

**Beschlussvorlage Maßnahmen zur Verbesserung
der Mobilität in Jena,
hier: ÖPNV - Preise (V25 A1-3)**

1.Entwurf vom 07. Juli 2020

zur

1. Beratung und Beschlussfassung im Beirat für Klimaschutz und nachhaltige Entwicklung der Stadt Jena → **Erste Lesung erfolgt: An Jenaer Nahverkehr senden!**
2. Beratung und Beschlussfassung in den Ausschüssen des Stadtrates und
3. Beratung und Beschlussfassung im Stadtrat der Stadt Jena

erarbeitet durch den Runden Tisch Klima & Umwelt / AG Mobilität Jena

Der Stadtrat der Stadt Jena beschließt:

- 001 Der Oberbürgermeister der Stadt Jena wird beauftragt, gemeinsam mit dem Jenaer Nahverkehr und dem Verkehrsverbund Mittelthüringen Verhandlungen über die Reduktion der Ticketpreise sowie über neue Möglichkeiten für Ganzjahres- oder Kombitickets zu führen.
- 002 Ziel dieser Planungen soll es sein, entweder eine signifikante Reduktion von Einzeltickets (und damit einhergehend proportional auch alle anderen Tickets) zu erreichen oder Ganzjahrestickets mit einem Maximalpreis von 365€ im Jahr beziehungsweise kombinierte Angebote („Mobilitäts-Flatrates“) einzuführen.
- 003 Der Oberbürgermeister der Stadt Jena wird auch dahingehend beauftragt, mit dem Verkehrsverbund Mittelthüringen und den Landräten der darin eingegliederten Kreise in Verhandlung zu treten, um zu prüfen, ob die Maßnahmen aus 002 auch im gesamten Verbund umgesetzt werden können.

Anlass und Begründung:

A - Allgemein: Jena hat sich mit dem Beschluss zur Global Nachhaltigen Kommune ehrgeizige Ziele gesetzt, welche wir als Runder Tisch Klima und Umwelt Jena mit zahlreichen Ideen für eine zukunftsfähige Mobilität zu entsprechenden Maßnahmen umwandeln möchten. Diese ersten Anträge der Arbeitsgruppe beschäftigen sich mit Ideen für Maßnahmen, um die Mobilität in der Innenstadt zu verbessern. Übergeordnete Ziele für diese Planung sind die Reduktion des innerstädtischen individuellen Autoverkehrs, die Förderung der Fußgänger- und Fahrradmobilität sowie des Nahverkehrs. Damit einhergehen soll auch eine Verbesserung der Luftqualität sowie der Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern.

Die Arbeitsgruppe hat sich mit Verkehrskonzepten verschiedener Städte in Europa beschäftigt (z.B. Münster, Kopenhagen, Utrecht) und versucht die dortigen strukturellen Maßnahmen auf Jena zu übertragen – selbstverständlich unter Einbeziehung der hier im besonderen Maße vorliegenden geografischen Einschränkungen.

Eine Auswahl der übertragbaren Erkenntnisse aus diesen Konzepten:

1. Es reicht nicht, den öffentlichen Nahverkehr zu fördern, sprich kostenlos bzw. -günstig zu machen sowie die Taktung zu erhöhen, wenn sich andere Strukturen nicht ändern. Solange z.B. im Bereich der Innenstadt genügend günstige Parkplätze zur Verfügung stehen, wird der öffentliche Nahverkehr nicht zwangsläufig häufiger benutzt (Beispiel: Pfaffenhoffen).
2. Wenn Parkplätze im Außenbereich günstig beziehungsweise kostenfrei und Parkplätze im Innenbereich entsprechend teuer sind, wird der öffentliche Nahverkehr mehr genutzt (Tallinn).
3. Besteht nicht die Möglichkeit eines kostenlosen Nahverkehrs, sind insbesondere kombinierte Angebote, wie ein günstiges Ganzjahresticket (Beispiel: Wien) oder eine Mobilitäts-Flatrate, welche Bus, Bahn sowie Carsharing und Fahrradverleih verbindet (Beispiel: Augsburg), anzustreben.
4. Der innerstädtische Radverkehr benötigt Platz, welcher eigentlich nur dem individuellen Autoverkehr (vor allem den Parkplatz-Randstreifen) entzogen werden kann. Daran hängen viele weitere Maßnahmen, wie z.B. der Bau von großen Fahrradparkplätzen. (Utrecht)
5. Die Förderung der Fußgänger- und Fahrradmobilität erfordert vergleichsweise geringe Kosten bei gleichzeitig recht hohen Einsparungen an Schadstoffen (Beispiele: Utrecht, Kopenhagen).

B - Bezug zu den strategischen Zielen der Global Nachhaltigen Kommune Jena:

Der Fußgängerverkehr im Innenstadtbereich hat Priorität und Kraftfahrzeuge sollten raumsparend geparkt werden (Strategisches Ziel A1). Die Belastungen sollen minimiert werden (Strategisches Ziel A2). Der ÖPNV soll beschleunigt werden und Pendler sollen mit ÖPNV kostengünstig und unkompliziert fahren können (Strategisches Ziel A3).

Vor allem letztere Zielstellung sollte Anlass genug sein, um mit den zuständigen Verkehrsbetrieben in Kontakt zu treten und Möglichkeiten der gemeinsamen Vorgehensweise auszuloten.

C - Bezug zum Leitbild Klima und Energie Jena:

Im Kapitel 3 des Leitbildes geht es konkret um den Bereich Verkehr. Hierbei sind die hohen Emissionen im Verkehrsbereich einer der Gründe, wieso in Ziel 3.1 der Anteil des MIV bis 2023 gesenkt und dafür Rad- und Fußverkehr wachsen sollen. Bis 2030 sollen außerdem die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen um 50% gesenkt werden (Ziel 3.2). Aufgrund dieser ambitionierten Ziele und des relativ kurzen Zeitraumes (vor allem für 3.1), sind schnell greifende Maßnahmen nötig, welche effektiv zur Einsparung und zum Wechsel von MIV zu ÖPNV beitragen. Eine dieser Maßnahmen ist die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs, was durch günstigere Ticketpreis und gute Möglichkeiten zur Nutzung dessen (ideale Anbindung, einfache Taktung,...) erreicht werden kann.

D – Begründung im Speziellen:

Erste Zahlen der Deutschen Bahn zeigen einen Anstieg an verkauften Bahntickets um 1 Million Euro nach der Senkung der Mehrwertsteuer auf Tickets im Fernverkehr von 19% auf 7%. Daraus lässt sich schließen, dass eine Senkung der Preise oder eine Vielfalt an Angeboten (zu bereits bestehenden) einen positiven Effekt auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs hat.

Die in Wien seit dem 1. Mai 2012 verfügbare Ganzjahres-Fahrkarte für 365€ trifft auf große Resonanz. „Seit Frühjahr 2019 gibt es in fast allen deutschen Bundesländern Städte und Verkehrsverbünde, in denen das 365-Euro Ticket (mit variierenden Namen) eingeführt wurde oder zumindest dessen Einführung gegenwärtig geprüft wird: Baden-Württemberg, Bayern, Berlin, Brandenburg, Hamburg, Hessen, Niedersachsen, NRW, Sachsen. Beispielsweise haben die Görlitzer Verkehrsbetriebe ein 365-Euro-Ticket bereits im August 2019 eingeführt. Weitere sächsische Städte, wie Leipzig, Chemnitz, Zwickau haben beschlossen, die Einführung eines Jahrestickets für 365 Euro zu prüfen. Im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg gibt es seit August 2019 ein Jahresticket für 365 Euro - zunächst für Auszubildende mit der Absicht, das Angebot Schritt für Schritt auf alle Fahrgäste auszuweiten.“¹

1 Informationen aus <https://de.wikipedia.org/wiki/365-Euro-Ticket>