

Universitätsstadt Tübingen
Oberbürgermeister
Palmer, Boris Telefon: 07071-204-1200
Gesch. Z.: / Oberbürgermeister

Vorlage 2/2017
Datum 13.04.2017

Beschlussvorlage

zur Behandlung im **Verwaltungsausschuss**

Betreff: **TüBus-Flatrate (Unentgeltlich nutzbarer Nahverkehr)**

Bezug: Vorlagen 234/2015, 234a/2015, 234b/2015, 531/2015

Anlagen: 0

Beschlussantrag:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Durchführung einer Bürgerbefragung parallel zur Bundestagswahl am 24. September 2017 vorzubereiten. Die konkrete Fragestellung wird dem Gemeinderat zur Entscheidung vorgelegt.

Ziel:

Entscheidung über die Fortsetzung des Projekts TüBus-Flatrate; Vorbereitung einer Bürgerbefragung.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Seit 2011 wird in Tübingen diskutiert, den städtischen Nahverkehr unentgeltlich nutzbar anzubieten. Die Verwaltung hat in mehreren Vorlagen den rechtlichen und finanziellen Rahmen eines unentgeltlichen Nahverkehrs skizziert sowie Vor- und Nachteile abgewogen. Darüber hinaus hat die Verwaltung vorgeschlagen, eine Bürgerbefragung durchzuführen (siehe Vorlage 234/2015).

Am 24. Juli 2015 fand ein offener Workshop zum Thema statt, an dem ca. 50 Interessierte teilnahmen. Dabei wurden unterschiedliche Modelle erörtert. Die Mehrheit der Anwesenden favorisierte dabei einen ticketfreien Nahverkehr für alle im gesamten Stadtverkehr Tübingen (siehe Vorlage 234a/2015).

Die SPD-Fraktion hat mit Vorlage 531/2015 die Verwaltung aufgefordert zusätzlich ein weiteres Modell zu prüfen (siehe 2. Sachstand).

Mit Vorlage 234b/2015 hat die Verwaltung den Gemeinderat informiert, dass sie eine Verschiebung der beabsichtigten Bürgerbefragung bis zur Bundestagswahl 2017 vorsieht.

2. Sachstand

Die Verwaltung sowie die Abteilung TüBus der Stadtwerke Tübingen GmbH haben in den vergangenen Monaten zahlreiche Fragen untersucht, die klären sollten, ob es Hindernisse gibt, die einer Einführung des unentgeltlichen Nahverkehrs entgegenstehen.

Dabei wurden die sich in der Diskussion befindenden Modelle berücksichtigt:

1. TüBus-Flatrate

1a. Modell des Workshop vom 24.07.2015:
Nulltarif für alle Fahrgäste (unabhängig vom Wohnort)

1b. Ursprüngliches Modell der Verwaltung:
Nulltarif nur für die Tübinger Einwohnerinnen und Einwohner (alle Personen mit Wohnsitz in Tübingen)

2. Modell der SPD (Vorlage 531/2015)

Das Modell der SPD ist im Grundsatz denkbar für alle Fahrgäste (unabhängig vom Wohnort) oder nur für die Tübinger Einwohnerinnen und Einwohner und hat folgende Prämissen:

- Nulltarif nach 19 Uhr und am Wochenende und
- Im Tagesverkehr Senkung der Preise um 50 % und
- Nulltarif für Inhaberinnen und Inhaber der KreisBonusCard Tübingen

Die Verwaltung hat geprüft, ob eine Einschränkung des unentgeltlich nutzbaren Nahverkehrs

nur für Tübingerinnen und Tübinger rechtlich zulässig ist und hält dies grundsätzlich für möglich. Da die Unterschiede im Hinblick auf den Zuschussbedarf marginal sind (siehe 2.4), verfolgt die Verwaltung diesen Ansatz aber nicht weiter. Es wird bewusst in Kauf genommen, dass ein relativ kleiner Personenkreis sich nicht an der Finanzierung der TüBus-Flatrate beteiligt und dennoch kostenfrei den TüBus nutzen darf.

In der Vorlage wird daher mit Ausnahme des Abschnitts 2.4 nicht mehr nach den Modellen 1a und 1b unterschieden. Auch für das SPD-Modell (Modell 2) wird unterstellt, dass es unabhängig vom Wohnort gilt.

2.1. Zusammenfassung

Der Einführung eines Nulltarifs im Stadtverkehr stehen keine gesetzlichen Regelungen entgegen. Hingegen sind zahlreiche rechtliche und steuerliche Fragen mit finanziellen Auswirkungen ohne vertiefte Prüfung nicht mit Sicherheit zu klären. Der Finanzierungsaufwand für einen Nulltarif für alle im TüBus-Gebiet wird nun auf 14,5 Mio. Euro pro Jahr geschätzt. Davon entfallen 6,1 Millionen Euro auf die Ausweitung des Fahrtenangebots des TüBus um etwa ein Drittel. Für das Modell der SPD-Fraktion eines 50% verbilligten Tarifs und Nulltarifzeiten bei schwacher Nachfrage wird ein Finanzierungsbedarf von 5,9 Mio. Euro. prognostiziert. Die Verwaltung stellt ein Modell zur Gegenfinanzierung durch Umschichtungen und Erhöhungen von Steuern vor.

2.2. Steuerrechtliche Fragestellungen

2.2.1. Umsatzsteuerliche Beurteilung

Die Stadtwerke Tübingen GmbH (swt) ist Gesellschafter im Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo). Die Verkehrsunternehmen im naldo rechnen ihre Fahrgeldeinnahmen gegenüber dem Verkehrsverbund ab. Diese werden gemäß Einnahmezuscheidungsvertrag und Einnahmearbeitungsvertrag zwischen den naldo Gesellschaftern aufgeteilt.

Durch ein unentgeltliches Beförderungsangebot rechnen der naldo Verkehrsverbund und die Stadtwerke Tübingen mit Einnahmeausfällen. Darüber hinaus werden die laufenden Kosten der Verkehrssparte der Stadtwerke durch die erhöhte Nachfrage nach unentgeltlichen Verkehrsleistungen ansteigen.

Die fehlenden Einnahmen sowie die zusätzlichen Kosten für den Ausbau des ÖPNV sollen durch Ausgleichszahlungen der Universitätsstadt Tübingen an die Stadtwerke Tübingen und den naldo ausgeglichen werden. In den Berechnungen wurde vom Status Quo der derzeitigen vertraglichen Vereinbarungen im naldo ausgegangen. Das Modell und die Vertragsbeziehungen für die zukünftige Verfahrensweise sind noch zu prüfen.

Aus umsatzsteuerlicher Sicht sind Ausgleichszahlungen der Universitätsstadt Tübingen an die Stadtwerke Tübingen GmbH (swt) differenziert zu betrachten. Sofern es sich bei den Ausgleichszahlungen um den Ersatz von Fahrgeldeinnahmen handelt, könnte eine steuerbare und steuerpflichtige Zahlung von dritter Seite i. S. d. § 10 Abs. 1 Satz 3 UStG vor. Die Zahlungen wären dementsprechend der Umsatzbesteuerung zu unterwerfen.

Für die zwei Modelle fallen dann folgende Umsatzsteuerbeträge je nach Modell und Höhe der prognostizierten Fahrgeldeinnahmen und SGB-XI-Erstattungszahlungen an:

- Modell 1: 0,7 Mio. €
- Modell 2: 0,3 Mio. €.

Die Ausgleichszahlungen im Zusammenhang mit der Ausweitung des ÖPNV stellen einen nicht steuerbaren echten Zuschuss dar. Die diesbezüglichen Zahlungen würden damit nicht der Umsatzbesteuerung unterliegen.

Die Finanzverwaltung kann die Zuschusszahlungen der Stadt umsatzsteuerlich grundsätzlich jedoch anders beurteilen. Insbesondere könnten die Zahlungen zum Ausgleich der fehlenden Fahrgeldeinnahmen als nicht steuerbarer Zuschuss qualifiziert werden, wenn die Verkehrssparte der Stadtwerke ausschließlich über nicht steuerbare Zuschüsse finanziert wird. Es würde in diesem Bereich an Einnahmeerzielungsabsicht fehlen, so dass der gesamte Vorsteuerabzug auf Aufwendungen aus der unentgeltlichen Beförderungsleistung verwehrt werden würde. Die derzeitigen Vorsteuerabzüge der TüBus liegen bei etwa 2,0 Mio. € p.a.

Aus den unentgeltlichen ÖPNV Leistungen ergeben sich zunächst keine Veränderungen hinsichtlich der Ertragsbesteuerung der Stadtwerke im Rahmen der ertragssteuerlichen Organisation. Der Querverbund zwischen der Sparte "Versorgung/Verkehr" und "Bäderbetrieb" bleibt auch bei einer unentgeltlichen Leistungserbringung bestehen, da sich hierdurch keine Veränderungen hinsichtlich der engen technischen und wirtschaftlichen Verflechtung von Gewicht ergeben werden.

Ein Risiko für den steuerlichen Querverbund besteht nur dann, wenn die Finanzverwaltung die Zahlung der Stadt zum Ausgleich der entgangenen Fahrgeldeinnahmen als nicht steuerbaren echten Zuschuss qualifizieren würde. Infolge der fehlenden „Entgelte“ auf Ebene der Stadtwerke Tübingen GmbH könnte die Querverbundvoraussetzung des § 8 Abs. 7 KStG nicht mehr erfüllt sein, da die Verkehrssparte insoweit keine Einnahmen mehr generieren würde. Die Sparte „Verkehr“ wäre danach ggf. nicht mehr mit der Sparte „Versorgung“ verrechenbar. Dementsprechend besteht hier die Gefahr, dass die Verluste der Verkehrssparte nicht mehr zur Verrechnung mit Gewinnen aus der Versorgungssparte genutzt werden können. Die Gewinne der Versorgungssparte würden damit vollumfänglich der Ertragsbesteuerung unterworfen werden. Aktuell beläuft sich dieser Steuervorteil auf 1,3 Millionen Euro pro Jahr.

2.2.2. Folgen der steuerrechtlichen Beurteilungen

Um die Risiken bezüglich der umsatzsteuerlichen und ertragsteuerlichen Konsequenzen der ÖPNV-Finanzierung zu minimieren, muss vorab zwingend eine Abstimmung mit der Finanzverwaltung in Form eines Antrags auf verbindliche Auskunft erfolgen. Die Auskunft sollte zusammen mit dem naldo Verkehrsverbund angefordert werden, da es sich um naldo-Fahrgeldeinnahmen handelt. Ein solches Verfahren ist aufwändig und sollte nicht vor einer politischen Grundsatzklärung betrieben werden.

Für den Fall, dass Stadtgesellschaft und Gemeinderat sich für die Fortführung des bundesweiten Pilotvorhabens einer Bus-Flatrate aussprechen, wird die Verwaltung auf die Umwelt- und Finanzministerien des Landes und des Bundes zugehen, um eine steuerliche Benachteiligung dieses Projekts zu vermeiden. Die vorliegenden Einschätzungen deuten daraufhin, dass sich hier ausreichend Gestaltungsmöglichkeiten ergeben.

So könnte es zur Vermeidung steuerlicher Nachteile sinnvoll sein, die Höhe der Ausgleichszahlungen genau zu bestimmen, indem für alle Einwohnerinnen und Einwohner eine unentgeltliche personalisierte Fahrkarte ausgestellt wird. Diese und andere Optionen wären im Fall einer positiven Grundsatzentscheidung weiter zu prüfen.

Eine weitere Möglichkeit könnte für den Landesgesetzgeber darin bestehen, zweckgebundene Einnahmen aus einer Nahverkehrsabgabe steuerlich mit Fahrgeldeinnahmen gleich zu stellen, so dass sich an den bisherigen steuerlichen Verhältnissen keine Änderungen ergeben würden.

2.2.3. Rechtliche Fragestellungen

Im weiteren Verlauf der Modellentwicklung sind noch zahlreiche rechtliche Fragestellungen zu prüfen, z.B. ob die Stadtwerke aus der Betrauung an genehmigte Beförderungstarife gebunden sind, oder welche Wirkungen das Modell insbesondere bzgl. der VO (EG) 1370/2007 hat.

Summarisch kann festgestellt werden, dass die bisherige Prüfung zwar viele Fragen nicht abschließend klären konnte, weil rechtliches Neuland betreten wird. Es sind aber keine gesetzlichen Bestimmungen ersichtlich, die der Umsetzung eines kostenfrei nutzbaren Nahverkehrs nach den vorgeschlagenen Modellen unüberwindbar entgegenstehen.

2.3. TüBus-Flatrate für alle – Modell 1a

2.3.1. Beschreibung des Modells

In dem Flatrate-Szenario 1a wird zugrunde gelegt, dass alle Fahrgäste in der naldo-Preisstufe 11 (PS 11), dem Stadttarif Tübingen, im gesamten Stadtgebiet unentgeltlich auf allen dort verkehrenden Linien und Linienabschnitten unterwegs sein dürfen.

2.3.2. Nachfrageprognose

Das Potential zur Nachfragesteigerung bei Einführung eines ticketfreien Nahverkehrs für alle innerhalb Tübingens sind die derzeit nicht im öffentlichen Verkehr (ÖV) zurückgelegten Wege im Binnenverkehr. Aus der Mobilitätsstudie SrV 2013 sind für die Tübinger Wohnbevölkerung und einen durchschnittlichen Werktag folgende Werte bekannt:

- Anteil mobiler Personen: 94,6 %
- durchschnittliche Wegezahl: 4,1
- Modal-Splitt-Anteile Fuß, Rad und MIV: 82 %.

Anhand dieser Werte lässt sich ableiten, dass die ca. 85.500 Einwohner Tübingens werktäglich insgesamt 332.000 Wege zurücklegen, davon derzeit 272.000 nicht im ÖV.

Sofern die räumliche Abgrenzung der Gültigkeit des Stadttarifs Tübingen insoweit unverändert bleibt, dass von und zum Stadttarif keine Anschlussfahrtscheine möglich sind, wird das zusätzliche Nachfragepotential im Binnenverkehr innerhalb Tübingens durch andere als Tübinger Bürgerinnen und Bürger als sehr gering eingeschätzt. Zudem betrifft dies voraussichtlich die nachfragestarken Verkehrszwecke Berufs- und Ausbildungsverkehr nicht. Aufgrund der räumlichen Struktur Tübingens ist auch nicht mit signifikanter Steigerung einer Park-and-Ride-Nutzung im Quell-Ziel-Verkehr zu rechnen, zumindest solange dies nicht gezielt durch Bereitstellung entsprechender Infrastruktur gefördert wird. Somit verbleibt als zusätzliches Nachfragepotential lediglich der Binnenverkehr von zeitweise sich in Tübingen aufhaltenden Personen. Dabei dürfte es sich mehrheitlich um Freizeitverkehr handeln, welcher nicht sonderlich nachfragestark eingeschätzt wird. Eine quantitative Abschätzung dieses Anteils erscheint bei den gegebenen Unsicherheiten nicht sinnvoll. Nachfolgend wird vereinfachend mit den methodisch zuverlässig ermittelten Werten der Tübinger Einwohnerschaft weitergerechnet.

Da neben den Kosten einer Ortsveränderung viele weitere Aspekte Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl haben, können durch die Einführung eines ticketfreien Nahverkehrs nur ein gewisser Anteil dieses Nachfragepotentials tatsächlich für den ÖV gewonnen werden. Um dies abzuschätzen, wurden für die Verkehrsmittel Fuß, Rad und MIV, differenziert nach Entfernungsklassen, plausible Konversionsraten zwischen 2,5 % und 25 % angenommen. (Beispiel: Eine Konversionsrate von 10% bedeutet, dass von 100 Autofahrten durch den Nulltarif 10 Fahrten auf den TüBus verlagert werden.)

Unter diesen Annahmen ist davon auszugehen, dass an einem durchschnittlichen Werktag 22.000 Wege zusätzlich im ÖV zurückgelegt werden und die Nachfrage im ÖV entsprechend um etwa ein Drittel steigt. Hochgerechnet auf ein Jahr bedeutet das eine Nachfragesteigerung um ca. 6,6 Mio. zusätzliche Fahrgäste.

2.3.3. Angebotsausweitung

Mit der Einführung des unentgeltlich nutzbaren Nahverkehrs muss das Angebot dahingehend angepasst werden, dass es der steigenden Nachfrage gerecht wird. Über reine Kapazitätsausweitungen hinaus soll von jedem Ort im Bediengebiet des TüBus mindestens eine innerhalb von fünf Minuten fußläufig erreichbare Haltestelle mindestens im 30-min-Takt bedient werden. Über dieses Mindestangebot wird für den Fahrgast eine "Mobilitätsgarantie" erreicht.

Zunächst muss insbesondere für die Spitzenstunde eine ausreichende Angebotskapazität zur Bewältigung der gestiegenen Nachfrage sichergestellt werden. Aus der Mobilitätsstudie SrV 2013 ist die zeitliche Verteilung der werktäglichen ÖV-Nachfrage auf Zeitstunden bekannt. Demnach entfallen 12,6 %, und damit neu ca. 11.000 Fahrten, auf die Spitzenstunde zwischen 7 und 8 Uhr. In dieser Zeit wird derzeit netzweit eine Beförderungskapazität von ca. 12.600 Plätzen angeboten. Da in der Spitzenstunde aber ausgeprägte Lastrichtungen existieren, auf die der weit überwiegende Anteil der Nachfrage entfällt und im angebotsorientierten Fahrplan stets etwa die Hälfte der Beförderungskapazität gegen die Lastrichtung unterwegs ist, bedarf es Verstärkerfahrten in der Spitzenstunde in Lastrichtung im gesamten Netz. Da auch heute schon in der Spitzenstunde der vorhandene Fuhrpark vollständig eingesetzt wird, steigt durch diese Fahrten der Fahrzeugbedarf. In einer ersten Abschätzung wird von einem Mehrbedarf von 14 Fahrzeugen ausgegangen.

Auch außerhalb der Spitzenstunde soll das Angebot etwa proportional zur Nachfragesteigerung um 1/3 ausgedehnt werden. Dies kann annähernd dadurch erreicht werden, dass die bestehenden Takte wie folgt verdichtet werden:

- 10 min → 7,5 min (Linie 5 Nord)
- 15 min → 10 min (Linien 1, 2, 4 Nord, 7 Nord)
- 30 min → 20 min (Linien 3, 4 Süd, 5 Süd, 6, 7 Süd, 8 – 14, 16 – 22)
- 60 min → 30 min (Linien 11 und 12).

Diese Taktverdichtungen könnten mittels der 14 für die Kapazitätsausweitung in der Spitzenstunde ohnehin notwendigen Fahrzeugen erbracht werden.

Je nachdem, an welchen Verkehrstagen und Zeitschichten diese Taktverdichtungen umgesetzt werden, steigt das Volumen der Betriebsleistungen um bis zu 33 %.

2.3.4. Finanzierungsbedarf

Die fehlenden Einnahmen sowie die zusätzlichen Kosten für den Ausbau des ÖPNV müssen durch Ausgleichszahlungen der Universitätsstadt Tübingen über die Stadtwerke Tübingen GmbH an den naldo Verkehrsverbund ausgeglichen werden.

Das Defizit der Sparte TüBus der swt von etwas 4 Mio. Euro pro Jahr darf sich dabei aufgrund der zusätzlichen Einnahmeverluste bzw. Kosten, die auf den ticketfreien Nahverkehr zurückzuführen sind, nicht erhöhen.

Eine Grobschätzung des Finanzierungsbedarfes für die einzelnen Varianten des ticketfreien Nahverkehrs wird in den folgenden Kapiteln dargestellt. Diese grobe Abschätzung der Einnahmeeffekte ist zwar mit der naldo Verbundverwaltung, jedoch bislang nicht mit den naldo Gesellschaftern abgestimmt.

Erhebungen zur Konkretisierung von auszugleichenden Einnahmeausfällen müssten von der Universitätsstadt Tübingen vollständig finanziert werden; die naldo-Verbundverwaltung erwartet hierfür anfallende Kosten in sechsstelliger Höhe. Es ist damit zu rechnen, dass solche Erhebungen immer nach einigen wenigen Jahren erneut vorgenommen werden müssen. Aus heutiger Sicht ist zum Beispiel nicht genau abschätzbar, wie viele Studierende kein Semesterticket mehr kaufen werden, wenn sie innerhalb des Stadtgebietes Tübingen kostenlos fahren dürfen, und wie hoch die daraus entstehenden Einnahmeausfälle für den naldo und die swt tatsächlich sind.

Im Modell 1a beträgt der Gesamtfinanzierungsbedarf aus Einnahmeverlusten und zusätzlichen Betriebskosten nach aktuellem Stand der Berechnungen insgesamt 14,5 Mio. €.

2.3.5. Finanzierung der neuen Angebote

Nach den ersten qualifizierten Schätzungen geht der TüBus davon aus, dass für die Durchführung der zusätzlichen Fahrleistungen 14 Busse beschafft werden müssen (bei Beibehaltung der derzeitigen Standards Investitionskosten 7,1 Mio. €).

Bei einer 33%igen Steigerung der Betriebsleistung geht der TüBus bei den Betriebskosten (Abschreibung Busse, laufende Fahrzeugkosten und Personalkosten) von Mehrkosten in der Größenordnung von 6,1 Mio. € pro Jahr inklusive 19 % USt. aus.

Für die Abstellung der zusätzlichen Busse müssen noch geeignete Flächen gefunden werden, da sie voraussichtlich nicht auf den vorhandenen Betriebshöfen untergebracht werden können. Je nach Lage der Flächen sind die Auswirkungen auf den Betriebsablauf unterschiedlich. Dementsprechend fallen Kosten in unterschiedlicher Höhe an. Für die erste Kostenschätzung hat der TüBus Kosten der Abstellung in bisheriger Höhe eingerechnet. Gegebenenfalls müsste die Stadt zusätzliche Abstellflächen zur Verfügung stellen.

2.3.6. Abschätzung der Einnahmeausfälle

Für die Abschätzung der Einnahmeausfälle wurde vorausgesetzt, dass die naldo-Tarifstruktur bestehen bleibt, d.h. dass es wie bisher keine Anschlussfahrtscheine für Stadttarife gibt. Bei ein- und auspendelnden Fahrten von oder nach Tübingen muss ein Fahrgast (auch Tübinger Einwohnerinnen und Einwohner) wie bisher einen Wabenfahrtschein lösen.

In dem Modell wird unterstellt, dass naldo-Waben-Nutzer, die von, nach oder durch Tübingen unterwegs sind, nicht unentgeltlich innerhalb der Stadttarif-Preisstufe 11 fahren dürfen. Andernfalls müsste die Tarifstruktur im naldo aufwändig angepasst werden.

Für die Berechnung der Einnahmeausfälle bei Einführung eines unentgeltlich nutzbaren Nahverkehrs für alle Fahrgäste sind hauptsächlich die folgenden Einnahme-Positionen relevant:

- (1) naldo-Fahrgeldeinnahmen Preisstufe 11/Stadttarif Tübingen
- (2) naldo-Fahrgeldeinnahmen Semesterticket-Nord
- (3) naldo-Fahrgeldeinnahmen Semesterticket-Nord Solidaritätsbeiträge
- (4) naldo-Fahrgeldeinnahmen Tricky Ticket
- (5) naldo-Fahrgeldeinnahmen Kombitickets
- (6) naldo-Fahrgeldeinnahmen Sonstige (z.B. Kindergartenkind-Monatskarte)
- (7) SGB-IX-Erstattungszahlungen für die Schwerbehinderten-Beförderung
- (8) Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr aus der Regulär-Pauschalierung und Semesterticket-Pauschalierung nach § 45a PBefG.

Alle Angaben werden inklusive 7 % USt dargestellt. Ausnahme sind die Semesterticket-Nord Solidaritätsbeiträge und die Ausgleichszahlungen gemäß § 45a PBefG, die umsatzsteuerfrei abgerechnet werden.

Für die Prognose der Fahrgeldeinnahmen in der naldo-Preisstufe 11 von 2017 auf das Jahr 2018 wurde jeweils die durchschnittliche Umsatzentwicklung seit Verbundstart im Jahr 2002 herangezogen. Im Ergebnis ist von einer Gesamtveränderung bei den Fahrgeldeinnahmen von +6,0% p.a. auszugehen.

Im Modell 1a fahren alle Fahrgäste zum Nulltarif, wodurch sämtliche Fahrgeldeinnahmen der Preisstufe 11 in Höhe von 6,4 Mio. € entfallen.

Für die finanziellen Auswirkungen der TüBus-Flatrate für alle sind die Konditionen für Studierende von großer Bedeutung. Hierbei ist zu beachten, dass das Semesterticket im ganzen Verbund gilt und nicht nur im Stadtgebiet Tübingen. Durch die TüBus-Flatrate soll möglichst kein Anreiz zum Verzicht auf das verbundweite Ticket ausgehen. Die Verwaltung unterstellt daher, dass es gelingt, den Solidaritätsbeitrag von 26,80 Euro pro Semester im bisherigen Umfang zu erhalten, um das vergünstigte verbundweite Semesterticket weiter anbieten zu können.

Für Studierende mit Wohnsitz in Tübingen sieht die Verwaltung einen Zuschuss von 50 Euro zum Kaufpreis von derzeit 89,70 Euro vor, so dass der Preis für das Semesterticket auf 39,70 Euro sinken würde. Für Studierende, die nicht in Tübingen wohnen, ändert sich durch die TüBus-Flatrate nichts, da sie für die Fahrt nach Tübingen weiterhin ein Semesterticket benötigen. Dies betrifft etwa 20% der verkauften Semester-Tickets Nord. Die Verwaltung nimmt an, dass unter diesen Prämissen die Ticketverkäufe für das Semester-Ticket Nord stabil bleiben, so dass sich keine direkten Einnahmeausfälle ergeben, wohl aber ein Zuschussbedarf in Höhe von ca. 1,8 Millionen Euro. Für Tübinger Studierende, die sich ein Semesterticket kaufen, sinken die direkten Kosten durch Solidaritätsbeitrag und Ticketpreis damit von derzeit 116,50 pro Semester auf 66,50 Euro.

Bei den Fahrgeldeinnahmen aus dem Tricky Ticket und den Kombitickets werden nach Abzug des Nicht-Tübinger Anteils von 66,7 % bzw. 75 % Einnahmeausfälle in Höhe von 72 T€ und 42 T€ erwartet.

Die Summe der zur erstattenden Einnahmen und der Zuschüsse an Studierende beträgt insgesamt 8,4 Mio. €. Auf diese Einnahmen wird der durchschnittliche naldo-Satz der Schwerbehinderten-Beförderung mit 5 % gerechnet. Daraus ergeben sich 420 T€ Ausfälle an SGB-IX-

Erstattungszahlungen. Die SGB-IX-Einnahmeausfälle entstehen nicht, wenn - was noch zu klären ist - die obigen Fahrgeldausfälle als umsatzsteuerpflichtige Fahrgeldersatz-Zahlungen erfolgen und wenn diese auch bei den SGB-IX-Antragstellungen angesetzt werden dürfen. Die Stadtverwaltung weist sie daher hier nicht aus.

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg hat schriftlich bestätigt, dass die derzeitigen pauschalierten Ansprüche der swt auf Ausgleichsleistungen gem. § 45a PBefG über insgesamt 2,3 Mio. € bis 2020 auch für den Fall gesichert sind, dass die Stadt sich für die Einführung eines Nulltarifs entscheidet.

In der Summe ergeben sich im Modell Nulltarif für alle Fahrgäste prognostizierte Einnahmeausfälle und Zuschusszahlungen in Höhe von 8,4 Mio. €.

2.4. Unentgeltlich nutzbarer Nahverkehr nur für die Tübinger Bürgerschaft – Modell 1b

2.4.1. Beschreibung des Modells

In dem Nulltarif-Szenario 1b wird zugrunde gelegt, dass Fahrgäste mit Wohnsitz Tübingen in der naldo-Preisstufe 11 (PS 11), dem Stadttarif Tübingen, im gesamten Stadtgebiet unentgeltlich auf allen dort verkehrenden Linien und Linienabschnitten unterwegs sein dürfen.

2.4.2. Angebot und Nachfrage

Wie unter 2.3.2. erläutert wird der Nachfrageanteil von Nicht-Tübingern im Binnenverkehr als vernachlässigbar gering eingeschätzt. Eine Verringerung des zusätzlichen Angebotes im TüBus ergibt sich daher nicht.

2.4.3. Finanzierungsbedarf

Der Finanzierungsbedarf aus Einnahmeausfällen und zusätzlichen Betriebskosten beträgt aufgrund des geringen Nachfrage- und Einnahmeanteils im Binnenverkehr nur etwa 200 T€ weniger als im Modell 1a.

2.4.4. Finanzierung der neuen Angebote

Analog gelten die Annahmen und Kostenschätzungen aus dem Modell 1a.

2.4.5. Abschätzung der Einnahmeausfälle

Gegenüber dem Modell 1a beziehen auswärtige Fahrgäste weiterhin Fahrscheine zum regulären naldo-Tarif, während Tübinger Bürgerinnen und Bürger zum Nulltarif fahren. Der Anteil Nicht-Tübinger-Bürgerinnen und Bürger, die den TüBus nutzen, wird mit 1 % nicht sehr nachfragestark eingeschätzt (siehe 2.3.2.). Von den insgesamt prognostizierten Fahrgeldeinnahmen PS11 wird dieser Anteil abgezogen, so dass sich Einnahmeausfälle von knapp 6,4 Mio. € ergeben.

Insgesamt ergeben sich im Modell Nulltarif für Tübinger Einwohnerinnen und Einwohner Einnahmeausfälle in Höhe von 8,2 Mio. €, d.h. nur 200 T€ weniger als im Modell für Tübinger Einwohnerinnen und Einwohner. Diese Variante wird daher nicht weiter verfolgt, zumal weitere positive Effekte wie entfallende Fahrscheinkontrollen im Stadtverkehr und niedrige Zugangshürden zum ÖPNV gegenüber der Variante 1a nicht oder weniger stark zum Tragen kommen.

2.5. Tarifniveau 50 %, unentgeltlich nutzbarer Nahverkehr am Wochenende für alle (SPD) – Modell 2

2.5.1. Beschreibung des Modells

Der Antrag der SPD-Fraktion schlägt eine Absenkung des Tarifniveaus um 50 % sowie die unentgeltliche Nutzung für alle Fahrgäste in der Stadttarif-Tübingen-Preisstufe-11 (gesamtes Stadtgebiet) von Montag bis Freitag ab 19 Uhr sowie am Wochenende und an Feiertagen ganztägig vor. Für Inhaberinnen und Inhaber der KreisBonusCard Tübingen, KreisBonusCard Junior Tübingen und KinderCard soll der Nahverkehr stets unentgeltlich nutzbar sein.

2.5.2. Nachfrageprognose

Bei der Abschätzung der Nachfrage wurde grundsätzlich wie bei Modell 1a vorgegangen, allerdings muss bei der Ermittlung der potentiell zum ÖV übergehenden Wege zwischen Nulltarif und Tarifreduzierung differenziert werden.

Laut Auskunft des Landkreises sind derzeit rund 4.200 Tübinger Inhaber der KreisBonusCard, also etwa 4,9 % der Einwohnerinnen und Einwohner. Diese legen derzeit ca. 13.400 Wege pro Werktag nicht im ÖV zurück.

Bei den Wegen der Einwohnerinnen und Einwohner ohne KreisBonusCard muss eine tageszeitliche Differenzierung der Nicht-ÖV-Wege erfolgen. Obwohl Daten zur Tagesganglinie von Fuß, Rad und MIV vorliegen, wird die des ÖV zum Maßstab genommen, da davon auszugehen ist, dass sich die übergehende Nachfrage auch zeitlich entsprechend ändern wird. Unter dieser Annahme entfallen 11,8 % der werktäglichen Nicht-ÖV-Wege der Nicht-KreisBonusCard-Inhaberinnen und -Inhaber auf die unentgeltliche Zeit zwischen 19 und 6 Uhr, insgesamt ca. 30.500 Wege.

Für die ca. 43.900 unentgeltlichen Nicht-ÖV-Wege können die Konversionsraten von Modell 1a zugrunde gelegt werden, das heißt, dass 7,9 % dieser Nicht-ÖV-Wege zum ÖV übergehen, insgesamt also ca. 3.500 Wege.

Entsprechend verbleiben ca. 228.000 Nicht-ÖV-Wege von Nicht-KreisBonusCard-Inhaberinnen und Inhabern im Tagesverkehr, für die die Kostenreduzierung des Tagesverkehrs Mo-Fr wirksam ist. Hier muss davon ausgegangen werden, dass die Konversionsraten deutlich niedriger sind. Die Tarifabsenkung beträgt 50 %. Da aber auch andere Faktoren Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl haben, hier insbesondere die Zugangshemmnisse durch das Tarif- und Vertriebssystem, wird angenommen, dass die Konversionsraten etwa bei einem Viertel derer von Modell 1a liegen werden. Das heißt, dass 2,0 % dieser Nicht-ÖV-Wege zum ÖV übergehen, insgesamt also ca. 4.500 Wege.

Die ÖV-Nachfrage an Werktagen wächst somit um ca. 8.000 Fahrten oder ca. 12 %.

Bei der Hochrechnung auf ein Jahr muss beachtet werden, dass am Wochenende der Nulltarif gilt und somit auf alle Nicht-ÖV-Wege an diesen Tagen die höheren Konversionsraten anzuwenden sind. Dies führt entsprechend zu stärkeren Nachfragezuwächsen im ÖV im Vergleich zum Werktag. Insgesamt werden ca. 3,3 Mio. zusätzliche Fahrgäste erwartet, davon 2,2 Mio. unentgeltlich und 1,1 Mio. tarifreduziert.

2.5.3. Angebotsausweitung

Bei Entwicklung des Angebots muss in diesem Modell deutlich zwischen Montag bis Freitag und dem Wochenende unterschieden werden.

Montag bis Freitag steigt die ÖV-Nachfrage prognostiziert um ca. 8.000 Fahrten, davon entfallen ca. 1.000 auf die Spitzenstunde zwischen 7 und 8 Uhr. Da in der Spitzenstunde keine vorhandenen Fahrzeuge zur Verfügung stehen, bedingt diese Nachfragesteigerung einen wachsenden Fahrzeugbedarf. Unter der Annahme, dass ein Fahrzeug in der Spitzenstunde zwei verkehrliche wirksame Fahrten in Lastrichtung machen kann und dabei jeweils 100 Fahrgäste befördert werden können, werden fünf zusätzliche Fahrzeuge benötigt.

Die übrige Nachfragesteigerung kann voraussichtlich mit dem bestehenden Angebot bedient werden. Eventuell werden gezielte Verstärkerfahrten auch in der Verkehrsspitze am Nachmittag notwendig. Auch im unentgeltlichen Abendverkehr, für den eine überproportionale Nachfragesteigerung zu erwarten ist, erscheinen die angebotenen Kapazitäten grundsätzlich ausreichend. Zum Erreichen des Mindestangebots müssen lediglich an allen Verkehrstagen die bisher im 60-min-Takt verkehrenden Linien 11 und 12 auf einen 30-min-Takt verdichtet werden.

An Samstagen, Sonn- und Feiertagen führt der ganztägig geltende Nulltarif allerdings zu einer deutlich überproportionalen Nachfragesteigerung von ca. 35%. Unabhängig von konkreten Kapazitätsbetrachtungen ist daher davon auszugehen, dass auch das Angebot an diesen Verkehrstagen entsprechen erweitert werden muss. Denkbar wäre, an Samstagen künftig das Angebotskonzept des Ferienfahrplans, an Sonn- und Feiertagen das des Samstags zu fahren.

Der Aufwand der Betriebsleistungen steigt damit um ca. 10 %.

2.5.4. Finanzierungsbedarf

Der Finanzierungsbedarf aufgrund von Einnahmeausfällen und zusätzlichen Betriebskosten abzüglich Mehreinnahmen aufgrund der Nachfragesteigerung beträgt im Modell 2 insgesamt 5,9 Mio. €.

2.5.5. Finanzierung der neuen Angebote

Nach den ersten qualifizierten Schätzungen geht der TüBus davon aus, dass für die Durchführung der zusätzlichen Fahrleistungen 5 Busse beschafft werden müssen (bei Beibehaltung der derzeitigen Standards Investitionskosten 2,5 Mio. €).

Bei der Steigerung der Betriebsleistung geht der TüBus bei den jährlichen Betriebskosten (Abschreibung Busse, laufende Fahrzeugkosten und Personalkosten) von Mehrkosten in der Größenordnung von 2,2 Mio. € aus.

Die zusätzlichen Busse können auf den vorhandenen Betriebshöfen untergebracht werden.

2.5.6. Abschätzung der Einnahmeausfälle

Um die Einnahmen für das Jahr 2018 prognostizieren zu können, wurden die Preise 2017 um die durchschnittliche Tarifierungsrate von 4 % seit Verbundstart im Jahr 2002 erhöht. Im SPD-Modell erfolgte anschließend die Absenkung der Preise um 50 % über alle Fahr-scheinarten. Die Preise für 4er-Karten Erwachsene und Kind mit KreisBonusCard sowie Monatskarten Erwachsene mit KreisBonusCard wurden auf Null abgesenkt. Es wird davon ausgegangen, dass es keine Nachfrageverlagerungen innerhalb der Fahrscheinarten gibt.

Als Prognosewerte für die Anzahl der verkauften Tickets wurden die Stückzahlen aus der Jahr-2017-Prognose beibehalten. In der Kalkulation sind die ab 01.01.2017 eingeführten 9-Uhr-Monatskarten noch nicht berücksichtigt.

Basierend auf dem Anteil an verkauften Einzel- und Kurzstreckenfahr-scheinen im Abendverkehr sowie an Sonn- und Feiertagen im KJ 2015 wird für das Modell angenommen, dass 33 % aller Fahrgeldeinnahmen der Preisstufe 11 auf Fahrkarten des Gelegenheitsverkehrs auf den Abendverkehr, das Wochenende und Feiertage entfallen. Um diesen Anteil wurden die Absätze in den Fahrscheinarten des Gelegenheitsverkehrs reduziert.

Bei den Zeitkarten und den Semestertickets wurde trotz des niedrigen Preisniveaus kein Absatzrückgang eingerechnet, da sich eine Zeitkarte selbst bei einer Fahrt pro Werktag innerhalb der entgeltpflichtigen Zeiten lohnt. Bei Semestertickets werden zwar Verlagerungseffekte zu Einzelfahr-scheinen, 4er-Karten und Tagestickets vermutet, die sich aber gegenseitig monetär aufheben könnten und somit nicht pro Fahrscheingattung betragsmäßig prognostiziert wurden. Bei den Semesterticket-Nord-Verkäufen und –Solidaritätsbeiträgen werden somit keine Einnahmeverluste ausgewiesen.

Insgesamt ergeben sich bei den naldo-Fahrgeldeinnahmen der Preisstufe 11 Einnahmeausfälle in Höhe von 3,8 Mio €.

Eine Verlagerung des Tagesverkehrs in den unentgeltlichen Abendverkehr wurde in den Berechnungen nicht berücksichtigt. Möglicherweise verschiebt sich jedoch ein Teil dieser Fahr-scheinverkäufe in die unentgeltliche Zeit, so dass zusätzliche Einnahmerückgänge entstehen.

Die Tübinger Fahrgäste, die bisher ein Tricky Ticket erworben haben, werden stattdessen eine günstigere Schülermonatskarte der Preisstufe 11 kaufen, die an Schultagen ab 13.15 Uhr und am Wochenende ganztägig bundweit gültig ist. Hierdurch ist mit Einnahmeausfällen von ca. 12 T€ zu rechnen.

Die Tübinger Einnahmenanteile aus Kombitickets entfallen, da die Fahrten zu Veranstaltungen vermutlich hauptsächlich während der unentgeltlichen Zeit stattfinden. Hieraus ergeben sich Einnahmeverluste in Höhe von 42 T€.

Die Summe der zur erstattenden Einnahmen beträgt 3,9 Mio. € brutto. Der Finanzierungsbedarf für die SGB-IX-Erstattungszahlungen liegt im Modell 2a bei 195 T€, wird jedoch hier nicht ausgewiesen.

Ob die Ausgleichszahlungen gem. § 45a PBefG auch im SPD-Modell mit reduzierten Tarifen weiterhin gewährt werden, ist noch zu klären. Wie im Modell 1a und 1b sind die derzeitigen pauschalierten Ansprüche der swt auf Ausgleichsleistungen hier über insgesamt 2,3 Mio. € nicht ausgewiesen.

Die zusätzlichen Ticketverkäufe aufgrund der gestiegenen Nachfrage erzielen bei 1,1 Mio. zusätzlichen Fahrgästen (siehe Abschnitt 2.4.2.) und einem durchschnittlichen Umsatz von 0,20 € pro Beförderungsfall einen Einnahmewachstum von 220 T€.

In der Summe ergeben sich im SPD-Modell für alle Fahrgäste mit vergünstigter Fahrt im Tagesverkehr und unentgeltlicher Fahrt im Nachtverkehr inklusive der Mehreinnahmen Einnahmeausfälle in Höhe von 3,7 Mio. €.

Vertriebskosten werden bei der Realisierung des SPD-Modells nur teilweise eingespart, da weiterhin Fahrscheine zum naldo-Wabentarif vertrieben werden.

2.6. Zuschüsse seitens der EU, des Bundes oder des Landes (10)

Die Verwaltung hat im Juli 2016 die Europäische Kommission, Generaldirektion Mobilität und Verkehr und die Generaldirektion Umwelt sowie das Bundesverkehrsministerium angeschrieben, ob auf Grund des Modellcharakters grundsätzlich die Möglichkeit besteht, das Projekt durch eine Anschubfinanzierung zu fördern.

Die Europäische Kommission weist darauf hin, dass die Kommission derzeit keine Zuständigkeiten im Bereich des ÖPNV habe. Jedoch existieren Programme, die den Übergang zur CO₂-armen Wirtschaft unterstützen. Ob eine Chance auf Förderung besteht, kann jedoch nur im Rahmen eines offiziellen Antrags geklärt werden. Diesen kann die Verwaltung erst dann stellen, wenn ein Grundsatzbeschluss des Gemeinderats vorliegt, dass und wie der unentgeltlich nutzbare Nahverkehr eingeführt werden soll.

Das Land Baden-Württemberg hat durch ein Schreiben des Ministers für Verkehr Winfried Hermann Unterstützung durch die Zusicherung geleistet, dass die Ausgleichszahlungen in Höhe von jährlich 2,3 Millionen Euro erhalten bleiben können. Gespräche mit den zuständigen Ministerien haben ergeben, dass das Land sich an der Finanzierung einer Erprobungsphase des Nulltarifs beteiligen könnte, wenn hierzu ein politischer Wille der Stadt konkret wird.

Das Bundesverkehrsministerium hat auf das Schreiben der Stadtverwaltung nicht reagiert. Hingegen hat das Bundesumweltministerium Interesse an dem Vorhaben signalisiert.

Die Verwaltung ist zuversichtlich, dass sich für den Fall, dass der Gemeinderat einer Bürgerbefragung zur Einführung der TüBus-Flatrate befürwortet, eine Zusage über Anschubfinanzierung zur Erprobung eines bundesweit einmaligen Pilotprojekts für einen Nulltarif durch Bund und Land erreichen lässt.

2.7. Gesamtfinanzierungsbedarf

Der Finanzierungsbedarf der Stadtverwaltung für die Varianten des ticketfreien Nahverkehrs ist in der folgenden Übersicht dargestellt.

Prognose Finanzierungsbedarf der Stadtverwaltung für die Varianten des unentgeltlich nutzbaren Nahverkehrs KJ 2018:

in T€ inkl. 7% Ust mit Ausnahme * und **	1 Nulltarif		2 SPD-Antrag Variante 2
	Variante 1a	Variante 1b	
Varianten gültig innerhalb des Stadtgebietes Tübingen	Nulltarif für alle Fahrgäste	Nulltarif für die Tübinger Bürger- schaft	
naldo-Fahrgeldeinnahmen PS 11	6.426	6.362	3.835
naldo-Fahrgeldeinnahmen Semesterticket-Nord- Verkauf (PS 5)	0	0	0
naldo-Fahrgeldeinnahmen Semesterticket-Nord-Soli (PS 5) *	0	0	0
naldo-Fahrgeldeinnahmen Tricky Ticket (PS 5)	72	72	12
naldo-Fahrgeldeinnahmen Kombitickets (PS 5)	42	42	42
naldo-Fahrgeldeinnahmen Sonstige Zuschuss Stadt Tübingen Studierende Wohnsitz Tübingen	16 1.800	3 1.800	5
Σ Mindest-Einnahmeausfälle	8.356	8.279	3.894
SGB-IX-Erstattungszahlungen	0	0	0
swt-Anspruch Regulär-Pauschalierung § 45a PBefG *	0	0	0
swt-Anspruch Semesterticket-Pauschalierung § 45a PBefG *	0	0	0
Σ Einnahmeausfälle	8.356	8.279	3.894
Zusätzliche Betriebskosten **	6.122	6.122	2.219
Σ Finanzierungsbedarf	14.478	14.401	6.113
Zusätzliche Fahrgeldeinnahmen	-	-	220
Σ Finanzierungsbedarf gesamt	14.478	14.401	5.893

* = netto

** = inkl. 19 % Ust

Diese Darstellung steht im gegenwärtigen Bearbeitungsstand naturgemäß unter einer Vielzahl von Vorbehalten und beruht auf Annahmen, die verifiziert werden müssen, wenn das Projekt konkretisiert wird. Für die Stadtverwaltung ist Voraussetzung aller weiteren Überlegungen, dass sich die finanzielle Belastung der Stadtwerke durch einen Nulltarif nicht ver-

größern darf. Sollten sich eines oder mehrere der dargestellten Risiken im Hinblick auf die steuerliche Bewertung oder Einnahmeausfälle des Nulltarif realisieren, erhöht dies den Zuschussbedarf entsprechend. Zwingende Voraussetzung ist auch, dass die erforderlichen neuen Angebote vollständig ohne Zuschuss der Stadtwerke realisiert werden. Eine Dynamisierung der Finanzierungsbeträge für die Folgejahre ist in der Übersicht nicht abgebildet.

2.8. Varianten einer Gegenfinanzierung

Für das von der Verwaltung nunmehr favorisierte Modell des ticketfreien Nahverkehrs für alle innerhalb des Stadtgebiets der Universitätsstadt Tübingen gemäß Variante 1 ergibt sich ein Gesamtfinanzierungsbedarf von rund 14,5 Millionen Euro (8,4 Millionen Euro Einnahmeausfälle und 6,1 Millionen Euro für Verbesserung des Verkehrsangebots). Bei 90.000 Einwohnern ergibt dies pro Kopf monatliche Kosten der TüBus-Flatrate von 13,50 Euro, also vergleichbar dem Tarif einer Handy-Flatrate. Dies zeigt, wie enorm produktiv und effizient der Tübinger Stadtverkehr heute bereits organisiert ist.

Aus Sicht der Verwaltung wäre die Einführung einer zweckgebundenen Abgabe zur Finanzierung des Nulltarifs im Nahverkehr die beste Lösung. Damit würde sicher gestellt, dass keine Mittelkonkurrenz mit anderen Aufgaben entsteht und die konjunkturelle Schwankungen keinen Druck auf das kostenfreie Angebot entfalten. Dafür wäre jedoch eine Gesetzesänderung im Land Baden-Württemberg erforderlich. Angesichts des zunehmenden Drucks auf die Städte zur Verbesserung der Luftqualität hält die Verwaltung dies nicht mehr für ausgeschlossen und regt eine entsprechende Initiative des Gemeinderates an.

So lange eine Nahverkehrsabgabe nicht verfügbar ist, erscheint der Verwaltung ein Mix aus Finanzierungsinstrumenten sinnvoll. Die jeweiligen Anteile sind grundsätzlich variabel. Der Vorschlag der Verwaltung lautet: 5 Mio. Euro durch Umschichtungen aus dem Vermögenshaushalt in den Verwaltungshaushalt. Das bedeutet auf den Jahresabschluss 2016 übertragen eine Reduktion der Zuführungsrate von 21 auf 16 Millionen Euro. Durch Steuererhöhungen wären dann noch 9,5 Mio. Euro zu erbringen. Davon 5 Millionen Euro aus einer Erhöhung der Grundsteuer um 30% (von 560 auf 720 Punkte), 4 Millionen aus einer Erhöhung der Gewerbesteuer um 10% (380 auf 400 Punkte) und 0,5 Mio. Euro aus der Einführung einer Bettensteuer von 2 Euro pro Übernachtung (Hotelgäste profitieren vom kostenfreien Nahverkehr). Mit all diesen Steuersätzen befände Tübingen sich bundesweit nicht an der Spitze und könnte dennoch einen Nulltarif für den Busverkehr anbieten.

Für das SPD-Modell unterbreitet die Verwaltung keinen eigenen Finanzierungsvorschlag, weil sie davon ausgeht, dass die SPD-Fraktion in Kenntnis der nun ermittelten Einnahmeausfälle ein eigenes Modell vorlegen wird.

3. Vorschlag der Verwaltung

Aus Sicht der Verwaltung ist mit dieser Vorlage geklärt, dass und wie die Einführung eines unentgeltlich nutzbaren Nahverkehrs möglich ist. Eine Detailprüfung der Fragen ist erst dann sinnvoll, wenn sich der Gemeinderat für die Einführung des unentgeltlich nutzbaren Nahverkehrs ausgesprochen und auf ein Modell festgelegt hat.

Die Verwaltung plant daher, in einem Folgeworkshop am 20. Juni 2017 die Ergebnisse der Prüfung und die Vorschläge mit der Öffentlichkeit zu erörtern. Aus den Ergebnissen dieser Veranstaltung sowie aus den Rückmeldungen des Gemeinderats zu dieser Vorlage wird die

Verwaltung einen Vorschlag für eine konkrete Fragestellung entwickeln, die der Bürgerschaft vorgelegt wird. Die konkrete Fragestellung und damit die endgültige Entscheidung über die Durchführung einer Bürgerbefragung soll vom Gemeinderat Ende Juli beschlossen werden.

Um die organisatorischen Vorbereitungen für eine Bürgerbefragung treffen zu können, ist es jedoch erforderlich, dass der Gemeinderat jetzt mit den Vorbereitungen für die Befragung beauftragt. Die Befragung erfolgt in der Wahlkabine oder per Briefwahl. Die Auszählung der Befragung erfolgt voraussichtlich jedoch erst in der Woche nach der Abstimmung.

Im Vorfeld der Bürgerbefragung soll im September eine Einwohnerversammlung durchgeführt werden. Mit der Entscheidung über die Fragestellung wird der Gemeinderat auch über die Durchführung der Einwohnerversammlung entscheiden.

Zudem ist geplant, im September eine Broschüre mit den Argumenten an alle Einwohnerinnen und Einwohner zu verteilen.

Die Bürgerbefragung ist kein Bürgerentscheid im Sinne der Gemeindeordnung. Daher hat sie auch keinerlei bindende Wirkung für den Gemeinderat. Aus Sicht der Verwaltung ist es bei diesem Projekt jedoch erforderlich, vor einer Entscheidung den Willen der Bevölkerung zu kennen. Ein bindender Bürgerentscheid ist rechtlich nicht möglich (siehe Vorlage 234/2015).

4. Lösungsvarianten

- 4.1. Das Projekt Nulltarif / TüBus-Flatrate für alle wird angesichts des Finanzierungsaufwands beendet.
- 4.2. Der Gemeinderat beschließt ohne weitere Befragung der Bürgerschaft die Einführung einer TüBus-Flatrate und beauftragt die Verwaltung mit den notwendigen Schritten.
- 4.3. Der Gemeinderat spricht sich grundsätzlich für eine zweijährige Erprobung der TüBus-Flatrate aus und beauftragt die Verwaltung, entsprechende Fördermittel einzuwerfen.
- 4.4. An Stelle einer Bürgerbefragung mit der Bundestagswahl könnte die Befragung eigenständig zu einem späteren Zeitpunkt durchgeführt werden. Dies würde Kosten von etwa 100.000 Euro verursachen. Haupteinwand der Verwaltung ist die Mehrbelastung der ehrenamtliche Wahlhelferinnen und Wahlhelfer.
- 4.5. Statt einer herkömmlichen Befragung in der Wahlkabine könnte die vom Gemeinderat in Auftrag gegebene Bürgerbeteiligungs-App genutzt werden, um die gewünschte Rückkopplung mit der Bevölkerung herbei zu führen. Dies würde voraussichtlich eine Verschiebung in die zweite Hälfte 2018 bedeuten.

5. Finanzielle Auswirkungen

Die Durchführung der Bürgerbefragung parallel zur Bundestagswahl ist mit Kosten (zusätzliche Ausgaben, geringere Erstattung seitens des Bundes) in Höhe von insgesamt ca. 53.000 € verbunden. Dies ist im Haushalt bereits berücksichtigt.

Bei einer Befragung mit der Bürgerbeteiligungs-App entfallen diese Kosten.

Darüber hinaus stehen im Haushalt unter der HH-Stelle 1.0000.6302.000 „Bürger- und Informationsversammlung“ für die Erstellung und Verteilung einer Broschüre zur Bürgerbefragung 20.000 € bereit.

