Förderung eines Modellprojektes zur Stärkung des ÖPNV

Im Rahmen der Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung spielt der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) eine wichtige Rolle. Die Bundesregierung wird deshalb in Ergänzung weiterer Maßnahmen Modellprojekte im ÖPNV finanziell unterstützen.

Mit der Förderung aus dem Klimaschutzprogramm 2030 sollen u.a. Maßnahmen

- zur Vernetzung von Auskunfts- und Vertriebssystemen (z.B. die Errichtung von Mobilitätsplattformen und deren Verknüpfung),
- zur Verbesserung der Angebots- und Betriebsqualität (z.B. die Entwicklung und Realisierung von On-Demand-Diensten, Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln) sowie
- zur Entwicklung attraktiver Fahrpreistarife (z.B. Job-Tickets, innovative Tarif-/Verbundangebote) umgesetzt werden.

Die geförderten Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV sollen jeweils in ein Gesamtkonzept für eine nachhaltige Mobilität vor Ort eingebettet sein. Es gilt ein Förderhöchstbetrag von insgesamt 30 Millionen Euro pro Antragsteller. Der Höchstbetrag gilt auch für Verbundprojekte. Die Förderquote des Bundes beträgt bis zu 80 %. Eine Kumulierung mit Fördermitteln Dritter auf landesrechtlicher Grundlage für denselben Fördergegenstand ist bis zu einer Gesamtquote von 95 % möglich.

Für alle Projekte kommt ein zweistufiges Verfahren zur Anwendung:

- Erste Stufe: Vorlage von **Projektskizzen bis zum 29.03.2021**. Mit der Vorlage einer Projektskizze erklären sich die Einreicher damit einverstanden, dass die Skizzen im Auswahlverfahren für die Diskussion sowie fachliche Bewertung der Förderfähigkeit gegebenenfalls auch externen, zur Vertraulichkeit verpflichteten Gutachtern vorgelegt werden. Auf Grundlage der Bewertung wählt der Fördermittelgeber unter Berücksichtigung der Kriterien der Förderrichtlinie nach pflichtgemäßem Ermessen die zur Förderung geeignet erscheinenden Projektideen aus. Das Ergebnis wird den Interessenten schriftlich mitgeteilt.
- Die bewerteten und zur Förderung ausgewählten Projekte werden in einer zweiten Stufe zur formalen Antragstellung aufgefordert. Die genaue Frist wird den Antragstellern der ausgewählten Projekte rechtzeitig bekannt gegeben. Für die geförderten Projekte wird eine Laufzeit bis spätestens 31. Dezember 2024 festgelegt.

Die Durchführung von Verbundprojekten ist möglich und ausdrücklich gewünscht. Aus diesem Grund möchten die Verkehrsunternehmen der Landkreise LUP und NWM (VLP und Nahbus) und die der kreisfreien Stadt Schwerin (NVS) eine gemeinsame Interessensbekundung in Form einer vorgegebenen Projektskizze beim Bund einreichen. In einem umfassenden Gesamtkonzept werden u.a. die zu fördernden Maßnahmen mit ihren Zielen, Wechselwirkungen sowie mögliche Finanzierung und angestrebter Zeitplan erläutert. Die Zielperspektiven lassen sich in **Daseinvorsorge**, **Dekarbonisierung** und **Digitalisierung** zusammenfassen. Daraus ergeben sich eine Vielzahl an Aktivitäten, die in drei Teilprojekte mit den passenden Maßnahmen eingeordnet werden:

Teilprojekt A: Angebotsoffensive ÖPNV – Die Mobilitätsangebote werden durch die Optimierung der Takte und Netze zielgerichtet miteinander verbunden, um flächendeckendere Mobilitätsangebote zu gewährleisten und die Attraktivität des ÖPNV im Vergleich zum MIV zu erhöhen. Dazu zählt auch die Vereinheitlichung von Tarifen.

Teilprojekt B: Digitalisierung ÖPNV – Um die Digitalisierung voranzutreiben, werden zwei Perspektiven vereint. Einerseits werden die Flotten der Verbundpartner digital aufgerüstet. Andererseits wird die Umsetzung digitaler Lösungen forciert. So wird der Einsatz von Plattformen, Apps und Websites weiter vorangetrieben, ebenso die Digitalisierung des Bezahlprozesses. Die Datengrundlage dafür wird in einer gemeinsamen Plattform abgebildet. Ziel ist, dass die Plattform ein zentrales Hub für die Mobilität in der Region Westmecklenburg wird - in der bestehende und neue Angebote privater und öffentlicher Mobilitätsdienstleister integriert werden.

Teilprojekt C: Multimodales und nachhaltiges Mobilitätsangebot – Um die individuellen Bedürfnisse der westmecklenburgischen Bevölkerung zu adressieren, wird die Mobilität ganzheitlich betrachtet - daher wird die Bereitstellung multimodaler Lösungen in den Vordergrund gerückt. Neben Initiativen zur Optimierung des Fuß- und Fahrradverkehrs sowie dem Ausbau der Ladeinfrastruktur für nachhaltige Antriebe wird das Angebot von On-Demand-Diensten aktiv gefördert. So begegnen die Partner unter anderem der Herausforderung der ersten und letzten Meile.

Aus dem Gesamtprojekt und den definierten Teilprojekten sowie den identifizierten Maßnahmen stehen für den Nahverkehr Schwerin folgende zu fördernde Untermaßnahmen im Vordergrund:

A.2.5. Optimierung des Liniennetzes: Werden in den Nebenzeiten die Linienwege ausgewählter Strecken miteinander verbunden, ist ein größeres Einzugsgebiet direkt mit der Innenstadt verbunden bzw. ermöglicht eine bessere Anbindung an das höherwertige Verkehrsmittel. In den Nebenzeiten Verbindung der Linien 10/11/14/17 und 5/12 zur besseren Erreichbarkeit der Innenstadt oder zur Anbindung an das höherwertigere Verkehrsmittel.

Kommentar zur Finanzierung: Es wird angenommen, dass die verbesserte Linienanbindung die Einnahmesituation auf den betroffenen Linien sukzessive verbessert.

A.3.1. Schülerticket(365 €): Die Zielgruppe Schüler und Studenten soll mit diesem Tarif besonders gefördert werden. Die Anerkennung des Schülertickets in der gesamten Region Westmecklenburg steigert die Attraktivität dieses Tarifsegments enorm, da für einen Preis von 1,00 € pro Tag im Jahr die gesamte Region erreichbar und erlebbar gemacht wird.

Kommentare zur Finanzierung: Verluste für NVS entstehen durch den Wegfall der Schülerzeitkartenabrechnung Landkreise LWL, PCH und Fahrgeldverluste durch Gelegenheitsfahrer aus den Landkreisen. Gilt bei Tarif 2021, Tarifsteigerung ab 2022 und 2024 um zzgl ca. 8%. Ausgleich der Durchtarifizierungsverluste muss mit den Aufgabenträgern noch geklärt werden.

A.3.6. Bestpreisgarantie: *Voraussetzung ist die Umsetzung von Untermaßnahme ID-based ticketing*

B.4.2. Mit der „Best-Price-Methode“ werden mehrere Fahrten eines Kunden im Hintergrundsystem gesammelt und am Ende eines definierbaren Zeitraums zusammengerechnet. Anschließend wird die Summe der Fahrten mit den verschiedenen Zeitkarten verglichen und ermittelt, welches Ticket das günstigste für den Kunden ist. Dieses wird dem Kundenkonto belastet, so dass der Kunde automatisch immer nur das für ihn günstigste Ticket bezahlt. Abrechnung nach Bestpreis ist nur mit der Umsetzung der Untermaßnahme ID-based Ticketing möglich, da sowohl Hardware als auch Softwaremodule für das Vertriebshintergrundsystem benötigt werden. Das Produkt ist ebenso für den gesamten Verbund umsetzbar, da hier bereits Hardware vorhanden ist und Schnittstellen für "fremde" Vertriebssysteme geschaffen werden können. Grundlage der genannten Ausgaben ist der Preis für die benötigte Zusatzsoftware zum ID-based Ticketing. Zudem sind Einnahmeverluste in den Tarifen Einzelfahrscheine und Tages- und Wochenkarten zu erwarten. Durch Fahrgastzuwächse aufgrund der damit ermöglichten Abrechnung nach tatsächlicher Nutzung rechnen wir damit, dass sich die Einnahmeverluste ab 2026 ausgeglichen haben.

Kommentar zur Finanzierung: Es wird angenommen, dass sich ab 2026 die Tarifverluste durch den Zuwachs an Fahrgelderlösen durch den Anreiz des Bestpreises (bei ca. 1% Steigerung per dato) ausgeglichen haben. Prognostizierte Umsatzverluste in den Einzelfahrschein, Tages- und Wochenkartensegmenten mit 2% Steigerung p.a. wurden in der Kalkulation berücksichtigt.

B.2. APP – Verbund-App bzw. Mobilitätsplattform: Um die Verfügbarkeit aller digitalen Mobilitätsangebote sowie diverser Mobilitätsanbieter für die User überhaupt verfügbar machen zu können, wird eine App bzw. Plattform benötigt, die im ersten Schritt die Basis-Features wie Verbindungsauskunft, digitale payment Prozesse, User-login sowie Location-basierte Informationen bereitstellt. Als weitere Schritte kommen Echtzeitauskunft zu Verspätungen/Störungen, die Einbindung von Bestpreisgarantie sowie die Anbindung weiterer Mobilitätsanbieter hinzu, so dass

auch Themen wie z.B. Nutzung von E-Ladesäulen, Parksyste me oder Car-/Bike-Sharing Angebote auf einer Plattform für die gesamte Region Westmecklenburg buchbar und abrechenbar wären. Kommentar zur Finanzierung: Die Kosten einer gemeinsamen Plattform werden noch ermittelt und kurzfristig zur Verfügung gestellt.

B.4.2. ID-based Ticketing – Diese Maßnahme stellt das Herzstück unseres gewünschten E-Ticketing der Zukunft in Schwerin dar. Mit Hilfe des ID-based Ticketing können kontaktlose Bezahlkarten für ein anonymes und einfaches Bezahlen von Fahrkarten verwendet werden. Die von den Validatoren erzeugten bzw. ermittelten Token werden an das Hintergrundsystem übermittelt und dort gespeichert. Zudem werden die Transaktionen für die Abrechnung an den Zahlungsprovider geleitet. Die elektronische Kontrollfähigkeit wird durch das Prüfen gegen die erstellte Whitelist mit den im Hintergrundsystem vorhandenen Token der in den Fahrzeugen eingechekkten Bezahlkarten sichergestellt.

Kommentar zur Finanzierung: Grundlage der geschätzten Ausgaben ist ein Angebot zur möglichen Softwareentwicklung und der passenden Hardware. Durch kontaktloses E-Ticketing können der hohe Verwaltungsaufwand zum Zahlen mit Bargeld eingespart, nachhaltig die Ressourcen durch den Wegfall von zu druckenden Papiertickets geschont werden, weniger Gewicht und mehr Platz tragen ebenso zum verbesserten Fahrerlebnis bei wie auch das Unterbinden von starker Geräuschkulisse der herkömmlichen Automaten mit Bargeldannahme in der zukünftigen E-Bus Flotte. Ab 2025 wäre eine vollständige Kompensation durch den Ersatz der herkömmlichen Automatentechnik und der damit verbundenen Einsparung im Bereich Invest, Wartung, Bargeldkosten (Geldbeschaffungs-Transport-Einzahlungskosten) möglich.

C.3.6. Aufstellen von Fahrradcontainern zur Vermietung - Um das Projekt "Bike&Ride" der Landeshauptstadt sowie des Regionalen Planungsverbandes für die gesamte Region zu untermauern und zusätzlich zu den geplanten Bike&Ride Anlagen an allen DB-Bahnhöfen das Angebot zum sicheren Abstellen von Fahrrädern in der Stadt Schwerin zu komplettieren, werden an den Einpendlerpunkten der vier Himmelsrichtungen je 10 Fahrradboxen für je 20 Fahrräder aufgestellt, die zur Vermietung zur Verfügung stehen. Ausgehend von bereits installierten Fahrradboxen für den Eigenbedarf werden Kapazitäten zur Vermietung für Fahrradfahrer aus Stadt und Land geschaffen. Die Unterhaltungskosten sind geringfügig und können durch das eigene Personal gestemmt werden. Aus dieser Investition werden sowohl Miteinnahmen aus auch Fahrgastzuwächse erwartet. Kommentar zur Finanzierung: Eigenmittel wären planmäßig ab 2026 durch die Mieteinnahmen und der Verbesserung der Nutzungsanteils ÖPNV gedeckt. Einnahmen aus der Vermietung der Boxen mit mtl. 5 EUR pro Box. Anteil Vermietung steigt jährlich von 15% auf 75%. Kosten für die Fahrradboxen und die notwendigen Pflaster-Erdarbeiten sowie Schließsystem wurden berücksichtigt.

C.4.6. Rufbusausweitung auf die Landeshauptstadt (On-demand Dienste) - Rufbusfahrten zur Anbindung an ein höherwertiges Verkehrsmittel bzw. vom höherwertigen Verkehrsmittel in die Randgebiete Schwerins. Taktverdichtung durch On-demand Dienste wie Rufbus ermöglichen eine bessere Anbindung der weniger frequentierten Stadtgebietlinien in Schwerin, die vor allem auch in den Nebenzeiten mit attraktiver Taktung und individueller Buchbarkeit die gewünschte Planungssicherheit für die Fahrgäste schafft. Für die zukünftige Tragfähigkeit auch nach Ende des Projektes setzen wir auf die Zusammenarbeit mit den Landkreisen und den sich daraus ergebenden Synergieeffekten. Da das wesentlich kostenintensivere Projekt einer Taktverdichtung für Bus und Straßenbahn derzeit nicht als realistisch in der Umsetzung bleibt, ist die Optimierung von Buslinien in den Nebenzeiten sowie das Angebot von On-demand Diensten, ggf. alternativ auch in Zusammenarbeit mit Drittanbietern, eine sinnvolle Alternativlösung. Kommentar zur Finanzierung: Mittelfristige Deckung aus eigenem EK und langfristig über Fahrgelderlöse und weiteren Synergieeffekten durch Linienanbindung Verbundpartner. Fahrgelderlöse und Ausgleichszahlungen § 148 SGB IX § 45a PBefG. Zuwachs Fahrgelderlöse laut Berechnung pro zusätzlichem Fplkm 50% Erstjahr zzgl. 5% Steigerung p.a.