

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

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 19. November 2020

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bau- und Umweltausschuss	15.09.2020	Ö	() ja () nein () ohne	
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	14.10.2020	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	10.11.2020	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	12.11.2020	Ö	() ja () nein () 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:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
• keine	
Einnahmen:	
• keine	
Finanzierung:	
• keine	
Folgekosten:	
• 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.

Sitzung des Bau- und Umweltausschusses vom 15.09.2020

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bau- und Umweltausschusses vom 15.09.2020

2 **Ablehnung der Einführung des 365-Euro-Jahrestickets für die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs** Beschlussvorlage 0289/2020/BV

Erster Bürgermeister Odszuck eröffnet den Tagesordnungspunkt und führt kurz in das Thema ein. Er weist insbesondere darauf hin, dass die Einführung eines 365-Euro-Jahrestickets mit einem Einnahmeverlust von 4,82 Millionen Euro verbunden sei, der sich durch jährliche Kostensteigerungen um etwa 2 % stetig erhöhen werde. Er sehe aber auch eine Chance, mit einem gebührenfinanzierten ÖPNV den Landkreis ins Boot zu holen. Werde die Nutzungsgebühr für Abonnenten steuerfinanziert gesenkt, berühre dies im Gegensatz zur Finanzierung eines 365-Euro-Jahrestickets die Kreisumlage nicht.

Es melden sich zu Wort: Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadträtin Prof. apl. Dr. Marmé Stadtrat Lachenauer, Stadtrat Rothfuß, Stadtrat Michelsburg

Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz bittet um Aufschlüsselung der Zahlen aus Wien. Man könnte bei einer schrittweisen Einführung einer Nahverkehrsabgabe den Einnahmeausfall finanzieren. Es sei bei TOP 1.1 dieser Sitzung (Drucksachennummer 0170/2020/IV) ausgeführt worden, dass es zu einer Nachfragesteigerung komme. Ein 365-Euro-Jahresticket solle deshalb nicht jetzt schon abgelehnt werden. Gebe es validierte Zahlen, inwieweit eine Angebotssteigerung den Modal Split mehr vermehre als eine Tarifsenkung?

Erster Bürgermeister Odszuck bestätigt, dass es eine Erhöhung der Nachfrage geben werde, aber der Modal Split verbessere sich nicht, der Autofahrer steige nicht dauerhaft um. Eine gesteigerte Verkehrsnachfrage habe aber die Folge, dass die Qualität sinke, oder es müsse eine Angebotsausweitung erfolgen. Dies sei hier noch nicht eingerechnet. Die Verwaltung empfehle, zuerst das Angebot auszuweiten und dann andere Finanzierungsmöglichkeiten zu finden, die die Menschen zum Umsteigen veranlassen. Das betreffe nicht die derzeitigen Abonnenten. Die Auswirkungen einer Angebotssteigerung seien zwar nicht generell aber im Rahmen einer standardisierten Bewertung im speziellen Fall möglich, aktuell zum Beispiel bei den Linienvarianten zum Patrick Henry Village.

Frau Deligiannidou vom Amt für Verkehrsmanagement bestätigt, dass dies den Erfahrungen anderer Kommunen entspreche. Die für die Verkehrswende gewünschten Verlagerungspotentiale würden nicht erreicht. Wichtig sei aber auch die Akzeptanz der Bevölkerung. Werde ein 365-Euro-Jahresticket für Abonnenten bereits schrittweise eingeführt, werde es zunehmend schwieriger, nach Schaffung der Rechtsgrundlage in einigen Jahren ein Ticket für alle Bürger in Heidelberg einzuführen.

Stadträtin Prof. apl. Dr. Marmé weist auf den von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen angekündigten Verweisungsantrag hin. Die Diskussion solle noch einmal in der nächsten Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität diskutiert werden. Sie stellt den **Antrag zur Geschäftsordnung:**

Ende der Rednerliste.

Der Antrag wird aus dem Gremium unterstützt. Erster Bürgermeister Odszuck stellt fest, dass die Rednerliste noch Wortmeldungen von Stadtrat Lachenauer, Stadtrat Rothfuß und Stadtrat Michelsburg enthalte und stellt den Antrag zur Abstimmung

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 11:02:00 Stimmen

Er erteilt den noch auf der Rednerliste verbliebenen Mitgliedern nacheinander das Wort.

Stadtrat Lachenauer bedauert, dass Erfahrungen anderer Kommunen nicht angenommen würden. Die Stadt könne über ein Modell nicht alleine entscheiden, sie sei in die RNV/VRN eingebunden. Es bedürfe einer politischen Vorarbeit in den beteiligten Kommunen und bei den Leistungserbringern. Es müsse deshalb ein realisierbarer Weg eingeschlagen werden.

Stadtrat Rothfuß erläutert, man wolle das Instrument eines 365-Euro-Jahrestickets nicht ohne Not aufgeben, es gehe aber nicht darum, es jetzt bereits einzuführen. Man müsse prüfen, ob es mit einem Bürgerticket kombiniert werden, oder es als Zwischenlösung zum Beispiel für bestimmte Nutzergruppen dienen könne. Die unter dem Tagesordnungspunkt 1.1 vorgestellten Modelle könnten nicht von einem auf den anderen Tag eingeführt werden. Er stellt für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen den **Antrag zur Geschäftsordnung:**

Die Grüne Gemeinderatsfraktion beantragt, dass dieser Tagesordnungspunkt in den neuen Ausschuss für Klima- und Umweltschutz und Verkehr verwiesen wird.

Stadtrat Michelsburg unterstützt dies und bittet die Verwaltung für den Ausschuss für Klima- und Umweltschutz und Verkehr, die Auswirkungen auf die Heidelberg Tickets und die Verbundtickets auch in Bezug auf das RNV-Tarifgebiet zu prüfen beziehungsweise durchzurechnen, falls noch nicht geschehen. Dann könne man sehen, wie viele Einnahmen man generieren müsse.

Erster Bürgermeister Odszuck sieht die Auswirkung für alle Tickets gleich. Er stellt nun den **Antrag zur Geschäftsordnung** der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zur Abstimmung:

Die Grüne Gemeinderatsfraktion beantragt, dass dieser Tagesordnungspunkt in den neuen Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität verwiesen wird.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 09:02:00 Stimmen

gezeichnet
Jürgen Odszuck
Erster Bürgermeister

Ergebnis: verwiesen in den Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität

Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 14.10.2020

Ergebnis: abgelehnt

Ja 03 Nein 09 Enthaltung 00

Beschlussfassung im elektronischen Verfahren des Gemeinderates vom 10.11.2020

Ergebnis der öffentlichen Beschlussfassung des Gemeinderates im elektronischen Verfahren vom 10.11.2020

3 **Ablehnung der Einführung des 365-Euro-Jahrestickets für die Nutzung des Öffentlichen-Personennahverkehrs** Beschlussvorlage 0289/2020/BV

Im Rahmen des elektronischen Verfahrens sind bis zum Stichtag 10.11.2020 folgende **Rückmeldungen** eingegangen:

Die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen widerspricht der abschließenden Beratung dieses Tagesordnungspunktes im elektronischen Umlaufverfahren ohne Angabe von Gründen.

Da somit ein Widerspruch vorliegt, wird **festgestellt**, dass die **Vorlage** im elektronischen Umlaufverfahren **nicht beschlossen** ist.

gezeichnet
Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: im Umlaufverfahren durch Widerspruch abgelehnt

Sitzung des Gemeinderates vom 12.11.2020

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates vom 12.11.2020

12 Ablehnung der Einführung des 365-Euro-Jahrestickets für die Nutzung des Öffentlichen-Personennahverkehrs Beschlussvorlage 0289/2020/BV

Die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen hat der Beschlussfassung im Rahmen des elektronischen Umlaufverfahrens vom 10.11.2020 widersprochen. Daher ist der Tagesordnungspunkt (TOP) heute erneut zu behandeln.

Stadträtin Mirow stellt für die **Fraktion DIE LINKE** folgenden **Antrag**:

Die Fraktion DIE LINKE beantragt die Umstellung aller Jahres- und Halbjahreskarten auf ein 365-Euro-Jahresticket für Heidelberg und damit die Einführung eines 365-Euro-Jahrestickets.

Wichtig sei, die Einführung eines 365-Euro-Jahrestickets weiterhin als Zwischenschritt zu einem kostenfreien Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu betrachten. Mit der Zustimmung zur Ablehnung eines solchen Tickets befürchte DIE LINKE, dass die Einführung zu einem späteren Zeitpunkt erschwert werde.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner erläutert, dass es derzeit keine Rahmenbedingungen für die Einführung eines solchen Tickets gebe, da dadurch Mehrkosten in Höhe von 4,82 Millionen Euro entstünden. Sobald der Bund oder das Land Unterstützung bei der Finanzierung eines 365-Euro-Tickets signalisieren, könne die Verwaltung den Vorschlag wieder aufgreifen.

In der folgenden Aussprache melden sich die Stadträte Rothfuß, Michelsburg, Lachenauer, Kutsch und Cofie-Nunoo zu Wort. Folgende Argumente werden genannt:

- Wichtig sei neben der Preisgestaltung auch die Erhöhung von Takt und Kapazität.
- Die Attraktivität des ÖPNV werde durch ein 365-Euro-Jahresticket nicht erhöht.
- Aktuell gebe es keine finanziellen Spielräume, um ein solches Ticket einzuführen.
- Die Einführung des Tickets solle weiterhin in der Verwaltung als Prüfauftrag erhalten bleiben.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner erklärt nochmals, dass die Einführung an eine Förderung durch Bund und Land gekoppelt sei. Erst wenn diese erfolge, könne erneut über die Einführung des Tickets diskutiert werden.

Nach Ende der Aussprache formuliert **Stadtrat Michelsburg** den **Antrag**, den letzten Satz der Beschlussempfehlung der Verwaltung wie folgt zu ändern (**Änderungen fett dargestellt**):

Die Mitglieder des Gemeinderates stimmen dem von der Verwaltung skizzierten weiteren Vorgehen zu und lehnen die **jetzige** Einführung eines 365-Euro-Tickets ab, **wobei die Prüfung des Tickets beibehalten wird**.

Daraufhin zieht Stadträtin Mirow den Antrag der Fraktion DIE LINKE zu Gunsten des von Stadtrat Michelsburg formulierten Antrages zurück.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner stellt somit die Beschlussempfehlung der Verwaltung mit dem Antrag von Stadtrat Michelsburg zur Abstimmung.

Beschluss des Gemeinderates (Ergänzung in fett dargestellt):

*Der Gemeinderat nimmt 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 Gemeinderates dem von der Verwaltung skizzierten weiteren Vorgehen zu und lehnen die **jetzige Einführung eines 365-Euro-Tickets in Heidelberg ab, wobei die Prüfung des Tickets beibehalten wird.***

gezeichnet
Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: beschlossen mit Ergänzung
Ja 39 Nein 2 Enthaltung 0

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 Haltestellen-netzes 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	-	Ziel/e: Solide Haushaltswirtschaft Begründung: Ein Ausgleich der Einnahmehausfälle an den VRN in Höhe von mindestens rund 4,82 Millionen Euro pro Jahr bei erwarteten relativ geringen Klimaefekten widerspricht einer soliden Haushaltswirtschaft.
MO 1	-	Ziel/e: Umwelt- stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Aufgrund der Erfahrung aus anderen Städten ist nicht mit einem großen Anstieg der Fahrgastzahlen zu rechnen.
MO 6	-	Ziel/e: Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr Begründung: 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 Verkehrsende aus“ (Nur digital verfügbar)
02	Positionspapier VRN zur Einführung eines 365-Euro-Tickets (Nur digital verfügbar)
03	Positionspapier VDV „Freifahrt oder 365-Euro-Tickets: Kosten und Wirkung für die Verkehrswende“ (Nur digital verfügbar)
04	Civity Management Consultants matters No. 2 (2019): „Das beste Angebot ist nicht der Preis“ (Nur digital verfügbar)
05	Sachantrag der Fraktion B'90/ Die Grünen vom 15.09.2020 Tischvorlage in der Sitzung des Bau- und Umweltausschusses am 15.09.2020
06	Sachantrag der Fraktion DIE LINKE vom 10.11.2020 (Tischvorlage in der Sitzung des Gemeinderates vom 12.11.2020)