



Fraktion GRÜNE  
Frau Fraktionsvorsitzende  
Ulrike Kahl

Datum: 31.01.2020

nachrichtlich: Fraktionsvorsitzende, fraktionslose Kreisräte

### **Beantragung Modellregion 365-EUR-Jahresticket im ÖPNV**

Sehr geehrte Fraktionsvorsitzende Kahl,

Ihre per E-Mail am 14.01.2020 eingegangenen Anfragen beantworte ich wie folgt:

Eingangs Ihrer Anfragen stellen Sie Folgendes fest:

*Das Klimapaket der Bundesregierung sieht u. a. vor, dass 10 Städte bzw. Regionen als Modellprojekt ein 365-€-Jahresticket für den ÖPNV testen sollen.*

*Auch Landkreise können sich als Modellregion für die Einführung eines solchen Flatrate-Tarifes zur Stärkung des ÖPNV bewerben. Bisher werden vor allem in Ballungsräumen und Großstädten derartige Pauschalangebote diskutiert, wo der ÖPNV bereits heute schon eine hohe Nutzerquote hat. Im ländlichen Raum jedoch verfügen wir über Kapazitätsreserven, wobei der Effekt eines solchen Tarifes vermutlich höher wäre.*

*Unser Landkreis als der bevölkerungsreichste in Sachsen und dichtbesiedelte ländliche Region Deutschlands könnte mit dem Test eines solch attraktiven Nahverkehrstickets viele Menschen zum Umsteigen auf klimafreundliche, öffentliche Verkehrsmittel bewegen, so dass eine Bewerbung Sinn macht.*

#### **1. Erwägt der Landkreis, sich als Modellregion für ein 365-EUR-Jahresticket zu bewerben?**

Nein

#### **2. Wenn nein, welche Gründe sprechen aus Sicht der Verwaltung gegen eine Bewerbung?**

Folgende Gründe sprechen, wie bereits in der Sitzung des Technischen Ausschusses am 04.11.2019 seitens des VMS GmbH und der RVE GmbH angesprochen, gegen eine Bewerbung:

Sprechzeiten  
Mo, Mi, Fr 08:00 – 12:00 Uhr  
Di, Do 08:00 – 18:00 Uhr  
und nach Vereinbarung

Kontakt  
Telefon 03733 831-0  
Telefax 03733 22164  
E-Mail [info@kreis-erz.de](mailto:info@kreis-erz.de)

Bankverbindung  
Erzgebirgssparkasse  
IBAN DE30 8705 4000 3318 0029 67  
BIC WELADED1STB



ERZGEBIRGSKREIS  
MEIN ZUHAUSE – MEINE ZUKUNFT

In Folge zu erwartender Wanderung der Kunden aus teureren Tarifsportimenten hin zu den sehr preisgünstigen 365-EUR-Tickets sowie einer zu erwartenden Veränderung der Anspruchsgrundlage für Fahrgeldsurrogate (Ausgleichsleistungen für Ausbildungsverkehr, Schwerbehindertenbeförderung) ist mit einem erheblichen Verlust an Tarifeinnahmen zu rechnen. Erste überschlägige Ermittlungen ergeben, dass es sich hierbei um mindestens 2,5 bis 3,0 Millionen Euro handelt, die dann als zusätzlicher notwendiger jährlicher Ausgleichsbedarf durch den Landkreis aufzubringen sein werden.

Ein 365-EUR-Ticket ist ein symbolischer Preis (1,00 EUR pro Tag). Aus diesem Grund wird dieser Preis nur schwerlich in Zukunft weiter zu entwickeln sein, was zur Folge hat, dass durch die laufenden, inflationsbedingten Kostensteigerungen bei der Realisierung der notwendigen ÖPNV-Leistungen das Defizit kontinuierlich steigt.

Überhaupt nicht konkret abschätzbar ist, welche Auswirkung der günstige Preis des 365-EUR-Tickets auf das Nutzungsverhalten der Fahrgäste hat. Sollte dieses Nutzungsverhalten stark zunehmen (was ja eigentlich politisch gewollt ist), würde dies das ÖPNV-System schnell an seine Kapazitätsgrenzen bringen. Die Folge wären weiterer notwendiger Investitionsbedarf und höherer Aufwand bei der Produktion der ÖPNV-Leistungen. Dies hätte eine weitere Steigerung der zu leistenden Ausgleichsbedarfe zur Folge.

Die Einführung eines 365-EUR-Tickets müsste verbundweit vorgenommen werden, da ein einheitlicher VMS-Tarif zur Anwendung kommt. Die Einführung eines 365-EUR-Tickets in einem Stadtverkehr/Ballungsgebiet gleichermaßen wie für die ländliche Region führt dazu, dass die Tarifergiebigkeit des Regionalverkehrs automatisch spürbar weiter sinkt und die Schere zwischen Stadt- und Regionalverkehr im VMS-Verbund weiter aufgeht. Die Auswirkung auf das Einnahmeverfahren ist problembehaftet.

Aufgrund der vom Landesgesetzgeber geforderten Zusammenarbeit der kommunalen Aufgabenträger im ZVMS wäre eine Projektteilnahme am ehesten auf Ebene des Verbundraums umsetzbar und würde dann auch ein aufschlussreiches, weil vollständiges Bild der absehbar unterschiedlichen Effekte im städtischen und ländlichen Raum ergeben. Diese müssten im Verbund dann auch finanziell hinsichtlich der oben angesprochenen Einnahmesituation ausgeglichen werden.

Die projektweise Einführung des Symbolpreises zieht die oben aufgeführten finanziellen Schwierigkeiten nach sich, das Nutzerentgelt bildet letztlich eine maßgebliche Säule der Finanzierung des ÖPNV. Die Landkreise haben kein Steuerfindungsrecht, sie sind auf Zuweisungen von Bund und Land angewiesen.

Im Übrigen sei darauf verwiesen, dass das Beispiel Wien als Vorbild für eine gelungene Einführung eines 365-EUR-Tickets nicht geeignet ist. Der „Wiener Weg“ ist weit mehr als die 365-EUR-Jahreskarte. Ein wesentlicher Bestandteil der Umgestaltung des ÖPNV in der Stadt Wien war eine ganze Reihe an Maßnahmen zur Gegenfinanzierung, zum Beispiel im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung.

Derartige Modelle kämen nur bei einer dauerhaften Zurverfügungstellung einer finanziellen Kompensation von Bund und/oder Land in Frage.

Mit freundlichen Grüßen



F. Vogel