

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0112/2022/BV

Datum:
23.03.2022

Federführung:
Dezernat III, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat I, Amt für Finanzen, Liegenschaften und Konversion
Dezernat I, Eigenbetrieb Städtische Beteiligungen

Betreff:

**Kostenloser ÖPNV in Heidelberg – Stufe für
Jugendliche/Schüler U 18 und Senioren Ü 60 ab Herbst
2022**
[ersetzt die Drucksache 0222/2019/IV]

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	30.03.2022	Ö	() ja () nein () ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	06.04.2022	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	05.05.2022	Ö	() ja () nein () ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Die Mitglieder des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität und des Haupt- und Finanzausschusses empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

- 1. Die Stadt Heidelberg führt einen kostenlosen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) für Jugendliche/Schüler U 18 zu Schuljahresbeginn ab Herbst 2022 ein. Nach aktuellen Kostenschätzungen beträgt der Zuschussbedarf gegenüber den berechtigten Heidelberger Jugendlichen rund 6 bis 6,9 Millionen (Mio.) € pro Jahr. Die Einführung des landesweit gültigen Jugendtickets wird nach aktuellem Stand und der Vorabstimmung der Aufgabenträger im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)-Gebiet ab dem 01.03.2023 erfolgen können. Nach aktuellen Kostenschätzungen beträgt der Zuschussbedarf gegenüber den berechtigten Heidelberger Jugendlichen dann rund 4,5 Mio. € jährlich zuzüglich eines von den Kommunen zu tragenden verbleibenden Eigenanteils in Höhe von rund 0,84 Mio. € jährlich.*
- 2. Parallel wird zum selben Zeitpunkt für die Gruppe der Senioren Ü 60 inklusive Frührentner/-innen der Erwerb der Karte ab 60 mit 200 € bezuschusst, sodass diese statt zum Preis von 565,20 € pro Jahr im ersten Jahr zu einem Eigenanteil von 365 € erworben werden kann. Der Zuschussbedarf liegt nach derzeitigen Schätzungen in Höhe von 1,5 bis 4,9 Mio. € pro Jahr, der von der Stadt zu finanzieren ist. Gegenwärtig wird für die Planung vom arithmetischen Mittel in Höhe von 3,2 Mio. €/Jahr ausgegangen.*
- 3. Es wird geprüft, inwiefern im Zuge der Bezuschussung der Heidelberg (HD)-Pass-Berechtigten Senioren Ü 60 bzw. Frührentnern die Kosten für den Erwerb der Karte ab 60 vollumfänglich erstattet werden können. Stadtverwaltung, rnv, VRN prüfen derzeit die vorhandene Datengrundlage, um eine Kostenberechnung durchführen zu können. Nach Feststellung des finanziellen Volumens berät der Haupt- und Finanzausschuss und Gemeinderat darüber.*
- 4. Insgesamt geht die Verwaltung im Haushaltjahr 2022 von Mehraufwendungen aufgrund der Ticketbezuschussungen (siehe 1. und 2.) in Höhe von rund 3,4 Mio. € für vier Monate aus. Die erforderlichen Mittel werden überplanmäßig im Teilhaushalt des Amtes 81 bereitgestellt. Die Deckung erfolgt im Teilhaushalt des Kämmereiamtes durch geringere Ausgleichszahlung an den Eigenbetrieb Städtische Beteiligungen (ESB).*
- 5. Nach Vorliegen der Preisanpassungen im VRN für 2023 wird über die Höhe der Zuschussbeträge im Rahmen des Doppelhaushaltes (DHH) 2023/2024 und der mittelfristigen Finanzplanung beraten. Nachzeitigem Stand ist davon auszugehen, dass Mittel in Höhe von rund 8,7 Mio. € pro Jahr benötigt werden.*

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
<ul style="list-style-type: none"> Überplanmäßige Mittel im Teilhaushalt des Amtes für Verkehrsmanagement für Ticketbezuschussung Ergebnishaushalt 2022 	rund 3,4 Mio.
<ul style="list-style-type: none"> Mehrbedarf Ergebnishaushalt ab 2023 (Ticketbezuschussung) 	rund 8,7 Mio.
<ul style="list-style-type: none"> Durchführung einer gutachterlich begleitenden Evaluation: Kosten in 2022 und 2023 	Noch nicht bekannt
Einnahmen:	
<ul style="list-style-type: none"> keine 	
Finanzierung:	
<ul style="list-style-type: none"> Deckung durch Reduzierung der Transferaufwendungen im Teilhaushalt des Amtes für Finanzen, Liegenschaften und Konversion aufgrund geringeren Zuschussbedarfes ESB in 2022 in Höhe von 3,4 Mio. € 	rund 3,4 Mio.
<ul style="list-style-type: none"> Jährliche Mittelbereitstellung im Haushaltsplan ab dem DHH 2023/2024 	rund 8,7 Mio.
Folgekosten:	
<ul style="list-style-type: none"> Jährlicher Betrag ab 2023 	rund 8,7 Mio.

Zusammenfassung der Begründung:

Mit dem von den Gremien bereits beschlossenen kostenlosen ÖPNV an vier Samstagen im März und April 2022 wird dem vom Gemeinderat beschlossenen Klimaschutzaktionsplan Folge getragen.

Mit einem kostenlosen ÖPNV für unter 18-Jährige/MAXX-Ticket Berechtigte und einer Zuschussung in Höhe von jährlich 200 € für über 60-Jährige und Frührentner/-innen werden Routinen einer klimagerechten Mobilität etabliert und gefestigt sowie eine soziale Teilhabe an Mobilität ermöglicht. Die Verwaltung beabsichtigt die Einführung dieses Angebots zum Herbst 2022 mit Beginn des neuen Schuljahres.

Ein kostenloser beziehungsweise rabattierter ÖPNV für alle liefert einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele der Bundesregierung. Sobald eine angemessene Förderung mit Bundesmitteln vorliegt, wird dieses Angebot umgesetzt.

Begründung:

1. **Kostenloser ÖPNV für unter 18-Jährige/MAXX-Ticket Berechtigte bzw. für über 60-Jährige – Schließen von Gerechtigkeitslücken in der Mobilität**

Der Öffentliche Verkehr ist ein zentraler Baustein der Verkehrswende. Er ist wesentlicher Teil der Daseinsvorsorge und wichtige Voraussetzung für gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und Land. Daher ist es aus ökonomischen, sozialen und ökologischen Gründen dringend erforderlich, Defizite auf diesem Gebiet abzubauen. Infrastrukturelle, betriebliche und tarifliche Verbesserungen wurden und werden seit Jahrzehnten kontinuierlich umgesetzt. Nun ist der Zeitpunkt erreicht, auch die Gerechtigkeitslücken in der Mobilität zu schließen.

Es liegt eine **intergenerative Gerechtigkeitslücke** vor, indem zukünftige Generationen die Lasten und Auswirkungen heutiger und vergangener Emissionen zu schultern haben – auch dann, wenn sie selbst keine oder kaum noch Treibhausgase emittieren. Dass nun diese Generation einen kostenlosen ÖPNV bekommen soll, ist ein wichtiges Signal, solidarisch mit der zukünftigen Generation zumindest die finanziellen Belastungen ihrer individuellen Mobilität von ihnen zu nehmen und damit zu wertschätzen, dass sie diejenigen sind, die die Lasten der Vergangenheit zu stemmen haben.

Gleichzeitig tragen diejenigen, die keinen Personenkraftwagen (Pkw) besitzen oder nutzen, in besonderem Maße zum Klimaschutz bei. Bei einkommensschwachen Haushalten offenbart sich eine doppelte Belastung, da diese öfters von Mobilitätsarmut betroffen sind und zugleich mehr an umweltbedingten Verkehrsbelastungen zu leiden haben.

Bei unter 18-Jährigen werden die Ziele verfolgt, die intergenerative Gerechtigkeitslücke und die soziale Gerechtigkeitslücke zu schließen sowie gleichzeitig umweltgerechte Mobilitätsroutinen zu etablieren und zu festigen.

Bei über 60-Jährigen und Frührentnern wird das Ziel verfolgt, einer **Mobilitätsarmut vorzubeugen** und eine soziale Teilhabe an Mobilität zu ermöglichen, da diese altersbedingt nicht in gleichem Umfang wie Jüngere von einem Ausbau des Fuß- und Radverkehrs profitieren können.

Mit diesem Maßnahmenpaket kostenloser ÖPNV kommt die Stadt Heidelberg wirksam ihrer Verpflichtung zur Erreichung der Klimaschutzziele nach und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Schließung der derzeitigen Gerechtigkeitslücke in der Mobilität.

2. Kostenloser ÖPNV für unter 18-Jährige/MAXX-Ticket Berechtigte – Grundlagen und Methodik

Auf Basis der Abo-Daten MAXX-Ticket, der Preise im VRN 2022, der Einwohnerdaten Heidelberg (altersfein 2020), der Schülerdaten und Vorausberechnung der Bevölkerung Heidelberg und der Mobilitätshebung SrV hat der Gutachter Probst & Consorten die in Anlage 01 dargestellten Berechnungen durchgeführt.

Der kostenlose oder entgeltfreie ÖPNV in Anlehnung an die Partnerstadt Montpellier beinhaltet die Altersgrenze von 18 Jahren und ist auch in Heidelberg zur Umsetzung geeignet. Die Schulpflicht gilt in Baden-Württemberg bis zum 18. Lebensjahr, so dass der Ausbildungsstatus per se gegeben ist.

Für die weiteren Berechnungen wird insgesamt auf Grundlage der Bevölkerungsstatistik Heidelberg von 12.360 Einwohnern ausgegangen, die im Alter von 6 bis unter 18 Jahren sind und von denen erwartet wird, dass sie das entgeltfreie Angebot annehmen werden. In der Vorausberechnung bis 2025 geht der Gutachter von insgesamt 13.722 Berechtigten für das entgeltfreie Angebot aus.

Aktuell verfügbare Tarifprodukte im VRN, die für diese Personengruppe in Frage kommen:

Tarifprodukt	Monatskarte*	Jahreskarte*	
		pro Jahr	pro Monat im Abo
MAXX-Ticket **	--	560,40	46,70
Monatskarte Ausbildung Stadt HD	59,30	--	--
Monatskarte Ausbildung Preisstufe 2	66,10	--	--
Monatskarte Ausbildung verbundgebiet	100,40	--	--

* Beträge in €, Preisstand VRN-Tarif 2022.

** verbundweite Gültigkeit

Das für die betroffene Personengruppe günstigste Tarifprodukt, das im Folgenden der Berechnungen des Gutachters zugrundegelegt wurde, ist das MAXX-Ticket.

Im Koalitionsvertrag der Landesregierung ist die Einführung eines landesweiten Jugendtickets festgeschrieben. Dieses Tarifprodukt befindet sich aktuell noch in der Abstimmung mit den Verkehrsverbänden. Mit Einführung des landesweiten Jugendtickets voraussichtlich im Frühjahr 2023 im VRN-Gebiet wird dieses das günstigste Tarifangebot darstellen. Dies wurde in den Berechnungen eines kostenlosen ÖPNV für U 18 in Heidelberg bereits berücksichtigt.

Bisher bekannte Eckpunkte des landesweiten Jugendtickets:

- Das Land Baden-Württemberg möchte ein landesweit gültiges Ticket einführen, das jedem „Jugendlichen“ bis zum 22. Geburtstag ohne besondere Nachweispflicht die Fahrt im ÖPNV und SPNV innerhalb Baden-Württembergs ermöglichen soll und 365 € pro Jahr kosten soll. In diese Personengruppe fallen Schülerinnen und Schüler, Studierende, Auszubildende und Freiwilligendienstleistende.
- Das Land Baden-Württemberg ermöglicht darüber hinaus Studierenden, Azubis und Freiwilligendienstleistende mit entsprechendem Nachweis bis zum Alter von 27 Jahren den Erwerb eines solchen Tickets.
- Im baden-württembergischen Teil des VRN-Gebietes würde dies bedeuten, dass die Gruppe der Berechtigten sowohl im VRN-Gebiet als auch landesweit innerhalb Baden-Württembergs zum jährlichen Preis von 365 € unterwegs sein wird (so der bisherige Verhandlungsstand zwischen Land und VRN).
- Das Land trägt 70 % des Zuschussbedarfs, der sich durch die Tarifabsenkung auf 365 € für das landesweite Jugendticket ergibt. 30 % des Zuschussbedarfs haben die antragstellenden kommunalen Aufgabenträger zu übernehmen. Darüber hinaus müssen nach aktuellem Verhandlungsstand die Aufgabenträger aber auch 30 % der Kosten für die landesweite Anerkennungsregelung übernehmen, sich also auch an den Mindereinnahmen beteiligen, die im Baden-Württemberg-Tarif und in den anderen Verbänden entstehen.

Die Stadt Heidelberg beabsichtigt nach Einführung des landesweit gültigen Tickets (LWJT) auch dieses der Gruppe von Jugendlichen U 18 kostenlos oder entgeltfrei anzubieten. Für den wahrscheinlichen Fall, dass die Einführung des LWJT erst im Frühjahr 2023 realisiert wird, erstattet die Stadt Heidelberg den Heidelberger Schülern im Vorgriff auf das LWJT die Kosten für das zu erwerbende MAXX-Ticket mit verbundweiter Gültigkeit (September 2022 bis Frühjahr 2023).

Die Kostenschätzungen von VRN bzw. des von ihr beauftragten Gutachters Probst & Consorten, rnv und Gutachter sind der Anlage 01 (Folien 9-12) zu entnehmen.

Bei der vom Gutachter erwarteten Abnahmemenge von 12.360 Tickets (U 18 MAXX- oder LWJT) muss die Stadt Heidelberg nach diesen Schätzungen 2022 mindestens 2,3 Mio. € in 2022 für die Erstattung der MAXX-Tickets finanzieren. Rund 1,2 Mio. € kommen für die 2 Monate bis zur Einführung des Landesweiten Jugendtickets am 1. März 2023 hinzu. Ab März 2023 rechnet der Gutachter mit einem Betrag in Höhe von rund 4,4 Mio. € der für die Restdauer von 10 Monaten auf Basis des dann gültigen LWJT.

Im Beschlussvorschlag auf Seite 2.1 und 2.2 stehen die Schätzkosten, die im Rahmen der finanziellen Abwicklung des Haushaltsjahres 2022 sowie der Haushaltsplanung für 2023/2024 und für die Folgejahre zu berücksichtigen sind.

Zur Bewertung der möglichen Auswirkungen auf den ÖPNV-Betrieb und der Anforderung an die Kapazitäten in den Fahrzeugen, hat die rnv Annahmen getroffen, um eine Abschätzung der Steigerung der Fahrgastzahlen zu ermitteln. Bei Einführung des entgeltfreien MAXX-Tickets wurden Fahrgaststeigerungen für unterschiedliche Zeiten im Tagesverlauf ermittelt. Insgesamt wird eine Steigerung der Gesamtfahrgastzahlen bis zu 25 % geschätzt. Auf Grundlage der heutigen Fahrgastzahlen und bisheriger Besetzungen wurden die Fahrten ermittelt, die kritische Auslastungen erreichen würden. Dies betrifft hauptsächlich Buslinien im Stadtverkehr. Handlungsbedarf entsteht auf den Buslinien 20, 33, 34 und 35. Auf der Straßenbahnlinie 23 wurde ebenfalls Handlungsbedarf ermittelt. Dieser Bedarf kann auf der Buslinie 29 zusätzlich abgefangen werden. Insgesamt wird der Einsatz von 6 bis 8 zusätzlichen Bussen erforderlich. Die zusätzlichen Kosten hat die rnv bisher auf rund 800.000 € bis 1.000.000 € pro Jahr geschätzt.

Auf der Einnahmeseite schätzt die rnv die Einnahmewirkungen so ein, dass mittelfristig rund 1,9 Mio. € zusätzliche Einnahmen durch die Fahrgaststeigerungen erzielt werden können.

Die daraus im Saldo verbleibenden Mehreinnahmen bei der rnv von bis zu 900.000 € werden voraussichtlich erst ab dem Jahr 2024 (nach Auswertung der geplanten Verkehrszählung in 2023) gesichert zum Tragen kommen und wurden daher zunächst für die Deckung 2022 und 2023 aus Vorsichtsgründen nicht berücksichtigt. Unabhängig davon soll versucht werden, auch für 2023 eine anteilige Vorabbescheidung daraus zu erhalten, was somit zu einer Verbesserung führen würde.

Die Umsetzung eines kostenlosen ÖPNV für unter 18-jährige/MAXX-Ticket-Berechtigte bzw. bei Umsetzung eines LWJT ersetzt die Überlegung zur Einführung eines Kurzstreckenschülertickets. Daher ersetzt diese Drucksache die Drucksache 0222/2019/IV.

3. Prüfung Kostenloser ÖPNV für über 60-Jährige inklusive Frührentner (Karte ab 60 – Berechtigte)

In Analogie zum Projekt der Partnerstadt Montpellier wurden hier zunächst die Möglichkeiten eines kostenlosen oder entgeltfreien ÖPNV für die Personengruppe > 65 Jahren untersucht.

In Anlage 01 auf den Folien 13 bis 24 wird die Methodik zur Schätzung der Anzahl der Berechtigten (Rentner/Pensionäre) erläutert. In Heidelberg sollen insbesondere Rentner und Pensionäre beziehungsweise Frührentner vom Tarifangebot profitieren.

Aktuell verfügbare Tarifprodukte im VRN, die für diese Personengruppe in Frage kommen:

Tarifprodukt	Monatskarte*	Jahreskarte*	
		pro Jahr	pro Monat im Abo
Karte ab 60 **	--	565,20	47,10
Rhein-Neckar-Ticket **	--	1.110,0	92,50
Stadttarif HD	79,10	814,80	67,90

* Beträge in €, Preisstand VRN-Tarif 2022.

** verbundweite Gültigkeit

Aufgrund der Verfügbarkeit von Tarifprodukten im VRN für diese Personengruppe wurde entschieden, das aufgrund der verbundweiten Gültigkeit und des günstigsten Preises beste Tarifprodukt für die weitere Berechnung auszuwählen.

Die Rentendaten für die Schätzung der maximalen Abnahmemenge einer kostenlosen Karte ab 60 liegen nur auf Ebene der Bundesländer vor. Bei näherer Betrachtung der Daten nach Altersgruppen und der Möglichkeiten des Erwerbs der Karte ab 60 bereits heute wurde in der Abwägung ein Modell favorisiert, das die Personengruppe 60 + unter Berücksichtigung der Rentenfähigkeit (Frührentner) berücksichtigt. Dabei sind 35.030 Einwohnende Heidelbergs (Stand: 31.12.2020) 60 Jahre und älter. Personen unter 60 Jahre, die früher in Rente/Pension gehen,

würden ebenfalls berücksichtigt. Für die Selten- und Nienutzerquote wird der Durchschnitt gemäß SrV 2018 angenommen (15 %), da einige ältere Menschen nicht mehr mobil sind, andere kämen durch das Angebot hinzu.

Aufgrund der weiterhin getroffenen Annahmen (Folien 19 und 20) wurden im Folgenden Berechnungen mit den Daten „maximale Abnahmemenge“ und durch den Gutachter „erwartete Abnahmemenge“ durchgeführt.

Auf Basis des Jahres 2022 (2025) wird von einer erwarteten Abnahmemenge von 30.912 (33.118) verkauften Tickets ausgegangen, wenn die Karte ab 60 entgeltfrei angeboten würde. Derzeit werden 5.886 Tickets (Karte ab 60) pro Jahr verkauft, was eine Summe der potenziellen Kosten in Höhe von 3,3 Mio. € pro Jahr bedeutet. Bei einer erwarteten Abnahmemenge kommt der Gutachter auf einen Ausgleichsbetrag in Höhe von 17,5 Mio. € pro Jahr. Bei Betrachtung der maximalen Abnahmemenge käme man auf 24,8 Mio. € pro Jahr, die aus dem städtischen Haushalt zu finanzieren wären. Würde man die Personengruppe der Berechtigten etwas verkleinern und beispielsweise ein Ticket für Personen Ü 65 ausgleichen, so käme man bei Betrachtung der erwarteten Abnahmemenge auf einen Ausgleichsbetrag in Höhe von 15,1 Mio. € pro Jahr (maximale Abnahmemenge 21,9 Mio. € pro Jahr).

Die Stadt Heidelberg ist die erste Stadt, die eine Untersuchung eines entgeltfreien ÖPNV für bestimmte Personengruppen durchführt. Die Finanzierung eines solchen für alle Personengruppen kann nicht alleine durch einen kommunalen Haushalt erfolgen. Beispielsweise wurde in Montpellier diese Stufe (U 18 und Ü 65) im Juli 2021 umgesetzt. Ergebnisse der Evaluierung liegen noch nicht vor. Allerdings wird der ÖPNV in Frankreich, über die Möglichkeiten, die in Deutschland existieren hinaus, durch die Dienstgeberabgabe (versement mobilité) mitfinanziert. Weitere Fördermöglichkeiten durch Bund und Land sowie durch Europäische Fonds sind für das Heidelberger Projekt vorerst nicht gegeben.

Ziel dieser Betrachtung ist es, sowohl die soziale Teilhabe an Mobilität für Menschen als auch einen Beitrag zur klimagerechten Mobilität zu leisten.

Aus diesem Grund ist naheliegend über eine Bezuschussung von entsprechenden Tarifprodukten nachzudenken und im Rahmen der geplanten Evaluierung (siehe auch Punkt 5.) die Effekte für den Klimaschutz im Verkehr zu berechnen. Aus diesem Grund wurde ein fester **Zuschuss** in Höhe von 200 € zugrunde gelegt.

Im Jahr 2022 würde dann eine Karte ab 60 mit verbundweiter Gültigkeit zum Eigenanteil von nur 365 € angeboten werden können. Aufgrund der Berücksichtigung des Elastizitätseffekts bei einer Preissenkung auf Basis der aktuellen Abnahme und der Gutachterschätzung mit 30 % Wenig-, Selten- und Nienutzerquote wurden potenzielle Kosten zwischen 1,5 Mio. € bis 4,9 Mio. € kalkuliert (arithmetischer Mittelwert: 3,2 Mio. €). Daher ist im Jahr 2022 für den Ausgleich von vier Monaten von einem Betrag von rund 1,1 Mio. € auszugehen.

Im Hinblick auf eine soziale Teilhabe und zur Vorbeugung von Mobilitätsarmut wird zusätzlich geprüft, inwiefern im Zuge der Bezuschussung der HD-Pass-Berechtigten Senioren Ü 60 bzw. Frührentnern die Kosten für den Erwerb der Karte ab 60 vollumfänglich erstattet werden können. Stadtverwaltung, rnv, VRN prüfen derzeit die vorhandene Datengrundlage, um eine Kostenberechnung durchführen zu können. Nach Feststellung des finanziellen Volumens berät der Haupt- und Finanzausschuss und Gemeinderat darüber.

4. Finanzierung der Maßnahmen

Haushaltsjahr 2022:

Der zusätzliche Finanzierungsbedarf für 2022 beläuft sich für die Bezuschussung der Tickets voraussichtlich auf rund 3,4 Mio. €. Diese Mittel werden überplanmäßig beim Amt für Verkehrsmanagement bereitgestellt.

Aufgrund der Rettungsschirmmittel ÖPNV, welche die rnv für das Linienbündel Heidelberg in 2021 erhalten hat, reduziert sich nachträglich der tatsächliche Zuschussbedarf an diese. Eine entsprechende Zuschussrückzahlung erfolgt in 2022 im Rahmen der Endabrechnung 2021 der rnv an den ESB. Dies führt gleichzeitig zu einem geringeren Mittelbedarf aus Transferzahlungen des ESB. Aktuell wird der Minderbedarf auf rund 3,0 Mio. € bis 3,5 Mio. € für 2022 geschätzt.

Diese Minderaufwendungen können somit im Haushaltsjahr 2022 zur Deckung der Mehraufwendungen beim Amt für Verkehrsmanagement verwendet werden.

Der Zuschussbedarf an die rnv wird sich aufgrund der zu erwartenden, gestiegenen Beförderungszahlen und zuzurechnenden Einnahmen (bis zu 1,9 Mio. € Mehreinnahmen) abzüglich den erwarteten Mehraufwendungen aus gesteigerter Beförderungsleistung (bis zu 1,0 Mio. €) um rund 0,9 Mio. € pro Jahr vermindern (siehe hierzu Nummer 2, vorletzter Absatz). Die daraus im Saldo verbleibenden Mehreinnahmen bei der rnv von bis zu 900.000 € werden voraussichtlich erst ab dem Jahr 2024 (nach Auswertung der geplanten Verkehrszählung in 2023) gesichert zum Tragen kommen und wurden daher zunächst für die Deckung 2022 und 2023 aus Vorsichtsgründen nicht berücksichtigt. Unabhängig davon soll versucht werden, für 2023 eine anteilige Vorabbescheidung daraus zu erhalten, was somit zu einer analogen Verbesserung führen würde.

Haushaltsjahre 2023 fortfolgend.

Es besteht ein voraussichtlicher Mehrbedarf des Ergebnishaushaltes von rund 8,7 Mio. € in 2023. Der Betrag setzt sich aus dem Zuschussbetrag für die MAXX-Tickets für 2 Monate (1,2 Mio. €), dem Anteil am LWJT für 10 Monate (mindestens 4,4 Mio. €) und dem Anteil an der Bezuschussung Karte ab 60 (3,2 Mio. €) zusammen. Eine entsprechende Gegenrechnung der Mehreinnahmen rnv kann ab 2024 – vorbehaltlich der in 2023 geplanten Fahrgasterhebung – angenommen werden.

Hinzu kommen Einsparungen aus der bisherigen MAXX-Ticket-Bezuschussung für Heidelberger Schüler, welche sich derzeit auf rund 100.000 € im Jahr belaufen.

Diese Mittel sind in künftigen Haushaltsjahren zusätzlich bereit zu stellen. In der mit dem Haushaltsplan 2021/2022 beschlossenen und zum Jahresende 2021 fortgeschriebenen mittelfristigen Finanzplanung ab 2023 ist dieser zusätzliche Aufwand aktuell nicht vorgesehen und schränkt somit den derzeit vorhandenen finanziellen Handlungsspielraum dauerhaft ein. Dies gilt es auch im Hinblick auf die Auflagen des Regierungspräsidiums bei der Genehmigung des Haushalts 2021/2022 – Haushaltssicherungskonzept und dort geforderte Stärkung der Eigenfinanzierungskraft des Ergebnishaushalts – entsprechend zu berücksichtigen.

5. Weiteres Vorgehen – gutachterliche Begleitung der Maßnahme und Erarbeitung eines Konzeptes zur Evaluierung der Maßnahmen

Einen positiven Beschluss zur Einführung eines entgeltfreien ÖPNV in Heidelberg für die oben genannten Personengruppen vorausgesetzt, bereiten Stadt, rnv und VRN ein begleitendes Konzept zur Evaluation der geplanten Maßnahmen vor. Hierfür werden Büros angefragt, die über die Dauer von einem Jahr und 4 Monaten das Heidelberger Projekt begleiten können.

Die Evaluation soll eine Auswertung von automatischen Fahrgastzählungen vorwiegend in den Fahrzeugen der rnv beinhalten. Dazu werden regelmäßig Daten im Linienbündel Heidelberg erhoben. Darüber hinaus ist es erforderlich ein Befragungskonzept der Fahrgäste zu erarbeiten unter anderem mit folgenden Inhalten:

- Personenbogen: Pkw-Verfügbarkeit, Nutzung ÖPNV früher? Ticketart? Erstnutzer?
- Wegebogen: Quelle und Ziel der Fahrt, Anlass der Fahrt, wäre die Fahrt auch ohne das kostenlose bzw. Zuschussangebot durchgeführt worden?
- Frage zur Verkehrsmittelwahl: Ist das attraktive Tarifangebot der Grund für die Verkehrsmittelwahl? Oder wäre ansonsten die Fahrt mit einem anderen Verkehrsmittel durchgeführt worden? Welches Verkehrsmittel wäre ansonsten gewählt worden?

Die Ergebnisse der Evaluation sollen anschließend in eine Berechnung zur Kohlenstoffdioxid (CO₂)-Bilanzierung und eine (Neu-) Bewertung der Ausgleichszahlungen einfließen.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Die Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen ist nicht erforderlich, da es sich um eine tarifliche Maßnahme handelt.

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:
MO1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern
MO 2	+	Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr
MO 6	+	Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr Begründung: Die vorgeschlagenen Maßnahmen tragen zur Zielerreichung bei.
QU1	-	Solide Haushaltswirtschaft Ziel/e: Solide Haushaltswirtschaft Begründung: Die finanziellen Auswirkungen und Kostensteigerungen, die auf die Stadt Heidelberg zukommen, haben negative Auswirkungen auf die solide Haushaltswirtschaft.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Raoul Schmidt-Lamontain

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Präsentation „Entgeltfreier ÖPNV in Heidelberg für Jugendliche und Senioren“ Zusammenfassung der Ergebnisse von Probst & Consorten (Nur digital verfügbar)