

Aktenzeichen: BM

Referent/in: Bürgermeister Dr. Schrameyer



öffentlich



nichtöffentlich

**Drucksachen Nr.** (ggf. Nachtragsvermerk)**59/2019****I. Betreff:**

Einführung des IbbTickets

Busfahren für 99 Cent am Tag in Ibbenbüren - und das, so oft man will!

Beratungsfolge	Termin	Beratungsergebnis:				Bemerkungen
		Ein	Für	Geg	Ent	
Haupt- und Finanzausschuss	14. März 2019					
Rat	20. März 2019					

**II. Beschlussvorschlag:**

Der Rat der Stadt Ibbenbüren beschließt die probeweise, zunächst auf zwei Jahre befristete Einführung eines verbilligten Busfahr tickets für alle Bürgerinnen und Bürger der Stadt Ibbenbüren auf dem Gebiet der Stadt Ibbenbüren zum Preis von 99 Cent pro Tag.

**III. Finanzwirtschaftliche Auswirkungen / Prüfung bzw. Darstellung der STEP-Relevanz:**

Betroffene Produkte

12.547.01	ÖPNV siehe Sachdarstellung unter C) Finanzielle Auswirkungen
-----------	--

Finanzielle Auswirkungen  Ja  Nein

Die für die vorgeschlagene Maßnahme im laufenden Haushaltsjahr erforderlichen Mittel			
<input type="checkbox"/> stehen im Haushalt zur Verfügung,			
<input type="checkbox"/> sind bereitzustellen		mit Genehmigung durch	
<input type="checkbox"/> überplanmäßig		<input type="checkbox"/> die Verwaltung	
<input type="checkbox"/> außerplanmäßig		<input type="checkbox"/> den Rat (ab 50.000,00 €)	
Voraussichtliche Ergebnisse/Zahlungen		Produkt/e:	Vorgesehen im
<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> Ertrag		<input type="checkbox"/> Ergebnisplan
	<input type="checkbox"/> Aufwand		<input type="checkbox"/> Teilfinanzplan B
	€		
	<input type="checkbox"/> Einzahlung		
	<input type="checkbox"/> Auszahlung		
	€		
Voraussichtliche bilanzielle Auswirkungen bei Vermögensveräußerung/en			
<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> Ertrag aus Buchgewinn	€	
	<input type="checkbox"/> Aufwand aus Buchverlust	€	
Voraussichtliche Auswirkungen auf die Jahresergebnisse			
<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> einmalige*	<input type="checkbox"/> jährliche*	*) Erläuterung in der Sachdarstellung

**Prüfung bzw. Darstellung der STEP-Relevanz**

Nr.	Oberziele
25	Die Innenstadt Ibbenbürens muss weiter gestärkt werden, um in Konkurrenz mit den Oberzentren und der Grünen Wiese zu bestehen!
35	Die Energieautarkie soll vor allem durch Energieeinsparung erreicht werden. Die Potenziale zur Nutzung alternativer Energien in Ibbenbüren sind begrenzt, müssen aber noch stärker ausgeschöpft werden!

**IV. Sachdarstellung:**

**A. Ausgangslage und Ziele**

**I. Ausgangslage**

Mobil zu sein, ist in der heutigen Zeit ein Grundbedürfnis, das im ländlichen Raum im Wesentlichen durch den Besitz eines eigenen Pkw abgedeckt werden muss. Nicht nur die Wege zum und vom Arbeitsplatz müssen bewältigt werden, immer öfter muss auch ein längerer Weg zu Versorgungseinrichtungen jeglicher Art in die Innenstadt zurückgelegt werden.

Hinzu kommt in Ibbenbüren der „Berg“ – sowohl in Form des Schafberges als auch des Höhenzuges des Teutoburger Waldes -. Für Schülerinnen und Schüler wurde bereits vor vielen Jahren eine „Bergfahrkarte“ im Rahmen der Schülerbeförderung eingeführt. Der Berg ist immer wieder auch ein Argument, doch lieber den Pkw als andere Verkehrsmittel zu nutzen.

Dieses führt zu einer Vielzahl von Pkw-Verkehren mit den bekannten und stetig wachsenden Belastungen des Verkehrsraumes aber auch mit den aktuell sehr intensiv diskutierten ökologischen Auswirkungen von Feinstäuben über Stickoxide bis hin zum Klimawandel.

Vor diesem Hintergrund beschäftigt sich die Stadtverwaltung bereits seit längerem gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern etwa im Rahmen des Stadtentwicklungsprogrammes oder auch des Klimaschutzprogrammes mit der Frage, wie diesen Herausforderungen der modernen Mobilität begegnet werden kann. Ein immer wieder dabei diskutierter Punkt war und ist die Attraktivierung des ÖPNV, insbesondere der Busverkehre in Ibbenbüren.

### Die Buslinien:

Ibbenbüren verfügt derzeit über die nachfolgend dargestellten Buslinien, die im Stadtgebiet der Stadt Ibbenbüren verkehren:

Taktverkehrslinien in Ibbenbüren				
Linie	Relation	Taktfrequenz	Anzahl Fahrgäste / Tag	Bemerkungen
S50	Ibbenbüren - Dörenthe - FMO - Münster	1 Std.-Takt	1.221	SchnellBus
R20	Ibbenbüren - Laggenbeck - Mettingen	1 Std.-Takt	756	RegionalBus
R24	Ibbenbüren - Bockraden - Mettingen	1 Std.-Takt	329	RegionalBus
R26	Ibbenbüren - Bockraden - Recke	1 Std.-Takt	381	RegionalBus
R27	Ibbenbüren - Dickenberg - Hopsten	1 Std.-Takt		Betriebsführung Fa. Gronemann
R30/31	Ibbenbüren - Fisbecker Forst - Osnabrück	1 Std.-Takt	3.900	RegionalBus
R45/46	Ibbenbüren - Lehen - Lengerich - Bad Iburg	1 Std.-Takt	2.072	RegionalBus
R63/93	Ibbenbüren - Dörenthe - Rheine	1 Std.-Takt	1.199	RegionalBus
T28	Ibbenbüren - Püsselbüren - Uffeln - Bad Steinbeck	1 Std.-Takt		TaxiBus
T44	Ibbenbüren - Laggenbeck - Ledde	1 Std.-Takt		TaxiBus
F10	Osnabrück - Ibbenbüren - Bevergern	4 Std.-Takt		FahrradBus
228	Ibbenbüren - Püsselbüren - Dickenberg	1 Std.-Takt	184	Stadtverkehr
230	Ibbenbüren - Langewiese	1 Std.-Takt	78	Stadtverkehr
234	Ibbenbüren - Aaseebad	1 Std.-Takt	56	Stadtverkehr
T290	Ibbenbüren - Laggenbeck	1 Std.-Takt		Stadtverkehr/TaxiBus
N9	Ibbenbüren - Saerbeck - Greven - Müns-ter	2 Std.-Takt		NachtBus o. Beteiligung Ibb.
N16	Ibbenbüren - Dörenthe - Rheine	2 Std.-Takt		NachtBus o. Beteiligung Ibb.
N19	Ibbenbüren - Laggenbeck - Osnabrück	2 Std.-Takt		NachtBus o. Beteiligung Ibb.
N28	Ibbenbüren - Bockraden - Recke	2 Std.-Takt		NachtBus o. Beteiligung Ibb.

(Stand Dezember 2018)

Aus der **Anlage 1** ergibt sich die genaue Linienführung der Busverkehre im Stadtgebiet.

### Die Auslastung:

Viele Buslinien werden im Wesentlichen durch die Schülerverkehre genutzt und refinanziert. Ca. 70 % der Kosten der Busverkehre der RVM werden durch die Schülerverkehre gedeckt.

Im Schuljahr 2018/2019 besuchten 1.862 Schülerinnen und Schüler die städtischen Grundschulen und 3.504 Schülerinnen und Schüler die weiterführenden städtischen Schulen. Von diesen haben **2.130** eine ÖPNV-Fahrkarte mit durchschnittlichen Kosten von 49 Euro pro Monat von der Stadt Ibbenbüren erhalten. Die genaue Aufschlüsselung der Karten sowie der jeweiligen Kosten ergibt sich aus der **Anlage 2**.

Darüber hinaus gibt es nur noch **136** weitere Inhaber von Monatskarten mit einer Gesamteinnahme pro Jahr von rund 62.500 €.

Die 136 Monatskarten schlüsseln sich wie folgt auf:

Anzahl	Art des Abos	Kosten pro Monat
13	Monatstickets	56,40 €
12	Monatstickets Schüler	43,90 €
50	Schülerabos	39,20 €
15	Abos	45,12 €
10	60+ Abos	29,30 €
26	Jobtickets	39,20 €
10	Abos Partnerunternehmen (Schiene)	

Weiterhin gibt es für das Stadtgebiet der Stadt Ibbenbüren weitere **186** Personen, die das MobiTicket in Anspruch nehmen. Das MobiTicket ist ein vergünstigtes Abo für Empfänger von Sozialleistungen (SGB II, SGB XII, AsylBLG). Je nach Lebenssituation und dem gewünschten Geltungsbereich gibt es unterschiedliche Alternativen. Das Abo für die Verkehre auf dem Stadtgebiet der Stadt Ibbenbüren beläuft sich auf 15,00 Euro pro Monat und ist rund um die Uhr gültig. Die Differenz zum Regelfahrpreis deckt der Kreis Steinfurt mit einem Zuschuss. Die Fahrgastzahlen in Ibbenbüren sind außerhalb der Schülerbusverkehre vergleichsweise gering. Gerade die Stadtverkehrslinien werden nur in sehr geringem Umfang nachgefragt. Die Kostendeckungsgrade sind entsprechend gering.

Linie	Relation	Taktfrequenz	Fahrgäste / Tag	Bemerkungen
S50	Ibbenbüren - Dörenthe - FMO - Münster	1 Std.-Takt	1.221	
R20	Ibbenbüren - Laggenbeck - Mettingen	1 Std.-Takt	756	
R24	Ibbenbüren - Bockraden - Mettingen	1 Std.-Takt	329	
R26	Ibbenbüren - Bockraden - Recke	1 Std.-Takt	381	
R27	Ibbenbüren - Dickenberg - Hopsten	1 Std.-Takt	k.A.	Betriebsführung Fa. Gronemann
R30/31	Ibbenbüren - Fisbecker Forst - Osnabrück	1 Std.-Takt	3.900	
R45/46	Ibbenbüren - Lehen - Lengerich - Bad Iburg	1 Std.-Takt	2.072	
R63/93	Ibbenbüren - Dörenthe - Rheine	1 Std.-Takt	1.199	
T28	Ibbenbüren - Püsselbüren - Uffeln - Bad Steinbeck	1 Std.-Takt	k.A.	TaxiBus
T44	Ibbenbüren - Laggenbeck - Ledde	1 Std.-Takt	k.A.	TaxiBus
F10	Osnabrück - Ibbenbüren - Bevergern	4 Std.-Takt	k.A.	FahrradBus
228	Ibbenbüren - Püsselbüren - Dickenberg	1 Std.-Takt	184	Stadtverkehr
230	Ibbenbüren - Langewiese	1 Std.-Takt	78	Stadtverkehr
234	Ibbenbüren - Aaseebad	1 Std.-Takt	56	Stadtverkehr
T290	Ibbenbüren - Laggenbeck	1 Std.-Takt	k.A.	Stadtverkehr/Taxi-Bus
N9	Ibbenbüren - Saerbeck - Greven - Münster	2 Std.-Takt	k.A.	NachtBus ohne Beteiligung Ibbenbüren
N16	Ibbenbüren - Dörenthe - Rheine	2 Std.-Takt	k.A.	NachtBus ohne Beteiligung Ibbenbüren
N19	Ibbenbüren - Laggenbeck - Osnabrück	2 Std.-Takt	k.A.	NachtBus mit Beteiligung Ibbenbüren
N28	Ibbenbüren - Bockraden - Recke	2 Std.-Takt	k.A.	NachtBus ohne Beteiligung Ibbenbüren

Fahrgastzahlen der RVM, Stand 12.12.2018

k.A.: Hier liegen der RVM keine Fahrgastzahlen vor.

### **Die regulären Ticketpreise:**

Das Einzelticket im Stadtgebiet – Tarifstufe 1M - kostet in Ibbenbüren 3,30 Euro, das 4er Ticket 11,80 Euro, das 7 Tage Ticket 26,40 Euro, das Monatsticket sogar 75,30 Euro – im Abo 60,24 Euro -. Die Preisstufen und weiteren Ticketpreise können dem als **Anlage 3** beigefügten Preisblatt der RVM entnommen werden.

### **Der Zuschuss der Stadt:**

Die Stadt Ibbenbüren deckt derzeit das Defizit des Stadtverkehrs in Ibbenbüren mit rund 285.000 Euro ab, unabhängig davon, ob die Busse voll besetzt sind oder leer durch Ibbenbüren fahren. Die Defizite der meisten Regionallinien (Ausnahme R27) werden über die Kreisumlage gedeckt. Jeder Fahrgast, der mehr in den Bus steigt, bringt insoweit einen Deckungsbeitrag zu den „Sowieso-Kosten“ der Busverkehre in Ibbenbüren und im Kreis Steinfurt und hilft mit, die Umwelt zu entlasten.

## **II. Umsetzung von städtischen Zielen**

Sowohl im Stadtentwicklungsprogramm als auch im Klimaschutzprogramm nimmt die Stärkung des ÖPNV eine ganz wesentliche Rolle ein.

### **1. Ziele des Stadtentwicklungsprogrammes**

Mit dem Stadtentwicklungsprogramm (erstellt durch BPW Baumgart + Partner, Bremen, 10.12.2010 i.d.F. nach dem Monitoring in 10/2013) hat der Rat der Stadt Ibbenbüren mit der Drucksache 200/2010 folgende Ziele für die Stadt Ibbenbüren beschlossen:

- a) Step-Ziel 25  
„Die Innenstadt Ibbenbürens muss weiter gestärkt werden, um in Konkurrenz mit den Oberzentren und der Grünen Wiese zu bestehen!“  
Als Maßnahme sind u. a. die Einführung spezieller Serviceangebote am Samstag wie Gepäckaufbewahrung, Lieferservice, Kinderbetreuung und ermäßigte ÖPNV-Tarife für das Ziel 25 beschlossen worden.
- b) Step-Ziel 35  
„Die Energieautarkie soll vor allem durch Energieeinsparung erreicht werden!“  
Als Maßnahme ist insbesondere der Ausbau und die Verbesserung des ÖPNV für das Ziel 35 beschlossen worden.

### **2. Ziele des Klimaschutzprogrammes**

Mit dem Klimaschutzprogramm hat der Rat der Stadt Ibbenbüren mit der Drucksache 96/2016 folgende quantitative Klimaschutzziele für die Stadt Ibbenbüren beschlossen:

- Reduktion der CO<sub>2</sub>e-Emissionen auf dem Stadtgebiet um 40 % bis 2030 und um 85 % bis 2050 bezogen auf das Jahr 2013
  - 2. Senkung des gesamten Endenergiebedarfes der Stadt um 45 % bis 2050 bezogen auf das Jahr 2013
- a) Maßnahmenziel 2.3  
Als konkretes Maßnahmenziel wurde etwa unter 2.3 die Einführung eines Jobtickets für Mitarbeiter der Stadtverwaltung beschlossen. In Zusammenarbeit mit dem RVM, dem Kreis Steinfurt sowie ggf. weiteren Städten und Gemeinden im Kreis könnte die Stadt Ibbenbüren einen besonderen (günstigeren) Tarif für städtische Mitarbeiter für die Nutzung des ÖPNV-Angebotes aushandeln. So könne ein Anreiz für die erhöhte Nutzung

von Bus und Bahn geschaffen werden und die Verwaltung mit gutem Vorbild voran gehen.

## **B. Maßnahmenvorschlag**

Vorgeschlagen wird, die Nutzung des Busses als öffentliches Verkehrsmittel in Ibbenbüren deutlich günstiger zu machen als es heute ist.

### **Das IbbTicket:**

Eingeführt werden soll – zunächst befristet auf einen Zeitraum von zwei Jahren - ein verbilligtes Busfahrticket für alle Bürgerinnen und Bürger der Stadt Ibbenbüren auf dem Gebiet der Stadt Ibbenbüren zum Preis von 99 Cent pro Tag. Angeboten wird dieses als Halbjahresabo für 180 Euro und Jahresabo für 360 Euro.

### **Die Mitnahmeregelungen des IbbTickets:**

Neben dem Inhaber des Tickets berechtigt dieses auch zur Mitnahme weiterer Personen. Montags bis freitags ab 19 Uhr sowie am Wochenende und an Feiertagen rund um die Uhr können die Nutzer jeweils einen weiteren Erwachsenen und bis zu drei Kinder von sechs bis 15 Jahren mitnehmen.

Kinder unter sechs Jahren können die Nutzer dabei generell in den Bussen kostenlos mitnehmen. Das gleiche gilt auch für den Kinderwagen.

Rollatoren, Rollstühle, Gepäck und auch Tiere fahren grds. ebenfalls kostenlos mit.

Bei der Mitnahme von Fahrrädern muss der nötige Platz vorhanden sein, Kinderwagen und Rollstühle haben Vorrang vor der Mitnahme von Fahrrädern. Fahrräder können beim Abo in den Zeiten von montags bis freitags ab 19 Uhr sowie am Wochenende und an Feiertagen rund um die Uhr nur anstelle einer weiteren Person mitgenommen werden. Ansonsten bedarf es eines Tickets für das Fahrrad. Für ein Faltrad benötigt der Kunde im zusammengeklappten Zustand kein Ticket. Dann zählt es als Gepäckstück.

### **Die finanzielle und technische Abwicklung:**

Die Stadt Ibbenbüren erwirbt als Großkunde im Abonnement bei der RVM JobTickets zum Preis von 39,20 Euro und verkauft diese zum Preis von 99 Cent pro Tag bzw. 29,70 Euro pro Monat an die Kunden im Halb- oder Jahresabo.

Die Tickets können online bei der Stadt über die Internetseite oder auch über die bekannten Verkaufsstellen im Rathaus und beim Stadtmarketing oder auch bei anderen interessierten Partnern in der Stadt und den Ortsteilen – analog – mit Bestellschein bestellt werden. Den Versand der Tickets an den Kunden nach erfolgter Bezahlung – zukünftig soll es auch elektronische Tickets geben – übernimmt die RVM.

Aufgrund der rechtlichen Regularien der RVM ist für die Ausgestaltung des Tickets wichtig, dass

- sich das Fahrpreisangebot im Rahmen der bestehenden Tarifbestimmungen (Genehmigungsfähigkeit) bewegt,
- der Organisationsaufwand (Ausgabe, Erfassung u. Abrechnung durch JobTicket im Großkunden-Abonnement) für alle Seiten gering ist,
- die Stadt Ibbenbüren formal den Ausgleichsbetrag trägt,
- die Preisfestsetzung durch die Stadt Ibbenbüren erfolgt, dabei allerdings als unteres Preisniveau das des SozialTickets (15 Euro) nicht unterschritten werden darf und
- die Stadt Ibbenbüren Ansprechpartner der RVM ist.

### **Die Beteiligten:**

Die Abstimmung mit der RVM, dem Kreis Steinfurt und dem ZVM Schiene und der Fa. Grone-  
mann sind bereits erfolgt. Alle Beteiligten haben bereits dem Konzept ausdrücklich zugestimmt  
und dieses als richtungweisend bezeichnet.

### **Die Zielsetzung:**

Mit diesem deutlich günstigeren Angebot soll die Nutzung der Busverkehre der RVM deutlich  
attraktiver gemacht werden, als sie es bis dato sind. Das IbbTicket kostet nur etwas mehr als  
das 7 Tage Ticket der RVM. Oder anders gesagt: Wer im Mittel 10 Mal ein Einzelticket für eine  
Busfahrt im Monat zum Preis von 3,30 Euro kauft, ist gut beraten, das IbbTicket zu nutzen.

Umgesetzt werden durch diesen Maßnahmenvorschlag die genannten städtischen Ziele.

Als Maßnahme zur Umsetzung des Step-Zieles 25 (Die Innenstadt Ibbenbürens muss weiter  
gestärkt werden, um in Konkurrenz mit den Oberzentren und der Grünen Wiese zu bestehen!)  
wurde u. a. die Einführung spezieller Serviceangebote am Samstag wie Gepäckaufbewahrung,  
Lieferservice, Kinderbetreuung und ermäßigte ÖPNV-Tarife beschlossen.

Wie in anderen ländlichen Regionen machen auch die Ibbenbürener schon seit längerem die  
Erfahrung, dass sich die Versorgung jeglicher Art aus den Ortsteilen zurückzieht und in der In-  
nenstadt konzentriert. Ob Lebensmittelversorgung, Bankdienstleistungen oder medizinische  
Versorgung, ob kirchliche, soziale, kulturelle, sportliche Angebote oder auch die Dorfkneipe –  
überall lässt sich dieselbe Tendenz erkennen. Bei allem Bemühen von vielen Engagierten in  
den Ortsteilen, die entstehenden Lücken durch ehrenamtliches Engagement zu schließen, wird  
man dadurch die Entwicklung nicht in Gänze aufhalten können und verschiedene Leistungen  
entziehen sich schlichtweg auch der Erbringung im Ehrenamt.

Die Ortsteile sind, auch ohne das Vorhalten der genannten Versorgungsfunktionen, höchst  
wertvolle und vor allem auch stark nachgefragte Lebensstandorte, wie derzeit etwa die Nach-  
frage nach Bauplätzen in Dörenthe zeigt, deren Bestand es zu sichern und zu stärken gilt. Dazu  
kann die Verbesserung der Erreichbarkeit der Versorgung durch Erhöhung der Mobilität zwi-  
schen den Ortsteilen und der Innenstadt einen wesentlichen Beitrag leisten.

Ein kostengünstiger ÖPNV schafft damit auch mehr soziale Mobilität und damit Chancengleich-  
heit.

Als Maßnahme zur Umsetzung des Step-Zieles 35 (Die Energieautarkie soll vor allem durch  
Energieeinsparung erreicht werden!) wurde insbesondere der Ausbau und die Verbesserung  
des ÖPNV beschlossen. Gleiches soll auch mit dem Maßnahmenziel 2.3 des integrierten Klima-  
schutzkonzeptes erreicht werden.

Der Sektor Verkehr bietet in der Stadt Ibbenbüren kurzfristig mittlere Einsparpotenziale. In na-  
her Zukunft sind diese vor allem über Wirkungsgradsteigerungen konventioneller Antriebe ab-  
sehbar. Je nach Szenario sind bis 2030 10 % bis 20 % CO<sub>2</sub>-Einsparungen im Verkehrssektor zu  
erreichen. Generell ist auf eine Bewusstseinsänderung in Bezug auf die Mobilität hinzuwirken,  
um sowohl Individualverkehre zu vermeiden, als auch die Auslastung der Fahrzeuge zu erhö-  
hen. Die Stärkung der Nahmobilität und des ÖPNV soll ebenfalls zur Senkung der CO<sub>2</sub>e-Emis-  
sionen beitragen. Denn: beim spezifischen Energiebedarf ist der ÖPNV deutlich besser als der  
Pkw: Auf einen Fahrgast/eine Person bezogen stößt ein Standardlinienbus nur 5 Prozent der  
CO<sub>2</sub>e-Emissionen eines Pkw aus.

Zwei weitere wichtige Vorteile des ÖPNV im Vergleich zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) sind dessen höhere Kapazität und der geringere Flächenverbrauch. Während die durchschnittliche Belegung eines Pkw nur 1,5 Personen und die Nutzungsdauer eines Pkw pro Tag im Schnitt eine Stunde beträgt, sind öffentliche Verkehrsmittel täglich bis zu 20 Stunden im Einsatz. Die Auslastung liegt während der gesamten Betriebszeit durchschnittlich bei rund 30 % und somit wesentlich höher als beim MIV.

Der ÖPNV macht grds. den öffentlichen Raum wieder zu einem nutzbaren Raum. Ein Mittelklassewagen benötigt acht Quadratmeter Fläche – ob er nun fährt oder steht. Bereits heute werden in den Siedlungsgebieten knappe Parkflächen und zu den Stoßzeiten überfüllte Straßen, lange Wartezeiten an Ampeln und Kreisverkehren oder auch nur beim Abbiegen beklagt. Der Raum für den nach wie vor wachsenden Individualverkehr steht nicht mehr für das zur Verfügung, was Städte eigentlich lebenswert macht. Erwiesenermaßen ist die Einwohnermobilität in „Autostädten“ (nach amerikanischem Vorbild) auch volkswirtschaftlich gesehen etwa doppelt so teuer wie in Städten mit stark ausgebautem ÖPNV. Auch Ibbenbüren investiert im Durchschnitt noch rund 3 Mio. Euro pro Jahr in den Ausbau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur. In den Nahverkehr zur Verlustabdeckung der Stadtbuslinien investiert Ibbenbüren im Mittel pro Jahr rund 0,3 Mio. Euro, ebenfalls finanziert aus Steuergeldern. Das Ungleichgewicht wird bereits allein aus diesen Zahlen für Ibbenbüren deutlich.

### **C. Finanzielle Auswirkungen**

#### **I. Voraussichtliche Kosten**

Im Jahr 2015 (eine neuere Gesamtabrechnung der RVM liegt bis dato noch nicht vor) entstanden durch die Busverkehre Gesamtkosten für die Stadt Ibbenbüren in Höhe von 1.012.000 Euro. Hiergegen waren Einnahmen in Höhe von 695.000 Euro zu rechnen. Die von der Stadt Ibbenbüren an die RVM entrichteten Entgelte für die Schülerbusverkehre sind in diesem Betrag enthalten. Der verbliebene Differenzbetrag in Höhe von 317.000 Euro wurde von der Stadt Ibbenbüren ausgeglichen. Nach Einschätzung der RVM hat sich dieses in den Jahren seit 2015 nicht wesentlich verändert. Die Abrechnungen der RVM bleiben allerdings insoweit abzuwarten. Für 2019 liegt der Zuschussbedarf zur Förderung des ÖPNV bei 392.139 Euro. Darin enthalten ist der Zuschuss für die ungedeckten Kosten des Stadtverkehrs mit rd. 285.000 Euro. Zuschüsse für die Regionalverkehrslinien, die Ibbenbüren durchqueren, sind über den Kreishaushalt und damit letztendlich die Kreisumlage abgedeckt.

Der sich durch das verbilligte Angebot etwaig ergebende Zuschussbedarf wäre aus dem Haushalt der Stadt Ibbenbüren zu finanzieren.

Derzeit werden die innerstädtischen Einnahmen (Preisstufen A, OM, 1M) auf den Fahrzeugen je nach Linie zugeordnet:

- Bareinnahmen auf RVM-Linien des Stadtverkehrs werden der Stadt Ibbenbüren angerechnet.
- Bareinnahmen auf RVM-Regionallinien werden dem Kreis angerechnet.

Im Bereich der Abo-Einnahmen werden die innerstädtischen Einnahmen (Preisstufen A, OM, 1M) – basierend auf dem Wohnort des Abonnenten – entweder der Stadt oder dem Kreis angerechnet.

Im Vergleich mit der letzten Abrechnung 2015 ergibt eine erste Abschätzung für das Jahr 2018, dass der Anteil der Einnahmen, der der Stadt Ibbenbüren zugeordnet werden kann, von 20 % auf ca. 25% angestiegen ist. Mit dieser Aufteilung von 25 % zu 75 % wird auch bzgl. der Aufteilung der Abo-Einnahmen gerechnet werden.

**Daraus ergibt sich folgende grundlegende Rechnung:**

Würden 100 Neukunden eine IbbenbürenCard erwerben, die die RVM der Stadt mit 39,20 Euro/Monat in Rechnung stellt und die Stadt würde diese für 99 Cent am Tag bzw. 29,70 Euro pro Monat im Halb- oder Jahresabo verkaufen, so ergäben sich folgende finanzielle Auswirkungen:

**Rechnungsstellung RVM an Stadt Ibbenbüren:**

100 Neukunden x 39,20 Euro Ticketpreis x 12 Monate =	47.040 Euro Kosten
100 Neukunden x 29,70 Euro Ausgabepreis x 12 Monate =	35.640 Euro Einnahmen
Nicht durch Abokundeneinnahmen gedeckter Betrag =	11.400 Euro

**Verrechnung im Kostendeckungsvertrag:**

100 Neukunden x 25 % Gutschrift im Kostendeckungsvertrag x 39,20 Euro x 12 Monate = 11.760 Euro Anrechnung für die Stadt im Kostendeckungsvertrag.

Hierbei hätte die Stadt Ibbenbüren zwei Ziele erreicht. Einerseits wäre die Attraktivität des ÖPNVs und der Stadt durch die Neukundengewinnung erhöht worden, andererseits wäre zumindest eine kleine Einsparung von 360 Euro erzielt worden. Aufgrund der Preisgestaltung und des Verrechnungssystems ist ein finanzieller Verlust der Stadt allein über den Verkauf der Ibb-Tickets nicht möglich.

**Mögliche finanzielle Risiken:**

Mögliche finanzielle Risiken liegen darin, dass es bei den 136 vorhandenen Abo-Kunden zu Kündigungen der bestehenden und Wechsel zum IbbTicket kommen könnte und insoweit Einnahmeausfälle zu verzeichnen wären.

Die Gesamteinnahmen pro Jahr bei 136 Karteninhabern liegen bei rd. 62.500 Euro. Sollten alle 136 Kunden das Abo kündigen und wechseln, läge der von der Stadt Ibbenbüren zu tragende Verlustanteil in Höhe von 25 % bei rd. 4.400 Euro, gegen die noch die Mehreinnahme von 360 Euro aus dem Verkauf der IbbTickets zu rechnen wäre.

Art des Abos	Anzahl	Kosten pro Monat	Einnahmen p.a.	Neue Abo Einnahmen p.a.	Differenzbetrag Abos p.a.
Monatstickets	13	€ 56,40	€ 8.798,40	€ 4.633,20	-€ 4.165,20
Monatstickets Schüler	12	€ 43,90	€ 6.321,60	€ 4.276,80	-€ 2.044,80
Schülerabos	50	€ 39,20	€ 23.520,00	€ 17.820,00	-€ 5.700,00
Abos	15	€ 45,12	€ 8.121,60	€ 5.346,00	-€ 2.775,60
60+ Abos	10	€ 29,30	€ 3.516,00	€ 3.564,00	€ 48,00
Jobtickets	26	€ 39,20	€ 12.230,40	€ 9.266,40	-€ 2.964,00
Abos Partnerunternehmen (Schiene)	10				
<b>Gesamt</b>	136		€ 62.508,00	€ 44.906,40	-€ 17.601,60
<b>Abo Preis neu</b>	€ 29,70				

