehlt, kann nicht davon ausgegangen werden, dass ein anderes Verkehrsunternehmen derart kurzfristig dazu in der Lage wäre, die entsprechenden Kapazitäten bereitzustellen, zumal es sich lediglich um eine übergangsweise Erbringung der Verkehrsleistungen bis zu deren regulärer Sicherstellung handelt. Eine Direktvergabe des „Not-ÖDA“ an die RVK, auf die der Rhein-Sieg-Kreis aufgrund seiner Gesellschafterstellung zudem einen unmittelbaren Einfluss ausüben kann, stellt somit die für den Rhein-Sieg-Kreis am besten geeignete Lösung für die übergangsweise Sicherstellung der Verkehrsleistungen dar.

Der Leistungsumfang des öffentlichen Dienstleistungsauftrags für die RVK ergibt sich aus dem Bestand der von der RVK gehaltenen Linienverkehrsgenehmigungen und dem zugestimmten Fahrplan. Der Rhein-Sieg-Kreis kann die im ÖDA und seinen Anlagen definierten Anforderungen an Art und Umfang der Verkehrsbedienung jedoch zur Anpassung an veränderte öffentliche Verkehrsinteressen, insbesondere zur Befriedigung veränderter Verkehrsbedürfnisse oder zur Umsetzung von Festlegungen des Nahverkehrsplans ändern.

#### **4. Zeitplan zur Umsetzung der Maßnahme**

Der Zeitplan für den Ausbau des ÖPNV-Angebots ergibt sich aus den Notwendigkeiten bei den Verkehrsunternehmen, zunächst das für die Angebotsausweitungen in großem Umfang zusätzlich erforderliche Fahrpersonal zu gewinnen und einzustellen sowie die notwendigen Fahrzeuge zu beschaffen. Die Angebotsausweitungen sollen in Abhängigkeit des jeweils notwendigen zeitlichen Vorlaufs auf die beiden Fahrplanwechseltermine 16.12.2018 und 26.08.2019 (zusätzlicher Fahrplanwechsel für Lead City) aufgeteilt werden.

Daraus ergibt sich folgender Zeitplan:

Bis 07/2018:            Beschlüsse zur Fortschreibung der Nahverkehrspläne mit Umsetzungshorizont 16.12.2018 zu den Teilmaßnahmen 4 und 5 (erfolgt)

#### **16.12.2018:            Umsetzung Teilmaßnahmen 4 und 5**

Bis 12/2018:            Beschlüsse zur Fortschreibung der Nahverkehrspläne mit Umsetzungshorizont 26.08.2019 zu den Teilmaßnahmen 1, 2 und 3

#### **26.08.2019:            Umsetzung Teilmaßnahmen 1, 2 und 3**

11/2019 – 02/2020:    Erste Fahrgastzählungen und –befragungen als Grundlage für die Evaluierung

04/2020:                Erste Evaluierungsergebnisse, auch als Grundlage für die politische Beratung über Umgang mit Maßnahmen nach 2020

10/2020 – 11/2020:    Umfassende Fahrgastzählung und –befragung

#### **Bis 04/2021:            Evaluierungsergebnisse**

Alle Zeitangaben stehen unter dem Vorbehalt zeitnaher verbindlicher Zusagen zur Fördermittelbereitstellung, entsprechender politischer Gremienbeschlüsse bei Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis sowie erfolgreicher Bemühungen der Verkehrsunternehmen zur Personalgewinnung.

## 5. Evaluierung der Maßnahme

Die Evaluierung der Maßnahme soll in enger Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) erfolgen und extern begleitet werden. Die Evaluierung soll möglichst präzise Antworten auf folgende Fragen liefern:

- Wie hat sich die ÖPNV-Nutzung durch die einzelnen Teilmaßnahmen der Angebotsverbesserung zahlenmäßig verändert?
- Konnten neue Nutzer des ÖPNV hinzugewonnen werden? Wenn ja, welche Verkehrsmittel nutzten diese vorher? Wie viel Verkehr konnte vom MIV auf den ÖPNV verlagert werden?
- Welche Motive führten zur vermehrten Nutzung des ÖPNV?
- Wie werden die Angebotsverbesserungen durch die Nutzer beurteilt? Hat sich die Gesamtzufriedenheit verändert? Wo sehen die Nutzer noch Verbesserungsmöglichkeiten?
- Wie hat sich die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV durch die Verbesserungen verändert? Welcher Finanzbedarf ist bei Verlängerung der Maßnahmen zu erwarten?
- Welche Schlüsse lassen sich für die weitere Entwicklung des ÖPNV-Angebots ziehen?

Alle Fragen sollen möglichst nach Nutzergruppen und Wegezwecken differenziert ausgewertet werden und in Wechselwirkung zu den anderen Maßnahmen des Tarifs und des Mobilitätsmanagements bewertet werden.

Im Herbst 2020 soll zu diesem Zwecke eine umfassende Fahrgastbefragung und -zählung stattfinden. Für den linienbezogenen Vergleich der ÖPNV-Nutzung stehen Zählergebnisse aus Querschnitterhebungen an den für die Dimensionierung des Angebots relevanten Linienquerschnitten aus dem Herbst 2017 zur Verfügung. Die Zählung im Herbst 2020 soll dieselben Querschnitte beinhalten und um weitere Zählpunkte auf neuen Linienabschnitten ergänzt werden, so dass der direkte Vergleich möglich sein wird.

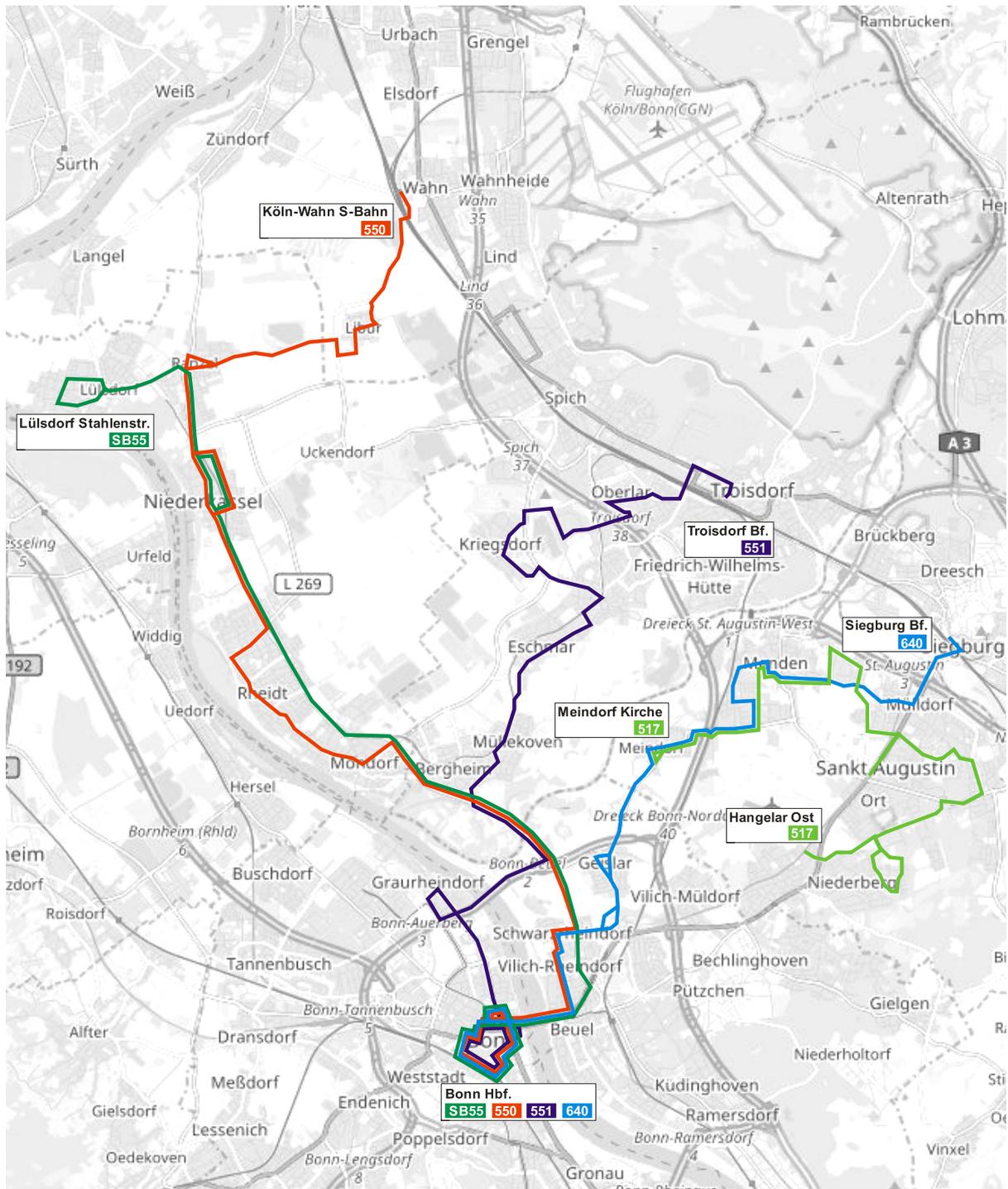
## 6. Ansprechpartner

Christian Smydra, Bundestadt Bonn - Stadtplanungsamt,  
Telefon 0228 / 77 25 96, E-Mail: christian.smydra@bonn.de

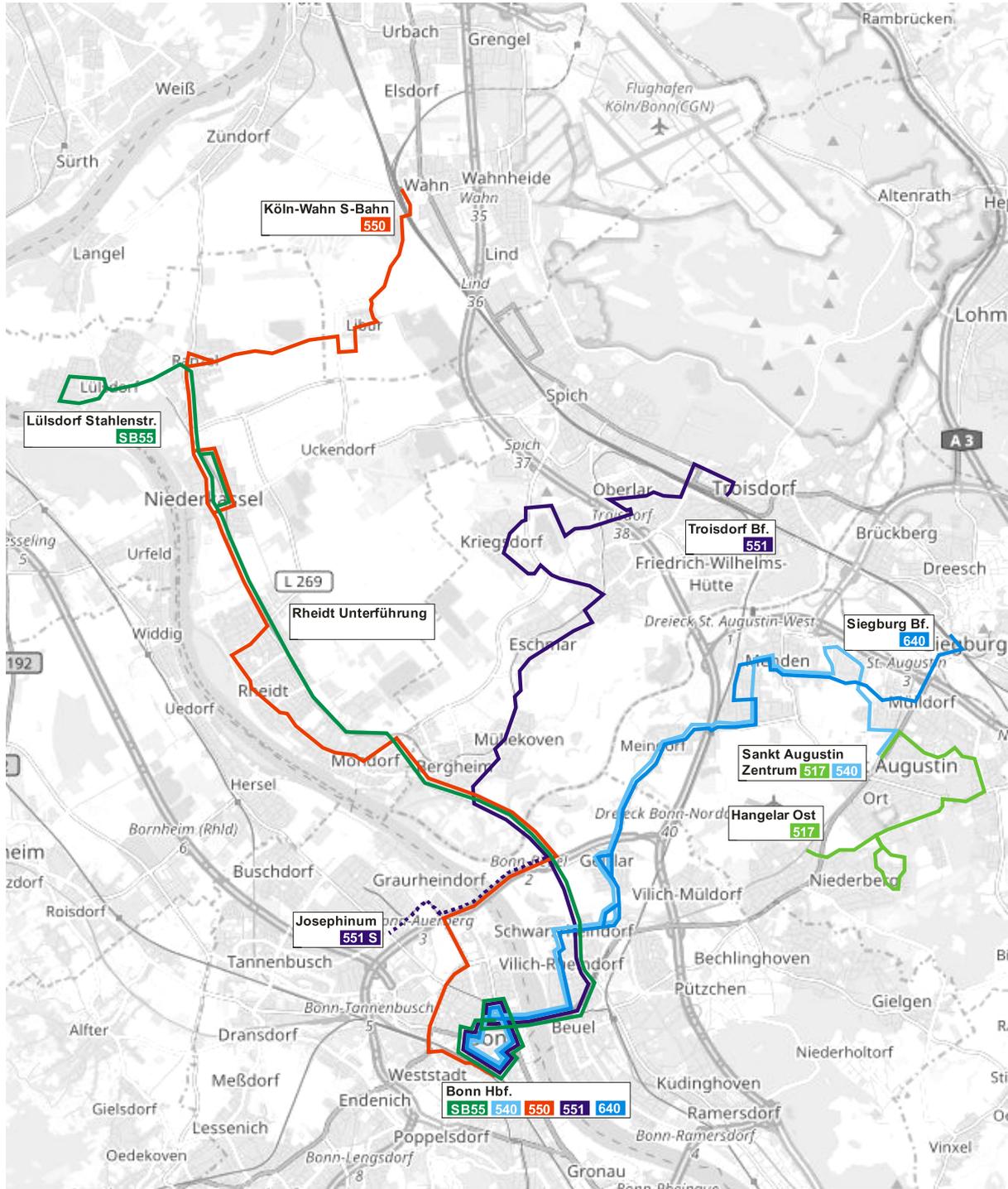
## 7. Anhang

### 7.1 Liniennetzpläne zu Teilmaßnahme 2 (Weiterentwicklung Regionalbuslinien SB55, 550, 551 und 517/640)

a) Bestandsnetz 2018 (nur planungsrelevante Linien sind dargestellt):



b) Zielnetz 2020 (nur planungsrelevante Linien sind dargestellt):



## 7.2 Liniennetzplan zu Teilmaßnahme 4 (Ausbau Linie 632 zu neuer Tangentialverbindung Venusberg – Poppelsdorf - Enderich – Nordstadt – Beuel)

Neue Linienführung 632:



**STADT.  
CITY.  
VILLE.  
BONN.**

Förderung der Bundesrepublik Deutschland für Modellvorhaben zur  
Luftreinhaltung in Städten

„Modellstadt Luftreinhaltung Bonn“

(Arbeitstitel)

**Projektskizze 3**  
**„Betriebliches Mobilitätsmanagement“**

**Bonn, 20. Juli 2018**

## Inhalt

<b>1. Maßnahmenbeschreibung</b> .....	2
1.1 Aktuelle Lage des Verkehrs in der Region Bonn/Rhein-Sieg .....	2
1.2 Maßnahme Betriebliches Mobilitätsmanagement .....	3
<b>2. Kostenkalkulation</b> .....	5
<b>3. Umgang mit und Lösung zu beihilferechtlichen Rahmenbedingungen</b> .....	6
<b>4. Zeitplan zur Umsetzung der Maßnahme</b> .....	7
<b>5. Evaluierung der Maßnahme</b> .....	7
<b>6. Ansprechpartner</b> .....	7

### 1. Maßnahmenbeschreibung

Das Büro moovis, Simmerath, hat im Auftrag von und in Zusammenarbeit mit Mitarbeitern der Fachebene der Bundesstadt Bonn, des Rhein-Sieg-Kreises und des Zukunftsnetz Mobilität NRW beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) ein Konzept für ein Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) erstellt, auf dem die folgenden Ausführungen beruhen.

#### 1.1 Aktuelle Lage des Verkehrs in der Region Bonn/Rhein-Sieg

Immer mehr Menschen pendeln zu ihrem Arbeitsplatz, die Entfernungen zwischen Wohnort und Arbeitsstelle werden größer und die Pendlerströme komplexer. Etwa 62.000 Menschen fahren täglich aus dem Rhein-Sieg-Kreis zu ihrer Arbeitsstelle nach Bonn, etwa 18.300 Bonner umgekehrt in das Kreisgebiet. Eine bedeutende Rolle spielen dabei die großen Arbeitgeber der Region, so z.B. die Deutsche Telekom (ca. 15.000 Mitarbeiter am Standort) oder die Deutsche Post (ca. 9.000) und im Rhein-Sieg-Kreis z.B. das Siegwerk mit über 1.000 Mitarbeitern. Hinzu kommen insbesondere die Bundeseinrichtungen mit insgesamt ca. 36.000 Planstellen in der Region sowie die öffentlichen Verwaltungen der Kommunen.

Das Hauptverkehrsmittel für die Fahrt zur Arbeit ist immer noch das Auto: 53 Prozent der Bonner Bürger wählten für den Weg zur Arbeit das Auto, 23 Prozent fahren mit Bus und Bahn und 12 Prozent mit dem Fahrrad. Die Einwohner des Rhein-Sieg-Kreises wählten für den Weg zur Arbeit zu 73 Prozent das Auto, zu 13 Prozent den öffentlichen Nahverkehr und zu 8 Prozent das Fahrrad. Dies spiegelt sich in der Verkehrslage in der Region wider: Insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten, wenn die Pendler unterwegs sind, bilden sich auf den zentralen Verkehrsachsen Staus. Die hohe Zahl an Kraftfahrzeugen hat negative Auswirkungen auf Umweltaspekte, im Hinblick auf Klimaschutz und besonders die Luftreinhaltung. Die Region steht zudem aufgrund umfangreicher Baumaßnahmen an der Verkehrsinfrastruktur vor immensen Herausforderungen.

Aufgrund der beschriebenen Problemlage besteht unmittelbarer Handlungsdruck. Die bereits bestehenden und sich zukünftig verstärkenden Verkehrs- und Umweltprobleme können, aufgrund der ökonomischen und ökologischen Grenzen, nicht mehr alleine durch eine Anpassung der Infrastrukturplanung an den wachsenden Straßenverkehr gelöst werden.

## 1.2 Maßnahme Betriebliches Mobilitätsmanagement

Ziel des Betrieblichen Mobilitätsmanagement-Programms für Bonn/Rhein-Sieg ist es, in der Region eine nachhaltige und funktionierende Mobilitätsentwicklung zu fördern und den Modal Split in der Region in den Verkehrsspitzenzeiten um mindestens 5 bis 10 Prozent zugunsten des Umweltverbundes zu verändern oder im Idealfall 10 Prozent der Fahrten mit dem miV zu vermeiden.

Dies soll z.B. durch den Umstieg auf alternative Verkehrsmittel, die Bündelung von Kfz-Fahrten sowie die zeitliche Verschiebung von Fahrten auf Nebenverkehrszeiten erreicht werden. Positive Wirkungen auf die Schadstoffbelastung im Innenstadtbereich, gerade im Hinblick auf ein drohendes Diesel-Fahrverbot, sowie den Klimaschutz, wären damit verbunden. Diese Ziele sollen im Rahmen des Programms durch ein umfassendes Betriebliches Mobilitätsmanagement in Angriff genommen werden. Die Mobilität und Wege der Berufspendler stehen im Fokus.

Um die genannten Ziele zu erreichen, soll im Rahmen des BMM-Programms gemeinsam mit den (großen) Arbeitgebern der Region das Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter durch attraktive Angebote und eine zielgruppenspezifische Kommunikation beeinflusst werden. Hierfür werden die Arbeitgeber besonders eingebunden, da gerade diese ein erhebliches Interesse daran haben, dass ihre Arbeitnehmer ihren Arbeitsplatz gut und mit akzeptablem Zeitaufwand erreichen. Im BMM-Programm wird die Verkehrsnachfrage bei den teilnehmenden Unternehmen erhoben, zusammengeführt und analysiert. Anschließend erhalten die Betriebe eine Beratung zu Potenzialen und Handlungsmöglichkeiten.

Die MitarbeiterInnen bekommen durch das BMM-Programm konkrete Angebote für eine Veränderung ihrer Verkehrsmittelwahl auf dem Arbeitsweg, z.B. in Form von „Probe-Abos“ für den ÖPNV, einer firmenübergreifenden Fahrgemeinschaftsplattform („Ride Sharing“) und eines attraktiven Testangebotes für die Nutzung von Pedelecs, Fahrrädern und Falträdern.

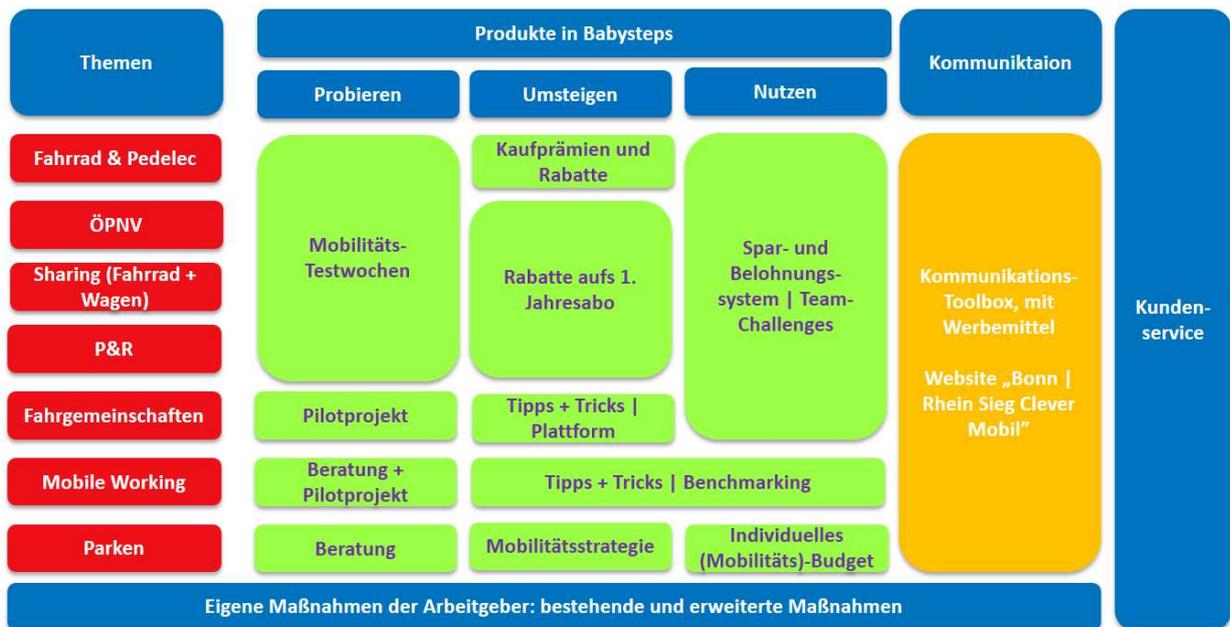


Abbildung 1: Maßnahmenportfolio: Anreize für Mitarbeiter\*innen (Quelle: moovis)

Das BMM-Programm bietet im Besonderen die Chance, durch eine räumlich integrierte Betrachtungsweise gewisse Skaleneffekte zu erreichen (z.B. zusammengefasste Analyse und Angebotsentwicklung für Arbeitgeber im Bundesviertel). Ein Benchmarking der teilnehmenden Betriebe anhand vorab definierter Kennzahlen, stellt die Erfolgskontrolle für das BMM-Programm sicher. Maßnahmen wie Baustellenmanagement oder Kapazitätserhöhungen im ÖV sind nicht direkter Gegenstand dieses Ansatzes, wenngleich es Wechselwirkungen gibt und hier Maßnahmen aufeinander abzustimmen sind.

Die vorgeschlagene Vorgehensweise bedarf intensiver Kooperation, Koordination und Kommunikation zwischen den kommunalen Akteuren auf der einen und den Arbeitgebern und wichtigen (regionalen) Stakeholdern auf der anderen Seite. Zur professionellen Wahrnehmung dieser Aufgaben wird ein Programmbüro für das regionale Betriebliche Mobilitätsmanagement in Bonn/Rhein-Sieg zunächst bestehend aus 3 Beschäftigten eingerichtet. Die folgende Darstellung zeigt die schematische Arbeits- und Organisationsstruktur des Programms:

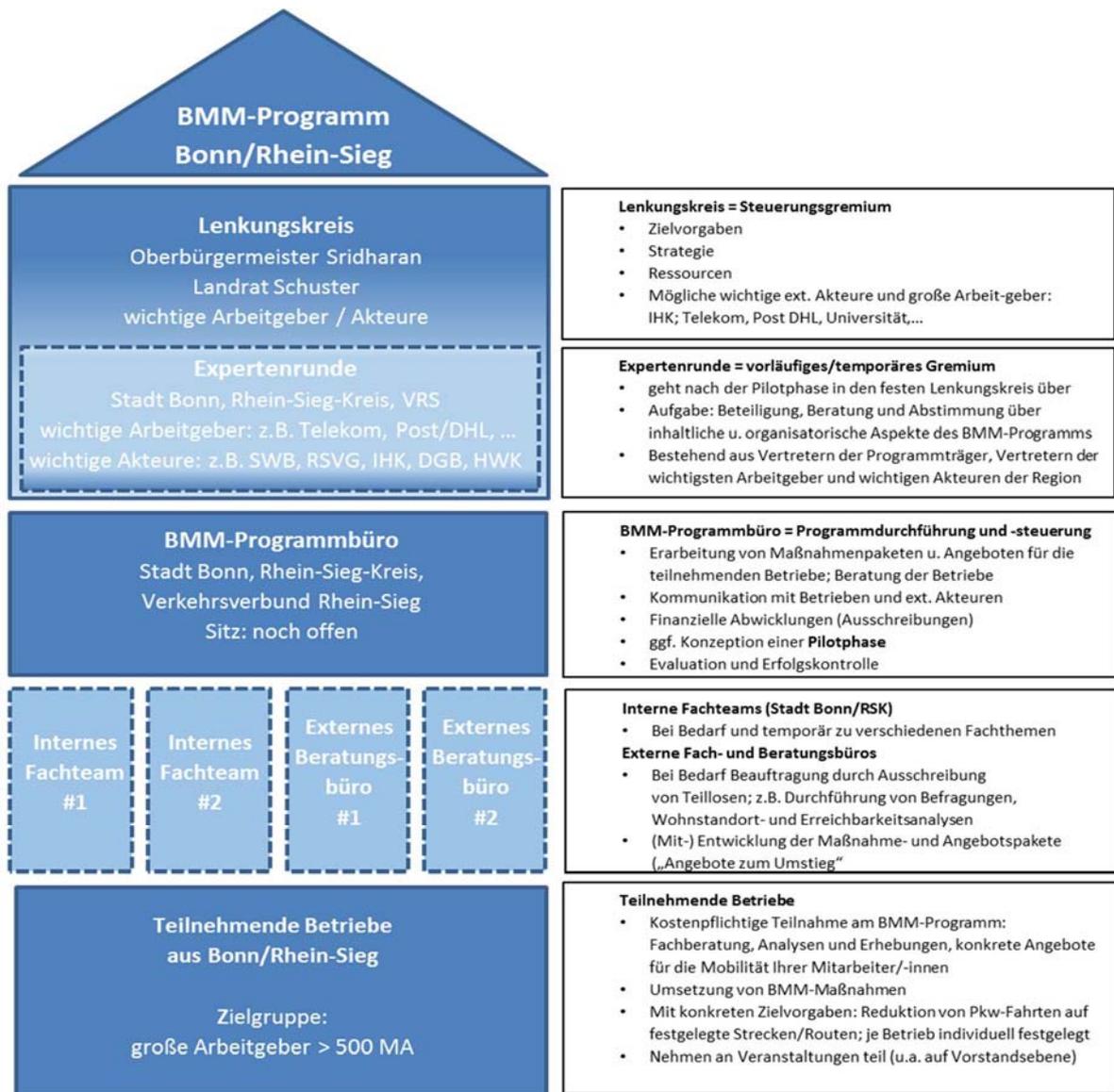


Abbildung 2: Struktur BMM-Programm Bonn/Rhein-Sieg

## 2. Kostenkalkulation

Die Kostenkalkulation entspricht der fortgeschriebenen Kalkulation aus dem vom Büro moovis erstellten Konzept. Die formelle Antragstellung im Vorhaben „Modellstadt Luftreinhaltung Bonn“ ist noch konkret zwischen den Projektpartnern abzustimmen. Für die Teilnahme am Programm „BMM in Bonn/Rhein-Sieg sollen Arbeitgeber langfristig einen gewissen Kostenbeitrag leisten. Im Hinblick auf den Aufbau des Programms und die Förderung zur Luftreinhaltung wird zunächst von einem eher symbolischen Beitrag ausgegangen. Insgesamt stellt sich die Kostenkalkulation mit Gesamtausgaben von 2,24 Mio. Euro im Projektzeitraum 2018-2020 wie folgt dar:

	2018	2019	2020	Bemerkung
Mitarbeiterteam "Programmbüro": 3 Personalstellen		-210.000	-210.000	3 Personalstellen ab 2019, je 70.000 €/Jahr
Externe Unterstützung des Projektteams	-100.000	-200.000	-200.000	Fremdleistung
Mögliche Erweiterung des "Programmbüros": 1,5 Personalstellen		0	-105.000	1,5 weitere Personalstellen in 2020
Entwicklung Dachmarke und Gesamtkommunikationsstrategie		-100.000	0	Fremdleistung
Produktkampagnen		-50.000	-25.000	Fremdleistung
Juristische und steuerliche Beratung		-50.000	-10.000	Fremdleistung
Bürokosten		-20.000	-20.000	
Sonstige Kosten		-10.000	-10.000	
		0	0	
Veranstaltungen		-30.000	-10.000	Veranstaltungsorganisation
Mobilitätsanalysen des Pendlerverkehrs		-75.000	-30.000	3.000 € pro Analyse
Maßnahmenportfolio (Angebote/Anreize)		-250.000	-500.000	Fremdleistung und Rabatte o.ä.
Programmevaluation		0	-40.000	Fremdleistung: Ausführung einer jährlichen Wirkungsmessung / digitale Mitarbeiterbefragung / Benchmarking Wirkung zwischen den Arbeitgebern
Regionale BMM CEO Konferenzen		-10.000	-20.000	Veranstaltungsorganisation
Mitgliedsbeiträge Unternehmen		15.000	30.000	Pauschale Schätzung
<b>SUMME</b>	<b>-100.000</b>	<b>-990.000</b>	<b>-1.150.000</b>	

### 3. Umgang mit und Lösung zu beihilferechtlichen Rahmenbedingungen

Die 3 Personalstellen, ggf. später erweitert auf 4,5 Stellen, werden bei der Stadt Bonn (ggf. nach Absprache auch dem Rhein-Sieg-Kreis und dem Zukunftsnetz Mobilität; ggf. in eigener Kooperationsform) geschaffen. Sie sind nicht wirtschaftlich tätig. Sie erbringen im öffentlichen Interesse im Wesentlichen Organisationsleistungen und Beratungen bei den Arbeitgebern bzw. Unternehmen, die auf die Mobilität der MitarbeiterInnen als Verkehrsteilnehmer auf dem Weg zur oder von der Arbeit (Pendler) beschränkt sind. Ebenso soll sich der beschriebene Werkzeugkoffer mit Testangeboten und Vergünstigungen allein an die MitarbeiterInnen richten. Für die Arbeitgeber erfolgt lediglich die allgemeine Beratung über Optionen für eine nachhaltige Mitarbeitermobilität, d.h. bestehende Angebote und Förderprogramme für Maßnahmen des Arbeitgebers. Konkrete Leistungen an die Arbeitgeber in Form

von Baumaßnahmen o.ä. oder Zahlungen sind nicht vorgesehen. Damit ergibt sich keine Wettbewerbsrelevanz.

#### **4. Zeitplan zur Umsetzung der Maßnahme**

Der Zeitplan für den Aufbau des BMM ergibt sich im Wesentlichen aus den Möglichkeiten zur Installation des Projektteams und den notwendigen Vorbereitungen. Es wird davon ausgegangen, dass die drei Mitarbeiter frühestens zum 01.01.2019 ihre Arbeit aufnehmen können.

Daraus ergibt sich folgender Zeitplan:

III/2018:	Ausschreibung und Stellenbesetzung für das Projektteam
III / IV 2018:	Vorbereitende Arbeiten (Konferenzen, externe Leistungen)
01/2019:	Aufbau Programmbüro / Entwicklung Gesamtmaßnahme
ab II/2019	Beginn BMM-Angebote für Unternehmen
III / IV 2019:	erste Evaluation

#### **5. Evaluierung der Maßnahme**

Die Evaluierung der Maßnahme soll in enger Abstimmung mit den Partnern Rhein-Sieg-Kreis, Zukunftsnetzwerk Mobilität beim VRS sowie den Arbeitgebern und Mitarbeitern erfolgen. Die Evaluierung soll möglichst präzise Antworten auf folgende Fragen liefern:

- Wie viele Betriebe mit wie vielen Mitarbeitern konnten für die Mitarbeit im Netzwerk BMM gewonnen werden?
- Wie viele der Unternehmen haben welche Programmstufen des BMM wahrgenommen?
- Welche Veränderungen haben sich in der Mitarbeitermobilität ergeben (Benchmarking)?

Alle Fragen sollen auch in Wechselwirkung zu den anderen Maßnahmen des Modellprojekts bewertet werden.

#### **6. Ansprechpartner**

Martin Metz, Bundestadt Bonn – Stabstelle Dezernatskoordination III,  
Telefon 0228 / 77 24 94, E-Mail: martin.metz@bonn.de

### Übersicht zu den übermittelten Projektskizzen der Modellstädte

Kurztitel der Maßnahme		Weitere Informationen	Ressort
<b><u>Bonn</u></b>			
Tarifpreissenkungen	365€-Klima-Jahres-Ticket (Teilmaßnahme)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Klima-Jahresticket“ nach dem Vorbild Wien (365€ pro Jahr = 1€ pro Tag)</li> <li>▪ „Schnupperangebot“ für Neukunden des ÖPNV, also für Noch-Nicht-Abonnenten</li> <li>▪ Geltungsbereich Bonner Stadtgebiet (Preisstufe 1b)</li> <li>▪ Nach einem Jahr: Übergang in Normaltarif</li> </ul>	BMVI
	Vergünstigte Jobtickets	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Deutlich vergünstigter Zugang zum Jobticket für Bonner Unternehmen, die bisher keine Jobtickets abnehmen</li> <li>▪ Für zwei Jahre können Unternehmen dieses zum günstigen Solidarpreis beziehen, ohne es für 100% der Mitarbeiterschaft abschließen zu müssen</li> </ul>	BMVI
	5-Personen-TagesTicket	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkauf des TagesTickets Bonn (Preisstufe 1b) für 5 Personen zum Preis des TagesTickets Bonn für 1 Person</li> </ul>	BMVI
	Evaluierung / Marketing	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Im Rahmen der Maßnahmen zur Tarifpreissenkung</li> </ul>	BMVI
ÖPNV-Angebotsausweitungen	Taktverdichtung aller Hauptlinien am Wochenende	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verdichtung des Grundtakts innerstädtischer Hauptlinien Samstag tagsüber von 15/30-Minuten-Takt auf 10/20-Minuten-Takt</li> <li>▪ Angebotsverbesserung Sonntag durch engere Taktung (30/15-Minuten-Takt)</li> </ul>	BMVI
	Weiterentwicklung Regionalbuslinien	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zur Gewinnung neuer Fahrgäste und Erhöhung der Kapazitäten: Bessere Anpassung der Linien SB55, 550, 551 und 517/640 an den Bedarf, Erhöhung des Fahrtenangebots, vermehrter Einsatz von Gelenkbussen.</li> </ul>	BMVI
	Taktverdichtung Regionalbuslinien	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Taktverdichtungen Regionalbuslinien 520, 537, 845, 855, 856, 857 auf einen einheitlichen Mindeststandard 30-Min-Takt (Mo.-Sa.) und neue Verbindung Bornheim – Roisdorf – Bonn Tannenbusch</li> </ul>	BMVI
	Neue Tangentialverbindung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vermeidung von Umwegfahrten im ÖPNV durch neue Tangentialverbindung (Erweiterung Linie 632 Venusberg – Poppelsdorf – Eendenich – Nordstadt – Beuel zur tangentialen Halbringlinie)</li> </ul>	BMVI
	Verlängerung des 10/20-Minuten-Takts der Hauptlinien	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verlängerung des 10/20-Minuten-Takts der Hauptlinien Montag bis Freitag bis ca. 20:30 Uhr (von zuvor 15/30-Minuten-Takt ab 19:30 Uhr)</li> </ul>	

<b>Kurztitel der Maßnahme</b>		<b>Weitere Informationen</b>	<b>Ressort</b>
	Evaluierung / Marketing	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Im Rahmen der Maßnahmen zur Angebotsausweitung</li> </ul>	BMVI
Betriebliches Mobilitätsmanagement		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhebung, Zusammenführung, Analyse der Verkehrsnachfrage bei Arbeitnehmern der Region zwecks Beratung zu Potenzialen und Handlungsmöglichkeiten</li> <li>▪ Schaffung attraktiver Angebote für eine Veränderung der Mitarbeiter-Verkehrsmittelwahl, z. B. „Probe-Abos“ für ÖPNV, firmenübergreifende Fahrgemeinschaftsplattform („Ride Sharing“), Testangebote für die Nutzung von Pedelecs, Fahrrädern und Falträder.</li> </ul>	BMU
<b><u>Essen</u></b>			
Tarifpreissenkungen	24-Monatsabo	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prämie für Neukunden bei Abschluss eines 24 Monatsabos. Zusätzlich inklusive: Nutzung Bike-/ Carsharing</li> </ul>	BMVI
	Monatskarte	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prämie für Monatskartenkäufer im digitalen Vertrieb über die App „ZÄPP“</li> </ul>	BMVI
	Firmen-Ticket	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prämie für neu akquirierte Firmen-Ticket-Kunden (Erstattung des Grundpreises)</li> <li>▪ Zusätzlich: Bike/Carsharing-Angebote</li> </ul>	BMVI
	Kombi-Ticket	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prämie für Vertragspartner (Sport-/ Kultureinrichtungen) bei Abschluss KombiTicket-Vereinbarung: Nutzung von Eintrittskarten als Ticket</li> </ul>	BMVI
	Schnupper-Wochenende ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausgabe von Gutscheinen im Wert eines 24h-Tickets für die ÖPNV-Nutzung am Wochenende</li> </ul>	BMVI
	Marketing	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erstellung Marketingkonzept und IT-Kosten</li> </ul>	BMVI
ÖPNV-Angebotsausweitungen	Taktverdichtung der Straßenbahn 103	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ tagesdurchgängige Ausweitung (von 6-19 Uhr) des 10-Minuten-Taktes zw. Haltestellen Hollestraße und Steele S.</li> </ul>	BMVI
	Taktverdichtung Busse	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Taktverstärkung der Buslinien Bus SB15, Bus 146, Bus 160/161, Bus 169, Bus 170 tagesdurchgängig hauptsächlich an Schultagen inklusive Errichtung von Betriebsflächen und zusätzlicher betrieblicher Anpassungen und Marketingmaßnahmen</li> </ul>	BMVI
Erweiterung Fahrradstraßennetz		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konzepterstellung und sukzessive Einrichtung von folgenden Fahrradstraßen: Stadtteilverbindung Rüttenscheid – Holsterhausen – Frohnhausen, Rüttenscheider Straße und von der Ruhr zum Rhein-Herne-Kanal</li> </ul>	BMU

<b><u>Herrenberg</u></b>			
Tarifpreissenkungen	Stadtticket	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Senkung der Preise für Monats-/Tagestickets im Stadtgebiet Herrenberg <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tagesticket zu 3 € statt 7€</li> <li>▪ Monatskarte zu 47,2 € statt 67,2 €</li> </ul> </li> </ul>	BMVI
ÖPNV-Angebotsausweitung	Einrichtung dritter Stadtbus und Linientaxis	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einsatz eines dritten Linienbusses und „Linientaxis“, die voraussichtlich mit einem oder mehreren Kleinbussen gefahren werden sollen</li> </ul>	BMVI
	Stadt-Mobility-App	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bündelung, Vereinfachung und benutzerfreundliche Gestaltung von Mobilitätsangeboten (Autobahn, ÖPNV, Leihfahrräder, Stadtmobil Car-Sharing) innerhalb einer Mobilitäts-App für Herrenberg</li> </ul>	BMVI
Verkehrslenkung und -steuerung	Dynamische Temporeduzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verstetigung des Verkehrsflusses durch Temporeduzierung mittels dynamischer Geschwindigkeitsbeeinflussungsanlagen (auf zentralen Bundesstraßen und Verkehrsachsen der Innenstadt)</li> </ul>	BMVI
	Bauliche Anpassung Hauptverkehrsachsen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bauliche Anpassung der Hauptverkehrsachsen zur Reduzierung von Störfaktoren (Längsparkstände, Linksabbieger ohne genügend Stauraum, Lieferverkehr auf der Fahrbahn oder Einfahrten im Randbereich) und zur Beschleunigung des Bus- und Fahrradverkehrs (z. B. durch gemeinsame Bus- und Fahrradspuren).</li> </ul>	BMVI
	Verkehrsabhängige Steuerung Lichtsignale	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsabhängige dynamische Steuerung der Lichtsignale (Grüne Welle, dynamische Anzeige, bei wieviel km/h eine Durchfahrt ohne stop-and-go möglich ist, Anforderungsschleifen für den Radverkehr) und dynamische Verkehrslenkung durch LKW- Durchfahrtsverbote (über 7,5 t).</li> </ul>	BMVI
	Verbesserung Busdurchfahrzeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Durchfahrtszeiten für Busse (auch als notwendiger Ausgleich für die Geschwindigkeitsreduzierungen auf längeren Streckenabschnitten), z. B. durch Busspuren</li> </ul>	BMVI

<b><u>Mannheim</u></b>			
Tarifpreissenkungen	eTarif	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Senkung des Grundpreises von 1,20 auf 0,80 €</li> <li>▪ Maßnahmenpaket zur Stärkung des digitalen Vertriebswegs               <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Neue Bezahlmöglichkeit „Prepay“</li> <li>▪ Check-in/-out für Mitfahrer</li> <li>▪ 20 Euro Anreiz-Guthaben für Neukunden</li> <li>▪ Kostenlose Jahreskarte für „Heavy User“</li> </ul> </li> </ul>	BMVI
	GreenCity-Ticket	Preissenkungen Großwabe Mannheim/Ludwigshafen: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einzelfahrschein normal: 1,80€ (statt 2,60€)</li> <li>▪ Einzelfahrschein Kind: 1,30€ (statt 1,80€)</li> <li>▪ Mehrfahrtenkarte 1,72 € (anstatt 2,50 €)</li> <li>▪ Mehrfahrtenkarte Kind: 1,20 € (statt 1,74 €)</li> <li>▪ Einzelfahrschein BC: 1,40€ (statt 2,00 €)</li> </ul>	BMVI
	Jobticket	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entfall monatlicher Zahlung eines Grundbetrags pro Mitarbeiter (aktuell 9,50 bis 11,50€) für Mannheimer Firmen bei Neuabschluss</li> </ul>	BMVI
	Zeitkarten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Preissenkung in der Großwabe MA/LU analog zu Einzelfahrschein (von Preisstufe 3 auf 2)</li> </ul>	BMVI
	Marketingmaßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Maßnahmen zur Bewerbung der Tarifpreissenkungen</li> </ul>	BMVI
ÖPNV-Angebotsausweitung	Tangentiale Buslinien	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einsatz zusätzlicher Busse zur Stärkung des Umstiegs außerhalb des Mannheimer Zentrums (Linie 50)</li> </ul>	BMVI
	ÖPNV-Anbindung Glückssteinquartier und Verdichtung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Straßenbahn-Trassen-Anbindung des Glückstein-Quartier – wichtige innerstädtische Entwicklungfläche – an den ÖPNV</li> <li>▪ Im Vorlaufbetrieb Erschließung mittels Busbetrieb und neuer Linie 65</li> <li>▪ Anbindung ans Busnetz in Kombination mit innerstädtischer Busverdichtung und Verstärkung der Linie 60.</li> </ul>	BMVI
	Beschaffung Hybrid-Busse	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zwecks Verdichtung/ Verstärkung/ Schadstoffreduzierung des innerstädtischen Verkehrs: Beschaffung schadstoffarmer EURO-6-Busse mit zusätzlicher Hybridisierung.</li> </ul>	BMVI
Last-Mile-Konzept für Lieferverkehr		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufbau eines Micro-Hubs für die Zustellung von Sendungen mit E-Lastenrädern auf der letzten Meile durch Paketdienstleister</li> </ul>	BMU

<b><u>Reutlingen</u></b>			
Tarifpreis - senkungen	Umwelt-Ticket-Paket – 365€ Jahres-Abo und Umwelt-Tagestickets	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Neues 365 Euro Jahres-Abo für Erwachsene; gültig in der Wabe 220.</li> <li>▪ Zusätzlich Preissenkung für Tagestickets für den gleichen Tarifbereich um 20 % (Erwachsene) und 31 % (Kinder)</li> </ul>	BMVI
ÖPNV- Angebotsaus- weitung (neues Stadtbus- netz)	Betriebszuschüsse	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Betriebszuschüsse für das neue Stadtbusnetz Reutlingen mit zehn neuen Buslinien, 100 neuen Haltestellen</li> <li>▪ Taktverdichtungen, Linienverlängerungen und neue Tangentiallinien</li> </ul>	BMVI
	Bau zentraler Nahverkehrsachse	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bau- und Anpassungsmaßnahmen zur Einführung einer neuen zentralen Nahverkehrstrasse (Gartenstraße) zwischen Altstadt und Oststadt. Die Strecke wird künftig von zwölf Buslinien in kurzen Abständen befahren.</li> </ul>	BMVI
	Weitere Haltestellen (Reservemaßnahmen, Priorität 2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bau weiterer Haltestellen</li> </ul>	BMVI
Förderung Radverkehr	Radschnellweg Alte Honauer Bahn	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umwandlung der ehemaligen Honauer Bahntrasse zu einem Radschnellweg</li> </ul>	BMU
	Radschnellweg Konrad- Adenauer-Straße	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umgestaltung der Radhauptachse Konrad-Adenauer-Straße</li> </ul>	BMU
	Fahrradstr. Hindenburgstraße (Reservemaßnahme, Priorität 1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umbau der Hindenburgstraße zwischen Alteburgstraße und Lindachstraße zur Fahrradstraße</li> </ul>	BMU

## „Lead City“ – Antworten auf häufig gestellte Fragen

Die Bundesstadt Bonn ist vom Bund (Bundesministerium für Umwelt und Reaktorsicherheit, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) als Modellstadt für Luftreinhaltung vorgesehen („Lead City“). In diesem Rahmen werden Maßnahmen gefördert, die dazu beitragen sollen, die Luftqualität zu verbessern und Diesel-Fahrverbote zu vermeiden.

Die Stadt erreicht eine Vielzahl von Fragen zu diesem Programm und die Antworten darauf sind im Folgenden aufgeführt. Dabei handelt es sich um einen Arbeitsstand, weitere Konkretisierungen werden folgen. Daher werden die Antworten gegebenenfalls noch aktualisiert.

Stand: 15.08.2018

### Allgemein

#### Was ist das Programm „Lead City“ bzw. „Modellstadt“?

In vielen Städten werden die Luftgrenzwerte für Stickstoffdioxid (NO<sub>x</sub>) nicht eingehalten. In diesen Städten drohen daher Fahrverbote. Und dem Bund droht eine Strafe wegen der Verletzung der entsprechenden EU-Vorgaben. Um dies abzuwenden machte der Bund im Februar 2018 der EU-Kommission u.a. den Vorschlag, „Lead Cities“, d.h. Modellstädte, zu bestimmen. Das Ziel des Projekts ist es, in Städten, in denen es Probleme mit der Luftreinhaltung (Grenzwerte für Stickstoffdioxid) gibt, testweise größere Maßnahmen für Verbesserungen zu erproben und somit Wege aufzuzeigen, wie Diesel-Fahrverbote vermieden werden können. Neben Bonn sind auch die Städte Essen, Mannheim, Reutlingen und Herrenberg ausgewählt worden. Die Förderung soll im Durchschnitt 95 % betragen.

Das Programm „Lead City“ ist nicht identisch mit anderen Programmen wie dem „Sofortprogramm Saubere Luft 2017 – 2020“ des Bundes oder dem NRW-Förderprojekt „Emissionsfreie Innenstadt“, welche die Bundesstadt Bonn ebenfalls in Anspruch nehmen will.

#### Wie und durch wen wurden die Maßnahmen ausgewählt?

Der Bund hatte die Bundesstadt Bonn gebeten, Maßnahmenvorschläge zu unterbreiten. Darauf übersandte die Stadt im März eine Liste mit 60 Vorschlägen, die breit angelegt war und zum Beispiel auch Maßnahmen im Radverkehr, Ausbau von Bahnstrecken. Daraufhin bat der Bund, daraus maximal 10 Vorschläge zu identifizieren. Dem kam die Stadt nach.

Aus diesen 10 verbliebenen Maßnahmen wählte der Bund die drei Pakete aus, die nun gefördert werden sollen.

#### Was soll in Bonn gefördert werden?

Der Bund wählte drei Maßnahmenbereiche aus, die im Gesamtzeitraum bis 2020 mit insgesamt ca. 37,6 Mio. Euro gefördert werden sollen:

- Innovative Tarifangebote
- Angebotsverbesserungen ÖPNV
- Betriebliches Mobilitätsmanagement

Diese Festlegung des Bundes ist für die Stadt verbindlich. Die Maßnahmen wurden innerhalb dieses Rahmens durch die Stadt noch geringfügig modifiziert und konkretisiert.

#### Wie lange wird es die Förderung geben?

Der Förderzeitraum ist auf die Jahre 2018 bis 2020 beschränkt.

#### Was passiert nach Ablauf der Förderung?

Gegen Ende des Förderzeitraums wird eine Evaluierung stattfinden, wie gut die Maßnahmen angenommen wurden und welche Wirkung sie auf die Luftreinhaltung haben. Der Bund hat bislang eine Ausweitung der Förderung über 2020 hinaus verneint. Die Stadt hat die Bundesministerien bereits darauf hingewiesen, dass nur mit einer Anschlussförderung die dauerhafte Umsetzung der Maßnahmen über 2020 hinaus garantiert werden könnte.

Es wird grundsätzlich in den Gremien der Entscheidungsträger, insbesondere der Bundesstadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises, darüber zu entscheiden sein, ob und wenn ja welche Maßnahmen – eventuell modifiziert – fortgeführt werden.

### **Tarife: 365-Euro-Ticket und Co**

#### Was genau soll es für neue Tarifangebote in Bonn geben?

Als neue Tarifangebote sind vorgesehen:

- Ein 365-Euro-JahresTicket für das Stadtgebiet Bonn für Neukunden
- Ein Neukunden-Angebot JobTicket für Bonner Unternehmen mit VRS-weiter Gültigkeit
- Ein vergünstigtes TagesTicket 5 Personen für das Stadtgebiet Bonn

#### Wann starten die Tarifangebote?

Es ist geplant, dass die neuen Tarifangebote zum 01.01.2019 starten.

Die Maßnahmen sind noch in den Gremien des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg (VRS) abzustimmen und durch die Bezirksregierung Köln zu genehmigen.

#### Was bietet das 365-Euro-Ticket?

Das 365-Euro-Ticket ist ein vergünstigtes MonatsTicket der VRS-Tarifstufe 1b für Bonn. Derzeit kostet das MonatsTicket 1b im Abo 82,30 Euro pro Monat, also 987,60 Euro im Jahr. Neukunden können dieses Ticket also statt für 82,30 Euro für ca. 30 Euro im Monat beziehen. Das entspricht einem Rabatt von 63 %.

Ansonsten entspricht das 365-Euro-Ticket voll dem MonatsTicket 1b des VRS. Damit kann man rund um die Uhr im Bonner Stadtgebiet alle Nahverkehrsmittel, auch die Busse anderer Verkehrsunternehmen und die Eisenbahn nutzen. Es gelten die weiteren Mitnahmemöglichkeiten: Man kann montags bis freitags ab 19 Uhr sowie an Wochenenden und Feiertagen ganztägig (jeweils bis 3 Uhr des Folgetages) zusätzlich kostenlos bis zu 3 Kinder von 6 bis 14 Jahren mitnehmen. Während dieser Zei-

ten kann man zusätzlich kostenlos eine Person über 14 Jahren und ein Fahrrad mitnehmen. Noch ein Vorteil: Mit dem VRS-AnschlussTicket werden indirekt auch einzelne Fahrten aus Bonn in andere Gemeinden des VRS deutlich vergünstigt. So kostet die Fahrt nach Köln zum Beispiel statt regulär derzeit 7,90 Euro für Besitzer eines 365-Euro-Tickets nur 3,70 Euro.

In Bonn wird man als Inhaber des 365-Euro-Tickets auch das im Aufbau befindliche Fahrradmietsystem mit täglich 30 Freiminuten nutzen können.

#### Wie wird das 365-Euro-Ticket erworben: Einmalig oder über monatliche Zahlungen?

Der Jahrespreis wird nicht komplett am Anfang zu zahlen sein. Vielmehr erfolgt wie beim VRS MonatsTicket eine monatliche Abbuchung in Höhe von ca. 30 Euro. Die Vertragslaufzeit von 12 Monaten ist allerdings verbindlich.

#### Wie viele Tickets werden erhältlich sein?

Derzeit ist ein Kontingent von 17.000 Tickets für den Gesamtzeitraum vorgesehen. Es gilt das „Windhundprinzip“. Der Verkauf erfolgt, solange der Vorrat reicht.

#### Wer kann das 365-Euro-Ticket erhalten?

Grundsätzlich kann jede Person außer Abo-Bestandskunden das 365-Euro-Ticket erwerben. Es gilt allerdings nur im Stadtgebiet Bonn.

#### Warum gilt das Angebot nur für Neukunden?

Der Bund hat die Förderung für die neuen Tarifangebote auf ca. 20 Mio. Euro bis 2020 festgelegt. In diesem Rahmen muss sich der Zuschuss ungefähr bewegen. Ein einfaches Rechenbeispiel zeigt, warum man mit diesem Förderbetrag nicht einfach das komplette MonatsTicket 1b für alle auf 365 Euro im Jahr absenken kann:

Die SWB haben allein für die Preisstufe 1b ca. 21.000 Abonnenten von MonatsTickets (ohne Inhaber von Tickets z.B. der DB). Diese Tickets kosten derzeit 82,30 Euro im Monat, d.h. 987,60 Euro pro Jahr. Würde man den Preis von 987,60 Euro im Jahr auf 365 Euro reduzieren, entstünde ein Zuschussbedarf von 622,60 Euro pro Ticket. Bei 21.000 Tickets wären das ca. 13 Mio. Euro pro Jahr und damit 26 Mio. Euro für zwei Jahre. Das Förderbudget für den Bereich Tickets wäre also bereits überschritten und das nur im Rahmen der Bestandskunden, ohne Neukunden und Effekte für saubere Luft. Hinzu kämen massive Verlagerungseffekte weg von Kunden des Formel9-Tickets oder auch teilweise der Job-Tickets, die nach Ablauf der Förderung zum Jahr 2020 wieder rückgängig gemacht werden müssten.

Daher hat die Stadtverwaltung, bestätigt durch Ratsbeschluss, entschieden, dass im verfügbaren Budget nur ein Angebot für Neukunden sinnvoll umgesetzt werden kann. Die Stadtverwaltung betont, dass mit diesem Test-Angebot kein Kunde schlechter gestellt wird als zuvor.

#### Wer ist eigentlich ein Neukunde?

Grundsätzlich ist ein Neukunde jede Person, die noch kein VRS-Ticket im Abo bezieht (z.B. MonatsTicket, Formel9-Ticket, JobTicket) bzw. in der letzten Zeit bezogen hat. Der Zeitraum ab wann man „wieder Neukunde“ ist noch nicht abschließend definiert, wird aber mindestens ein Jahr betragen.

Personen, die bereits ein Ticket im Ausbildungsverkehr (SchülerTicket, SemesterTicket) oder ähnliches haben und zum 365-Euro-Ticket wechseln, z.B. weil sie die Schule beendet haben, sollen nicht als Bestandskunden behandelt werden. Die Details werden noch ausformuliert.

#### Warum gibt es kein Angebot für Personen, die außerhalb Bonns wohnen?

Wie beschrieben ist der Förderbetrag für attraktive Ticketangebote seitens des Bundes auf etwa 20 Mio. Euro, d.h. 10 Mio. Euro pro Jahr, festgelegt. Für regionale oder gar verbundweite Vergünstigungen wäre das zu wenig, sie würden „verpuffen“.

Denn: Die Ticketpreise regional sind höher, der Zuschussbedarf pro Ticket würde steigen. Die Nachfrage wäre sehr viel höher. Und das 365-Euro-Ticket könnten auch viele Menschen nutzen, die gar nicht nach Bonn fahren, sondern zum Beispiel innerhalb des Rhein-Sieg-Kreises oder nach Köln pendeln. Es würden also deutlich weniger als die 17.000 Tickets ausgegeben werden können und diese würden zu wesentlichen Teilen auch gar keinen Effekt auf die Bonner Verkehre haben.

Die Bundesstadt Bonn begrüßt, dass der zuständige Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) grundsätzliche Überlegungen zur Neugestaltung der Tarifstruktur unternimmt. Daran wird sich die Bundesstadt Bonn konstruktiv beteiligen.

Und für Personen, die beruflich nach Bonn pendeln, wurde im Rahmen des Vorhabens „Lead City“ ein Test-Angebot JobTicket konzipiert.

#### Was bietet das Neukunden-Angebot Job-Ticket?

Das JobTicket ist ein Erfolgsmodell im VRS. Es bietet Mobilität mit Bus und Bahn im ganzen Verbund und viele Zusatzleistungen. Bisher ist das Prinzip allgemein ausgedrückt so: Bonner Unternehmen mit mehr als 50 Mitarbeitern beziehen für alle Mitarbeiter ein Ticket zum Preis von 54 Euro monatlich, auch wenn es nicht alle nutzen. Der Gesamtpreis wird dann auf die Mitarbeiter umgelegt, die das Ticket nutzen, teilweise ergänzt durch Zahlungen des Arbeitgebers.

Ein Beispiel: Eine Firma mit 100 Beschäftigten zahlt im Monat  $100 \times 54 = 5.400$  Euro für das JobTicket. 70 % der Mitarbeiter nutzen das Ticket und zahlen dann  $5.400 / 70 = \text{ca. } 77$  Euro pro Ticket. Das heißt: Bei Arbeitgebern, die noch kein JobTicket haben, gibt es eine gewisse Hürde: Es müssen sich gleich zu Beginn viele entschließen, mitzumachen, sonst wird das Ticket für den Einzelnen zu teuer.

Hier setzt das Modell im Rahmen von „Lead City“ an: Denn Bonner Arbeitgeber, die noch kein JobTicket haben, können im Projektzeitraum 2019/2020 ein JobTicket zum Solidarpreis von 54 Euro pro Monat nur für die Zahl Mitarbeiter erwerben, die dies wünschen (mindestens allerdings 20 Prozent). Davon erhofft sich die Stadt, dass das JobTicket in den Unternehmen bekannter und beliebt wird und dann in einen regulären Vertrag mündet.

#### Was bietet das günstige TagesTicket 5 Personen?

Das TagesTicket 5 Personen ist vor allem für Gruppen und Familien interessant. Mit diesem Ticket können bis zu 5 Personen in ganz Bonn alle Nahverkehrsmittel rund um die Uhr für einen Tag nutzen.

Derzeit kostet dieses Ticket in der VRS-Tarifstufe 1b 13,10 Euro. Dieser Preis soll auf den Preis für eine Person gesenkt werden, d.h. 8,60 Euro. Ein Rabatt von etwa 34 %. Das ist ein attraktives Angebot vor allem für Paare und Familien, für welche die Fahrt mit dem Auto in die Stadt oftmals noch günstiger ist als die Nutzung von Bus und Bahn. Dieses Gruppenangebot für Gelegenheitsnutzer passt auch sehr gut zu den geplanten Angebotsverbesserungen abends und am Wochenende.

## Angebotsverbesserungen

### Welche Angebotsverbesserungen sind geplant?

Parallel zur Einführung neuer Tarifangebote soll das ÖPNV-Angebot innerhalb Bonns und zwischen Umland und Bonn ausgeweitet werden. Auf diese Weise soll der ÖPNV zum einen attraktiver werden und insbesondere bisherige Pkw-Benutzer zum Umstieg auf den ÖPNV motivieren, zum anderen sollen zusätzliche Kapazitäten für neue Fahrgäste geschaffen werden. Da aufgrund der Kürze der Projektlaufzeit die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge nur im geringen Maße möglich ist, sollen Angebotsausweitungen zu einem wesentlichen Anteil zu den Zeiten realisiert werden, in denen Fahrzeuge für Mehrleistungen bereits zur Verfügung stehen und Potenzial zur Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste gesehen wird. Aber auch in den Hauptverkehrszeiten sind Verbesserungen geplant.

Folgende Maßnahmen sind im innerstädtischen ÖPNV-Angebot (einschließlich Linie 66) vorgesehen:

Ab 09.12.2018:

- Montag bis Freitag Verlängerung des 10/20-Minuten-Takts auf den Bahnlinien **61, 62, 16/63, 66** und den Buslinien **600 bis 615** um eine Stunde bis ca. 20.30 Uhr
- Ausbau der Linie **632** zu neuer Tangentialverbindung Venusberg – Poppelsdorf – Enderich – Propsthoof - Nordstadt – Beuel (Montag bis Freitag ca. 05.30 bis 20.30 Uhr und Samstag ca. 08.30 Uhr bis 20.30 Uhr im 30-Minuten-Takt, Sonn- und Feiertag ca. 9 bis 20.30 Uhr im 60-Minuten-Takt)

Voraussichtlich ab 26.08.2019:

- Samstag ca. 09.30 Uhr bis 20.30 Uhr auf den Bahnlinien **61, 62, 16/63, 66** und den Buslinien **600 bis 615** zukünftig 10/20- statt 15/30-Minuten-Takt
- Sonntag zukünftig bereits ab ca. 09.30 Uhr (statt heute 11.30 Uhr) Taktverdichtung von 60/30 auf 30/15 Minuten auf den Bahnlinien **61, 62, 16/63, 66** und den Buslinien **600 bis 615**

In Kooperation mit dem Rhein-Sieg-Kreis sollen zahlreiche Verbesserungen auf vielen stadtgrenz-überschreitenden Busverbindungen umgesetzt werden. Nach derzeitigem Planungsstand sind dies folgende Maßnahmen (voraussichtlich ab 26.08.2019):

- Weiterentwicklung der Regionalbuslinien **SB55, 550, 551** und **517/640** zwischen Bonn und Niederkassel/Sankt Augustin/Troisdorf mit optimierten Linienführungen und Taktverdichtungen (Montag bis Samstag mindestens alle 20 Minuten, Ausweitung des 10-Minuten-Takts auf den Linien **SB55** und **640**); Details werden zurzeit abgestimmt
- Durchgehender 30-Minuten-Grundtakt Montag bis Freitag ca. 06.30 Uhr bis 20.30 Uhr (zuzüglich Verstärkungsfahrten in Spitzenzeiten) und Samstag ca. 09.30 bis 20.30 Uhr sowie 60-Minuten-Takt abends und Sonntags auf den Linien **845** Bonn Hbf – Buschhoven – Morenhoven - Heimerzheim

**855** Bad Godesberg – Pech - Villip – Villiprott - Merl – Meckenheim

**856** Bad Godesberg – Lannesdorf – Ließem – Berkum – Werthhoven - Oedingen

**857** Bad Godesberg – Mehlem – Niederbachem – Berkum – Fritzdorf – Meckenheim

- Taktverdichtung der Buslinie **520** (Oberpleis - Thomasberg - Heiderbacherrott - Oberdollendorf –Niederdollendorf) als wichtiger Zubringer zur Linie 66 zu allen Zeiten auf den Stadtbahntakt
- Taktverdichtung der Buslinie **537** (Bonn – Niederholtorf – Vinxel – Stieldorf – Oberpleis) Samstags ca. 09.30 Uhr bis 20.30 Uhr auf 30 statt 60 Minuten
- Schaffung einer neuen Busverbindung zwischen Bornheim, Roisdorf Bf und Tannenbusch Montag bis Freitag im 30-Minuten-Takt, am Wochenende im 60-Minuten-Takt; Details werden zurzeit abgestimmt

Alle Maßnahmen, die im August 2019 umgesetzt werden sollen, bedürfen noch der Beratung und Beschlussfassung in den politischen Gremien, d. h. im Rat der Stadt Bonn und bei regionalen Maßnahmen auch im Kreistag des Rhein-Sieg-Kreises.

#### Warum wird der ÖPNV nicht vor allem in der Hauptverkehrszeit verstärkt?

Zu den Hauptverkehrszeiten sind derzeit bei den Verkehrsbetrieben die meisten Fahrer und fast das gesamte Wagenmaterial (Busse und Bahnen) bereits im Einsatz. Eine Ausweitung der Angebote zu diesen Zeiten ist daher nur beschränkt möglich, weil ansonsten neue Busse und Bahnen beschafft werden müssen. Dies dauert jedoch und würde der auf 2020 beschränkten Förderung entgegenlaufen. Dennoch sollen auch einige Maßnahmen zu den Stoßzeiten umgesetzt werden.

#### Was passiert mit den Angebotsverbesserungen nach Ablauf der Förderung?

Gegen Ende der Förderung werden auf den verstärkten Linien gezielt Fahrgastzählungen durchgeführt. Auf Basis dieser Ergebnisse wird zu entscheiden sein, ob die zusätzlichen Angebote auch ohne Förderung des Bundes erhalten bleiben sollen. Die Entscheidung darüber obliegt dem Rat der Stadt Bonn bzw. dem Kreistag des Rhein-Sieg-Kreises.

### **Betriebliches Mobilitätsmanagement**

#### Was ist Betriebliches Mobilitätsmanagement?

Die Pendelverkehre prägen die Region: Etwa 62.000 Menschen fahren täglich aus dem Rhein-Sieg-Kreis zu ihrer Arbeitsstelle nach Bonn, etwa 18.300 Bonner umgekehrt in das Kreisgebiet. Gerade in den Hauptverkehrszeiten sind die Straßen genauso voll wie Busse und Bahnen. Betriebliches Mobilitätsmanagement bedeutet ein partnerschaftliches Vorgehen von Arbeitgebern, Verwaltungen und Verkehrsunternehmen, um Verbesserungen zu erzielen. Dabei geht es darum, Arbeitswege soweit das möglich ist zeitlich zu verteilen, und vor allem darum, dass Unternehmen genauso wie Verwaltungen und Verkehrsunternehmen gezielt weitere Anreize zur Nutzung von Bus, Bahn und Fahrrad durch Beschäftigte schaffen. Dazu soll es Mobilitätsanalysen für jedes beteiligte Unternehmen geben, Potenziale für den Umstieg sollen identifiziert und Maßnahmenpakete geschnürt werden, z.B. bessere Radwege, Ladestationen für E-Bikes, Einführung von JobTickets und vieles mehr.

### Wie soll das Vorhaben BMM in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis umgesetzt werden?

Gemeinsam mit der Verwaltung des Rhein-Sieg-Kreises und dem Zukunftsnetz Mobilität beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) hat die Stadtverwaltung Bonn ein erstes Konzept erarbeitet. Es soll ein Arbeiterteam von zunächst drei Personen das Betriebliche Mobilitätsmanagement aufbauen, Mobilitätsanalysen durchführen, die Betriebe beraten und Wünsche der Arbeitgeber und Arbeitnehmer bei Stadt und Verkehrsunternehmen platzieren. Das Angebot soll sich zunächst an große Arbeitgeber mit mehr als 500 Beschäftigten richten, jedoch schrittweise erweitert werden. Es richtet sich an alle entsprechenden Arbeitgeber (auch Behörden o.ä.) in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis.