

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0048/2016/IV

Datum:
11.03.2016

Federführung:
Dezernat IV, Bürgeramt

Beteiligung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Betreff:

Sachstand Sozialticket in Heidelberg

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 06. Mai 2016

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Haupt- und Finanzausschuss	13.04.2016	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	28.04.2016	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Der Haupt- und Finanzausschuss und der Gemeinderat nehmen die Informationen zur Entwicklung und zum Mittelverbrauch für die Bezuschussung des Sozialtickets sowie zum Stand der Verhandlungen zwischen der Stadt Heidelberg und der Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN) (Antrag zum Haushalt 2015/2016) zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Aufwand 2016	circa 600.000 €
Einnahmen:	
Keine	
Finanzierung:	
Ansatz in 2016	536.000 €
Übertragene nicht verbrauchte Mittel aus 2015	rund 64.000 €

Zusammenfassung der Begründung:

Die Nachfrage am Sozialticket ist 2015 gestiegen. Zur Deckung der Bezuschussung des Sozialtickets stehen im Jahr 2016 insgesamt 600.000 € zur Verfügung.

Die URN GmbH hat kein Angebot für eine Umstellung der Finanzierung auf das Modell „Karte ab 60“ als wirtschaftliches, sich selbst tragendes Sozialticket, unterbreitet.

Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 13.04.2016

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 13.04.2016

2.3 Sachstand Sozialticket in Heidelberg

Informationsvorlage 0048/2016/IV

Oberbürgermeister Dr. Würzner begrüßt Herrn Rüdiger Schmidt, Geschäftsführer der Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN), der für diesen Tagesordnungspunkt für Fragen zur Verfügung steht.

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Holschuh, Stadtrat Zieger, Stadtrat Rothfuß, Stadträtin Stolz, Stadträtin Prof. Dr. Schuster und Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz

Folgende Hauptargumente und Fragen werden vorgetragen:

- Das Sozialticket in Heidelberg sei ein Erfolgsmodell. Dies gehe deutlich aus dem Sachstandsbericht hervor.
- Mit den daraus abgeleiteten Aussagen in der Vorlage sei man nicht zufrieden.
- Die Argumentation der URN im Schreiben vom 14.04.2015 (Anlage 01 zur Drucksache 0048/2016/IV) sei nicht ganz nachvollziehbar. Einerseits werde anerkannt, dass durch die Einführung des Sozialtickets vergleichsweise viele Neukunden generiert werden konnten, andererseits werde aufgrund allgemeinen Fahrgastrückgangs ein Angebot für ein verbundweites Sozialticket abgelehnt. Dies passe nicht zusammen.
- Welche Strategie / welches Konzept habe die URN, um neue Nutzer zu generieren beziehungsweise den Fahrgastrückgang zu stoppen? Welche Anreize könnten gesetzt werden?
- Die URN habe bisher nicht nachvollziehbar dargelegt, warum kein Angebot eines Sozialtickets analog der Karte ab 60 oder des Jobtickets möglich sei.
- Wie hoch müsste ein städtischer Zuschuss sein, um eine Finanzierung des Sozialtickets analog des Jobtickets zu ermöglichen? Gebe es hierzu schon eine Berechnungsgrundlage?
- Gebe es auf Landesebene eine Möglichkeit für Zuschüsse? Als Beispiel könnte hier das Land Nordrhein-Westfalen gelten. Gebe es von Seiten der URN hierzu eine Initiative?

Im Laufe der Aussprache weist Stadtrat Zieger auf den Antrag der Fraktion die Linke / Piraten (Antrag 007/2016/AN) hin und bringt diesen als **Sachantrag** in die Diskussion ein:

Für das Sozialticket werden im Haushalt des Jahres 2016 die gleichen Mittel wie im Jahr 2015 bereitgestellt.

Stadtrat Rothfuß stellt den **Antrag**

Es soll eine Berechnung vorgelegt werden, wie sich die Kosten darstellen würden, wenn das Sozialticket analog dem Jobticket eingeführt würde.

Herr Schmidt erläutert die Sicht der URN, geht auf die historisch gewachsene Tarifstrukturen ein und hebt hervor, dass keine der Ticket-Arten, wie Karte ab 60 und ähnliches, wirtschaftlich kostendeckend sei. Mit einem Angebot zum Sozialticket wären Einnahmeverluste verbunden. Ein verbundweites Sozialticket würde Teile der Zweckverbandsmitglieder finanziell überfordern und sei somit nicht darstellbar. Aus seiner Sicht sei eine Erhöhung der Fahrgastzahlen nur über ein gutes / besseres Angebot (bessere Anbindung, kürzere Fahrtzeiten) zu erreichen.

Für die Mitglieder des Haupt- und Finanzausschusses ist die Argumentation hinsichtlich der Einnahmeverluste beim Sozialticket nicht nachvollziehbar. Im Gegenteil verringere doch jeder Neukunde das vorhandene Defizit. Nur, wenn durch die zusätzlichen Nutzer zusätzliche Investitionen in die Infrastruktur getätigt werden müssten, sähe dies anders aus. Dies sei aber hier in keiner Weise zu erkennen.

Hinsichtlich des Sozialtickets in Nordrhein-Westfalen berichtet Herr Schmidt, dass dem Verkehrsverbund die entstehende Differenz durch das Land ausgeglichen werde. Zudem habe auch dort das bereitgestellte Geld schnell nicht mehr ausgereicht und es habe innerhalb kürzester Zeit zwei Tarifanpassungen gegeben. Hieran könne man gut erkennen, dass ein Sozialticket viel Geld koste. In Baden-Württemberg habe es unter der bisherigen Landesregierung keine Anzeichen einer Bereitschaft zur Förderung gegeben. Es wäre jedoch zu begrüßen, wenn sich dies in der neuen Legislaturperiode ändern würde.

Oberbürgermeister Dr. Würzner fordert die URN auf, einen Anreiz auch für andere Verbundmitglieder zu schaffen, ein Sozialticket einzuführen. Es gehe dabei nicht um eine Vollfinanzierung durch die URN, vielmehr müsse auch die jeweilige Kommune bereit sein, entsprechende Gelder zur Verfügung zu stellen. Es wäre jedoch eine positive Botschaft, wenn aufgrund der positiven Erfahrungen in Heidelberg (Gewinn von Neukunden) die URN bereit wäre, ein Sozialticket mit einem Zuschuss (in welcher Höhe auch immer) zu unterstützen, um andere Städte zum Mitmachen anzuregen. Eine Option, die man hinsichtlich der Finanzierbarkeit / besseren Ausnutzung prüfen sollte, wäre vielleicht auch eine Flexibilisierung in der Zeitnutzung.

Herr Schmidt zeigt sich offen, den Vorschlag von Oberbürgermeister Dr. Würzner in die entsprechenden Gremien mitzunehmen. Er bitte jedoch, hinsichtlich der Höhe des möglichen Zuschusses seitens der URN nicht allzu große Erwartungen zu haben. Dennoch halte auch er ein Signal in diese Richtung für richtig. Er werde daher einen entsprechenden Vorschlag für die Gremien vorbereiten und rechnerisch darlegen, wie ein möglicher Zuschuss zu rechtfertigen wäre.

Stadtrat Holschuh möchte abschließend hinsichtlich der Mobilitätspauschale bei Empfängern von Leistungen nach dem Sozialgesetzbuch (SGB) II und XII wissen, ob angedacht sei, diese in absehbarer Zeit zu erhöhen. Die letzte Erhöhung liege bereits mehrere Jahre zurück.

Oberbürgermeister Dr. Würzner sagt eine schriftliche Antwort bis zur Sitzung des Gemeinderates am 28.04.2016 zu.

Hinsichtlich des Antrages von Stadtrat Zieger führt Oberbürgermeister Dr. Würzner aus, dass derzeit noch nicht absehbar sei, wann die Mittel ausgeschöpft seien und wieviel Geld für eine komplette Finanzierung des Sozialticket im Jahr 2016 noch benötigt würden. Er sagt jedoch zu, dass die Verwaltung rechtzeitig eine entsprechende Beschlussvorlage vorlegen werde, die eine weitere Mittelbereitstellung ermögliche, wenn diese notwendig sei.

Stadtrat Zieger zieht daraufhin seinen Antrag zurück.

Aufgrund der Zusage von Herrn Schmidt kommt der **Antrag** von **Stadtrat Rothfuß** nicht mehr **zur Abstimmung**.

Es werden folgende Arbeitsaufträge festgehalten:

1. Herr Schmidt, Geschäftsführer der Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN) greift den Vorschlag „Finanzierung Sozialticket analog Jobticket“ auf, erstellt eine entsprechende Berechnungsgrundlage und stellt diese in den entsprechenden Gremien der URN und den Zweckverbandsmitgliedern vor, mit dem Ziel, mit Unterstützung der URN und der Kommunen verbundweit das Angebot eines Sozialtickets einzuführen.
2. Die Verwaltung beobachtet die Entwicklung des Sozialtickets im Jahr 2016 und erstellt bei Auslaufen der Mittel rechtzeitig eine entsprechende Beschlussvorlage an den Gemeinderat, die eine Erhöhung der Mittel und Finanzierbarkeit des Sozialtickets für das komplette Jahr 2016 ermöglicht.
3. Die Verwaltung macht sich kundig, ob eine Erhöhung der Mobilitätspauschale bei Empfängern von Leistungen nach dem Sozialgesetzbuch (SGB) II und XII vorgesehen ist und gegebenenfalls in welcher Höhe. Die Antwort wird bis zur Sitzung des Gemeinderates am 28.04.2016 vorgelegt.

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Sitzung des Gemeinderates vom 28.04.2016

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates am 28.04.2016:

33.2 Sachstand Sozialticket in Heidelberg Informationsvorlage 0048/2016/IV

Oberbürgermeister Dr. Würzner verweist auf das Beratungsergebnis der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 13.04.2016, in der folgende Arbeitsaufträge festgehalten wurden:

1. Herr Schmidt, Geschäftsführer der Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN) greift den Vorschlag „Finanzierung Sozialticket analog Jobticket“ auf, erstellt eine entsprechende Berechnungsgrundlage und stellt diese in den entsprechenden Gremien der URN und den Zweckverbandsmitgliedern vor, mit dem Ziel, mit Unterstützung der URN und der Kommunen verbundweit das Angebot eines Sozialtickets einzuführen.
2. Die Verwaltung beobachtet die Entwicklung des Sozialtickets im Jahr 2016 und erstellt bei Auslaufen der Mittel rechtzeitig eine entsprechende Beschlussvorlage an den Gemeinderat, die eine Erhöhung der Mittel und Finanzierbarkeit des Sozialtickets für das komplette Jahr 2016 ermöglicht.
3. Die Verwaltung macht sich kundig, ob eine Erhöhung der Mobilitätspauschale bei Empfängern von Leistungen nach dem Sozialgesetzbuch (SGB) II und XII vorgesehen ist und gegebenenfalls in welcher Höhe. Die Antwort wird bis zur Sitzung des Gemeinderates am 28.04.2016 vorgelegt.

Oberbürgermeister Dr. Würzner ergänzt auf Nachfrage von Stadtrat Holschuh, dass voraussichtlich zur Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses am 13.07.2016 mit einem Ergebnis der URN gerechnet werden könne.

Er sagt, auf Bitten von Stadtrat Holschuh zu, das Ansinnen beim URN weiter zu verfolgen.

Mit der Maßgabe der oben aufgeführten Arbeitsaufträge und den Zusagen von Oberbürgermeister Dr. Würzner wird die Vorlage zur Kenntnis genommen.

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Begründung:

Der Gemeinderat hat am 24.07.2013 für Inhaber/innen eines Heidelberg-Passes oder eines Heidelberg-Passes+, die zwischen 18 und 59 Jahre alt sind, die Einführung des Sozialtickets zum 01. Januar 2014 beschlossen. Das Sozialticket wird durch die Bezuschussung von folgenden Zeitkarten der RNV umgesetzt:

- Monatskarte Jedermann (Stadtgebiet Heidelberg)
- Jahreskarte Jedermann (Stadtgebiet Heidelberg)
- Jahreskarte Rhein-Neckar-Ticket (Verbundgebiet)

Durch diese Wahlmöglichkeit kann die Zeitkarte erworben werden, die dem Nutzungsverhalten des Käufers/der Käuferin am ehesten entspricht. Die einzelnen Zeitkarten werden unterschiedlich bezuschusst, so dass mindestens ein Eigenanteil von 24,05 €/Monat (=Jahreskarte Jedermann) von den Nutzern zu entrichten ist.

Bei Empfängern von Leistungen nach dem SGB II und XII enthält der Regelsatz bereits eine Mobilitätspauschale von 24,05 €, die dann als Eigenanteil eingesetzt werden kann.

1. Information über die Bezuschussung des Sozialtickets in Heidelberg in den Jahren 2014 und 2015

Die Nachfrage der circa 4.400 Heidelberg-Pass und Heidelberg-Pass+-Inhaber/innen, die Anspruch auf ein Sozialticket haben, hat sich wie folgt entwickelt:

Jahreskarten:

2015 haben 1.308 Personen (29,7 % der Anspruchsberechtigten) eine Jahreskarte (Jahreskarte Jedermann = 702, Rhein-Neckar-Ticket = 606) erworben.

Im Jahr 2014 waren es 1.093 Personen (24,8 % der Anspruchsberechtigten) mit 603 Jahreskarte Jedermann und 490 Rhein-Neckar-Tickets.

Der Zuschussbedarf für die Jahreskarten stieg von circa 422.000 Euro (2014) auf circa 523.000 Euro (2015).

Monatskarten:

899 Anspruchsberechtigte kauften 2015 mindestens einmal eine Monatskarte Jedermann. Insgesamt wurden 3.505 Monatskarten bezuschusst.

2014 waren es 803 Personen, die 2.746 Monatskarten erworben haben (Zahlen für Monats- und Jahreskarten entsprechen den tatsächlichen Verkaufszahlen der rnv aus 2014).

Der Zuschussbedarf für die Monatskarten stieg von circa 86.000 Euro (2014) auf circa 117.000 Euro (2015).

Anspruchsberechtigung:

95,1 % der Nutzer/innen des Sozialtickets hatten beim Kauf eines Sozialtickets im Jahr 2014 einen Heidelberg-Pass. Lediglich 4,9 % der Nutzer/innen gehören zum geringverdienenden Personenkreis des Heidelberg-Pass+. Dieses Verhältnis verschob sich 2015 nur gering auf 95,7 % zu 4,3 %.

Verteilung auf die Stadtteile:

Die Stadtteile mit der größten Nachfrage nach dem Sozialticket sind in beiden Jahren Kirchheim, Emmertsgrund, Rohrbach und Pfaffengrund. Gerade in diesen Stadtteilen stieg die Nachfrage gegenüber dem Jahr 2014 deutlich.

Die Zahl der Heidelberg-Pass bzw. Heidelberg-Pass+-Inhaber/innen blieb in den beiden zurückliegenden Jahren in diesen Stadtteilen jedoch nahezu gleich.

Änderung des Nutzungs- und Kaufverhaltens:

Im Jahr 2014 haben von 460 Personen, die vorher Einzelfahrscheine und vergünstigte Einzelfahrscheine für ihre Fahrten nutzten, 273 Personen eine Jahreskarte und 187 Personen Monatskarten gekauft.

Im Jahr 2015 haben weitere 77 Personen, die vorher nur Einzelfahrscheine nutzten Jahreskarten (38 Personen) und Monatskarten (39 Personen) erworben.

Von 774 Personen, die vorher den ÖPNV nicht oder nicht regelmäßig genutzt haben, kauften sich im Jahr 2014 insgesamt 368 Personen eine Jahreskarte und 406 Personen Monatskarten. 2015 erwarben weitere 522 Käufer ein Sozialticket, obwohl sie vorher den ÖPNV nicht oder nicht regelmäßig nutzten, wovon 273 eine Jahreskarte und 249 Monatskarten kauften.

2. Stand der Verhandlungen mit dem URN unter Zuziehung des URN Antrag Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen

Bereits im März 2015 hatte die URN GmbH die nachfolgend aufgeführte erste kurze Stellungnahme abgegeben, als in der Vorbereitung des Doppelhaushaltes 2015 und 2016 die Finanzierung des Sozialtickets analog des bisher bewährten Modells „Karte ab 60“ thematisiert wurde:

„Am 24. Juni 2010 hat der ZRN (Zweckverband der Aufgabenträger im Verkehrsverbund Rhein-Neckar) beschlossen, dass das Thema Sozialticket von Seiten des Verbundes aufgrund der Finanznot der Kreise und Kommunen nicht weiterzuerfolgen ist. Ungeachtet dessen existieren eine Reihe von unterschiedlichen lokalen Angeboten für sozial schwache ÖPNV-Nutzer. Diesen Angeboten ist gemein, dass es sich dabei stets um Angebote des VRN-Regeltarifs handelt, die von der URN GmbH zum regulären Preis verkauft und von den Gebietskörperschaften vergünstigt an die Bezugsberechtigten abgegeben werden. Eine andere Verfahrensweise halten wir derzeit für nicht möglich.“

Die Verwaltung hat inzwischen in einem Schreiben (vom 05.03.2015) an die URN GmbH etwas ausführlicher erläutert, welche Vorstellung mit der Umstellung auf ein Finanzierungsmodell analog zur „Karte ab 60“ verknüpft wird und darum gebeten, einen Vorschlag hierfür zu unterbreiten.

In Anlage 01 befindet sich das Antwortschreiben der URN GmbH vom 14.04.2015.

Eingeräumt wird hierbei eine bundesweit vergleichsweise hohe Nutzungsquote beim Sozialticket Heidelberg. Dies ließe sich unter anderem auf das vorbildhafte Sozialticketmodell in Heidelberg zurückführen.

Das jetzige Modell sei flexibel und ermögliche es den Nutzern ein auf ihre Bedürfnisse zugeschnittenes Ticket zu erwerben. Durch das Modell der Bezuschussung des ÖPNV-Tickets durch die Stadt Heidelberg, habe diese es in der Hand, den finanziellen Gesamtaufwand nach den eigenen wirtschaftlichen Möglichkeiten über die Höhe der Zuschussbeträge auszugleichen.

Jedoch könne die URN GmbH kein Angebot für ein sich selbst tragendes und somit „eigenwirtschaftliches“ und damit auch nach dem Solidarprinzip finanziertes Sozialticket unterbreiten. Auf der Basis eines wirtschaftlichen Gesamtergebnisses des VRN im Jahr 2014, das durch nennenswerte Fahrgastrückgänge im Verkehrsgebiet des VRN (siehe VRN Verbundbericht 2014/2015, Seite 6 und 7) insgesamt und entsprechend fehlenden Fahrgeldeinnahmen gekennzeichnet war, wäre keine andere Finanzierung als die bisherige Bezuschussung der ÖPNV-Tickets aus Sicht der URN GmbH denkbar.

Ein nach dem Solidarprinzip finanziertes Sozialticket würde aber auch bedeuten, dass alle betroffenen Bürger im Verbundraum einen Zugang dazu erhalten sollten.

Die Stadt Heidelberg hat daraufhin den Kontakt insbesondere mit dem angrenzenden Rhein-Neckar-Kreis gesucht, um zu erfahren, wie weit die dortigen Verhandlungen zur Einführung eines Sozialtickets gediehen sind. Nach Bildung eines Arbeitskreises haben tiefer gehende Untersuchungen zur Erkenntnis geführt, dass die Einführung eines bezuschussten ÖPNV-Tickets (Sozialticket) in einem Flächenkreis schwieriger sei, als bei den benachbarten Stadtkreisen (Heidelberg und Mannheim). Durch die größeren Entfernungen, die im Landkreis zurückgelegt werden müssen (Wabensystematik), entstehe ein erheblicher Zuschussaufwand durch den Aufgabenträger Rhein-Neckar-Kreis. Darüber hinaus stellte man fest, dass die verwaltungstechnische Umsetzung durch die Kreisgemeinden eine große Herausforderung darstellen würde.

Im Rahmen der Beratung und Beschlussfassung des Haushalts 2016 in der Sitzung des Kreistags im Dezember 2015 lag ein Gemeinschaftsantrag von bestimmten Fraktionen vor, der nach ausführlicher Vorberatung im Arbeitskreis anschließend mehrheitlich abgelehnt wurde. Schließlich verhandelte der Kreistag in seiner Sitzung Mitte Dezember 2015 eine Verwaltungsvorlage dazu, jedoch konnten keine politischen Mehrheiten für die Einführung eines solchen Tickets gefunden werden. Der dortige politische Antrag beabsichtigte zunächst einen Zuschussbetrag von 300 T € in den Haushalt 2016 des Rhein-Neckar-Kreises einzustellen, um einen monatlichen Zuschuss für ein „Rhein-Neckar-Ticket“ bereitstellen zu können.

Parallel zur politischen Diskussion im Rhein-Neckar-Kreis im Dezember 2015 gab es im Rahmen der Haushaltsberatungen der Stadt Mannheim kritische Diskussionen um das bisher von der Stadtverwaltung zur Verfügung gestellte Budget in Höhe von 400 T €, das es den berechtigten Personen ermöglicht, zwei Mehrfahrtenkarten-Heftchen für je 5 Fahrten mit Preisnachlass zu erhalten (Eigenanteil 5 € pro Heftchen und Nutzer). Der Budgeterhöhung für das Jahr 2016 wurde schließlich zugestimmt, sodass auch hier ein dem Zuschussmodell Heidelberg ähnliches Finanzierungsmodell betrieben wird.

3. Mittelverbrauch 2014/2015 und Prognose 2016 **Antrag Fraktion Die Linke / Piraten und Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen**

Der Gemeinderat hatte für die Einführung des Sozialtickets bereits 2013 einen Betrag in Höhe von 140.000 € bereitgestellt. Da das Sozialticket aber erst zum 01.01.2014 eingeführt wurde, konnte dieser Betrag auf das Folgejahr übertragen werden.

Im Jahr 2014 wurden von den planmäßigen Mitteln in Höhe von 536.000 €, zuzüglich dem Übertrag aus 2013, lediglich 508.000 € verbraucht, weshalb 168.000 € nach 2015 übertragen werden konnten.

Somit standen für das Haushaltsjahr 2015 insgesamt 704.000 € zur Verfügung.

Im Jahr 2015 ist die Nachfrage nach dem Sozialticket weiter gestiegen, so dass insgesamt ein Zuschussbetrag von rund 640.000 € an die RNV überwiesen wurde.

Aufgrund der Entwicklung seit Einführung des Sozialtickets steht zu erwarten, dass sich der städtische Zuschussbedarf weiter erhöhen wird.

Zuschuss 2014: 508.000 €

Zuschuss 2015: 640.000 €

Wenn die Nachfrage im Jahr 2016 unverändert bleibt oder sogar steigt, werden die bereitgestellten Mittel von 600.000 € nicht ausreichen. Eine realistische Prognose kann allerdings frühestens nach der Sommerpause 2016 vorgenommen werden.

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
QU 1		Solide Haushaltsführung Ziel/e:
SOZ 1		Armut bekämpfen, Ausgrenzung verhindern Ziel/e:
MO 1		Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

gezeichnet
Wolfgang Erichson

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Antwortbrief URN GmbH vom 14.04.2015