

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0289/2020/BV**

Datum:  
10.09.2020

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:  
Dezernat V, Kämmereiamt  
Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB)  
Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV)

Betreff:

**Ablehnung der Einführung des 365-Euro-  
Jahrestickets für die Nutzung des Öffentlichen-  
Personennahverkehrs**

## Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bau- und Umweltausschuss	15.09.2020	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	08.10.2020	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

### **Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Die Mitglieder des Bau- und Umweltausschusses sowie des Gemeinderates nehmen den Stand der Prüfung zur Einführung eines 365-Euro-Jahrestickets zur Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Heidelberg zur Kenntnis und der Bewerbung der Stadt Heidelberg als Modellstadt für die Einführung des 365-Euro-Tickets beim Bund zur Kenntnis. Dabei stimmen die Mitglieder des Bau- und Umweltausschusses und des Gemeinderates dem von der Verwaltung skizzierten weiteren Vorgehen zu und lehnen die Einführung eines 365-Euro-Tickets in Heidelberg ab.*

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
• keine	
<b>Einnahmen:</b>	
• keine	
<b>Finanzierung:</b>	
• keine	
<b>Folgekosten:</b>	
• keine	

Bei Umstellung aller Jahres- und Halbjahreskarten auf ein 365-Euro-Jahresticket für Heidelberg würden die auszugleichenden **Fahrgeldeinnahmenausfälle** laut einer ersten Einschätzung des VRN mindestens **rund 4,82 Millionen Euro** pro Jahr betragen (Preisstand 2020. Hierfür sind keine entsprechenden finanziellen Mittel im Haushalt der Stadt Heidelberg gegeben (siehe dazu Seite 3.2 unter Punkt 2).

### **Zusammenfassung der Begründung:**

Im Klimaschutzaktionsplan (0329/2019/BV) wurde unter Punkt 10, Teil 2 die Prüfung der Bewerbung der Stadt Heidelberg als Modellstadt für die Einführung des 365-Euro-Tickets beim Bund beschlossen. Die Verwaltung kann nach erfolgter Prüfung die Einführung eines 365-Euro-Jahrestickets nicht empfehlen.

## Begründung:

### **1. Prüfung Einführung des 365-Euro-Jahrestickets zur Nutzung des ÖPNV und Bewerbung als Modellstadt für die Einführung des 365-Euro-Tickets beim Bund (Punkt 10 des Klimaschutzaktionsplans (0329/2019/BV))**

Das sogenannte 365-Euro-Ticket wurde mittlerweile durch verschiedene Positionspapiere und Analysen bewertet. Dabei werden in der Anlage solche beigefügt, welche insbesondere auch die Finanzierbarkeit im Blick haben. Als Anlagen 1-4 zur Vorlage sind die Veröffentlichungen des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sowie die Studie der civity Management Consultants „Das beste Angebot ist nicht der Preis – Der ‚Wiener Weg‘: Weit mehr als die 365-Euro-Jahreskarte“ beigefügt.

VRN, VDV, rnv und HSB sehen in einem 365-Euro-Ticket eine Maßnahme, bei der Kosten und Zielerreichung in keinem wirtschaftlich vertretbarem Verhältnis stehen, da insbesondere hohe Einnahmeverluste von der öffentlichen Hand auszugleichen wären, aber nicht damit zu rechnen ist, dass das 365-Euro-Ticket allein zu einem entsprechend hohen Umstieg auf den ÖPNV führt.

Will man eine Erhöhung der Fahrgastzahlen erreichen (Klimaschutzaktionsplan), kann dies aus fachlicher Sicht nur durch die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV erzielt werden. Dies wiederum ist nur durch Qualitätssteigerungen aufgrund Ausbau von Angebot und Infrastruktur möglich. Eine reine tarifliche Maßnahme ist nicht dazu geeignet. Darüber hinaus wären 365-Euro-Tickets in Kommunen und Gebietskörperschaften des VRN grundsätzlich in den VRN-Gremien zu beschließen. Sie würden dabei andere VRN-Jahreskarten (unter anderem Jobtickets) in Frage stellen, sodass eine Tarifreform erforderlich wäre.

Im Zusammenhang mit dem 365-Euro-Ticket wird als Erfolgsmodell stets die Stadt Wien genannt, die dieses Ticket im Jahr 2012 einführt. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass der sogenannte „Wiener Weg“ besondere Rahmenbedingungen aufweist. So wird in Wien möglicherweise der Fuß- und Fahrradverkehr durch den öffentlichen Verkehr ersetzt, denn eine nennenswerte Änderung beim Modal Split zu Gunsten des ÖPNV gab es seit der Einführung des 365-Euro-Tickets nicht (Modal Split ÖPNV Wien 2011: 37 % und 2018: 38 %). Weiterhin gab es seitdem ebenfalls keinen nennenswerten Neukundeneffekt, sondern lediglich ein verändertes Kaufverhalten hin zum 365-Euro-Ticket. Zudem ist der ÖPNV in Wien aufgrund des dichten Taktes und des guten Haltestellennetzes attraktiv. Um dies zu erreichen, investiert die Stadt seit langem kontinuierlich sehr hohe Summen in den Ausbau des ÖPNV, allerdings sind durch die Tarifabsenkung weitere Investitionen nur noch schwierig zu finanzieren. Zur Kompensation der Mindererlöse wurden beispielsweise die Preise aller anderen Tickets angehoben, die Parkraumbewirtschaftung intensiviert und erheblich verteuert und die Arbeitgeber müssen für jeden Mitarbeitenden eine sogenannte zweckgebundene Dienstgeberabgabe entrichten. Letzteres wird in Deutschland derzeit als nicht zulässig eingestuft.

Verwaltung, rnv und HSB empfehlen aufgrund der zuvor dargelegten Gründe, die Idee eines 365-Euro-Tickets nicht mehr weiter zu verfolgen. Auch die Teilnahme an einem möglichen Förderaufruf zur Modellstadt für die Einführung eines 365-Euro-Tickets ist in diesem Zusammenhang nicht zu empfehlen.

Die theoretisch für ein Bundesprojekt zur Modellstadt jährlich benötigten Mittel, die nach Ablauf der zeitlich befristeten Bundesförderung von der Stadt Heidelberg zu tragen wären, sollten aus Sicht der Verwaltung für die Ausweitung und die Erhöhung der Qualität des ÖPNV-Angebotes in Heidelberg sowie die Umstellung auf klimafreundliche Antriebe genutzt werden, da dies auf Grundlage der vorliegenden Untersuchungen einen größeren Mehrwert für die Fahrgäste und potenziellen Neukunden hat.

Lediglich mit einer Reduzierung des Tarifs können nach allen vorliegenden Erfahrungen aus anderen Kommunen nur sehr wenige Fahrgäste zum Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV gewonnen werden. Hinzu kommt die Finanzierung der Weiterführung, da der auszugleichende Tarifaufschlag jährlich um circa 3 % ansteigen würde und dabei den städtischen Haushalt zu 100 % belasten würde.

Aus Sicht der Verwaltung ist zur dauerhaften Stärkung des ÖPNV eine Kombination von Angebotsausweitungen und der Schaffung einer nachhaltigen Finanzierung weiter zu verfolgen, wie zum Beispiel die vom Land Baden-Württemberg untersuchten Finanzierungsarten („Drittnutzerfinanzierung“). Zum Thema wird in demselben Gremium (Bau- und Umweltausschuss 15.09.2020) eine Informationsvorlage beraten. Dort werden die Ergebnisse der vom Land Baden-Württemberg durchgeführten Untersuchung „Drittnutzerfinanzierung im ÖPNV – Mobilitätspass“ vorgestellt. Unter anderem wurden die Städte Mannheim und Heidelberg im Verkehrsgebiet Rhein-Neckar als Modellkommunen untersucht.

## **2. Kostenschätzung bei Einführung des 365-Euro-Tickets**

Eine erste Einschätzung des VRN aus Januar 2020 ergab, dass die Summe der Fahrgeldeinnahmeausfälle bei Umstellung aller Jahres- und Halbjahreskarten auf ein 365-Euro-Jahresticket für Heidelberg mindestens rund 4,82 Millionen Euro pro Jahr betragen würde (Preisstand 2020). Weitere Ausgleichsleistungen, wie Schwerbehindertenausgleich nach SGB IX und Mittel nach ÖPNV-G Baden-Württemberg sowie Folgeausfälle, zum Beispiel im Bereich Kombi-Tickets sind dabei nicht inbegriffen. Diese Einnahmeausfälle müssten von der öffentlichen Hand getragen werden. Bleibt der Preis von 365 Euro konstant, steigen diese Defizite entsprechend der VRN-Tarifentwicklung um circa 3 % jährlich. Grundsätzlich können die Tarife des ÖPNV in Heidelberg nicht unabhängig vom VRN geändert werden. Da wesentliche Verkehrsverlagerungen bei der Einführung eines 365-Euro-Tickets vom motorisierten Individualverkehr nicht zu erwarten sind, werden bei dieser Maßnahme geringe Klimaeffekte mit verhältnismäßig hohen Haushaltsmitteln verbunden. Hierzu liegt keine Berechnung vor. Da weitere finanzielle Effekte zu berücksichtigen sind, ist wahrscheinlich von einem höheren haushaltswirksamen Betrag als bisher von VRN berechnet, auszugehen.

Hierfür sind keine finanziellen Mittel im Haushalt der Stadt Heidelberg eingeplant.

## **3. Blick in andere Städte in Baden-Württemberg**

Stadt Karlsruhe: In Karlsruhe wird das Thema nach fachlicher Debatte in den dafür zuständigen Aufsichtsratsgremien des Verkehrsverbundes und der Verkehrsunternehmen im Rahmen der anstehenden Haushaltsberatungen (Doppelhaushalt 2021/2022) erneut diskutiert. Es ist davon auszugehen, dass in den städtischen Gremien neben der verkehrlichen Wirksamkeit der Maßnahme auch die Möglichkeit einer dauerhaften Finanzierung diskutiert wird.

Stadt Ulm: In Ulm wurde die Einführung eines 365-Euro-Tickets vorerst abgelehnt. Neben der Problematik der dauerhaften Finanzierung auch ohne die „corona-bedingten“ Einflüsse erwartet die Stadt Ulm ebenfalls keine nennenswerten Fahrgaststeigerungen. Mehr Potenzial, um mehr Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen, wird im Ausbau des Nahverkehrsangebots gesehen, zu dem auch der Ausbau der Verknüpfungsmöglichkeiten zu Fahrrad und E-Tretrollern gezählt wird (Mobilitätsarten, die zur Ergänzung des ÖPNV beitragen).

Stadt Stuttgart: Die Stadt Stuttgart ist ebenfalls Modellkommune des Landes Baden-Württemberg im Zuge der Untersuchung „Drittnutzerfinanzierung im ÖPNV – Mobilitätspass“. Darüber hinaus führt die Stadt Stuttgart im Vorgriff auf die Ergebnisse der Untersuchung zum 01.09.2020 für Schüler und Azubis mit Wohnsitz in Stuttgart ein sogenanntes 365-Euro-Ticket für derzeit 27.000 Schüler und 10.000 Azubis ein. Die Stadt bezuschusst damit das School-Abo und Ausbildungs-Abo so, dass der Eigenanteil nur noch 365 Euro pro Jahr beträgt. Diese Tickets sind in Stuttgart und im gesamten Gebiet des Verkehrsverbundes Stuttgart (derzeit zu einem Preis in Höhe von rund 720 Euro) gültig.

## 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	-	<b>Ziel/e:</b> Solide Haushaltswirtschaft <b>Begründung:</b> Ein Ausgleich der Einnahmehausfälle an den VRN in Höhe von mindestens rund 4,82 Millionen Euro pro Jahr bei erwarteten relativ geringen Klimaeffekten widerspricht einer soliden Haushaltswirtschaft.
MO 1	-	<b>Ziel/e:</b> Umwelt- stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern <b>Begründung:</b> Aufgrund der Erfahrung aus anderen Städten ist nicht mit einem großen Anstieg der Fahrgastzahlen zu rechnen.
MO 6	-	<b>Ziel/e:</b> Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr <b>Begründung:</b> Aufgrund der Erfahrungen aus anderen Städten ist nicht mit einer deutlichen Veränderung des Modal Splits hin zum Umweltverbund zu rechnen.

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Die begrenzten finanziellen Mittel sollen möglichst so eingesetzt werden, dass damit ein sinnvoller und effektiver Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden kann. Nach erfolgter Prüfung kommt die Verwaltung zu dem Ergebnis, dass die oben genannten Ziele besser mit anderen Maßnahmen als mit der Einführung des 365-Euro-Tickets erreicht werden können.

gezeichnet  
Jürgen Odszuck

### Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Pressemitteilung VDV vom 28.01.2020: „365-Euro-Tickets bremsen die Verkehrswende aus“ <b>(Nur digital verfügbar)</b>
02	Positionspapier VRN zur Einführung eines 365-Euro-Tickets <b>(Nur digital verfügbar)</b>
03	Positionspapier VDV „Freifahrt oder 365-Euro-Tickets: Kosten und Wirkung für die Verkehrswende“ <b>(Nur digital verfügbar)</b>
04	Civity Management Consultants matters No. 2 (2019): „Das beste Angebot ist nicht der Preis“ <b>(Nur digital verfügbar)</b>