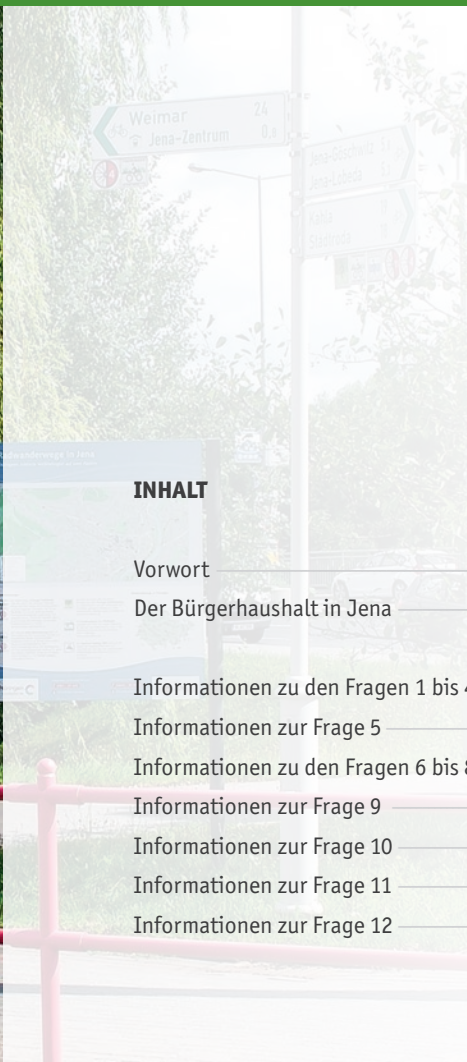


Bürgerhaushalt Jena 2017



Stimmen Sie mit ab!



INHALT

Vorwort	1
Der Bürgerhaushalt in Jena	2
Informationen zu den Fragen 1 bis 4	4
Informationen zur Frage 5	8
Informationen zu den Fragen 6 bis 8	10
Informationen zur Frage 9	11
Informationen zur Frage 10	12
Informationen zur Frage 11	13
Informationen zur Frage 12	15



DR. ALBRECHT SCHRÖTER
Oberbürgermeister



DÖRTHE KNIPS
Sprecherin AG Bürgerhaushalt



FRANK CEBULLA
Sprecher AG Bürgerhaushalt

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

wir laden Sie herzlich ein, sich am Bürgerhaushalt der Stadt Jena zu beteiligen. In diesem Jahr geht es um das Themenspektrum Verkehr, Mobilität und Öffentlicher Personennahverkehr.

Die AG Bürgerhaushalt hat in den letzten Monaten viel Zeit und Fleiß investiert und wichtige Fragestellungen formuliert. Ist das vorhandene Liniennetz des ÖPNV in Jena ausreichend oder müsste es ausgebaut

werden? Wie beurteilen Sie die Mitgliedschaft der Stadt Jena im Verkehrsverbund Mittelthüringen? Wie stehen Sie zu der Idee eines fahrscheinlosen Nahverkehrs? Welche finanziellen Mittel sollte die Stadt zur Subventionierung von Sozialtickets und für Schülerbeförderung aufwenden?

Diese und weitere Fragen finden Sie auf dem beiliegenden Fragebogen. Die vorliegende Broschüre bietet Ihnen eine entsprechende

Vielfalt an detaillierten Informationen zum Thema des diesjährigen Bürgerhaushalts. Mit dem Ausfüllen und Zurücksenden des Fragebogens können Sie Ihre Sichtweise zum Ausdruck bringen und schließlich ein gehöriges Wort mitreden.

Neben der repräsentativen Umfrage mittels der versendeten Broschüren und Fragebögen besteht vom 1. bis 30. Juni 2017 auch die Möglichkeit, unter **www.jena.de/bhh2017** an der Abstimmung teilzunehmen. Somit können alle Einwohner unserer Stadt ihre Meinung einbringen. Bitte machen Sie davon rege Gebrauch.

Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme und sind gespannt auf die Ergebnisse!



Der Bürgerhaushalt in Jena

Der Bürgerhaushalt ist ein Instrument der Mitbestimmung, das Kompetenzen und Ideen der Bürgerinnen und Bürger* einer Kommune erschließt. Er bietet die Möglichkeit, an der Erstellung des städtischen Haushalts und damit an der Verteilung öffentlicher Gelder mitzuwirken sowie sich außerhalb von Wahlen in das politische Leben der Kommune einzubringen.

In Jena begann die Entwicklung des Bürgerhaushalts im Jahr 2007. Er wird in unserer Stadt durch ehrenamtlich engagierte Bürger in enger Zusammenarbeit mit dem Dezernat Finanzen der Stadtverwaltung Jena organisiert. Dazu wurde

die Arbeitsgruppe Bürgerhaushalt (AG BHH) ins Leben gerufen, die sich regelmäßig zu öffentlichen Sitzungen trifft und neue Mitstreiter immer willkommen heißt. Die konkreten Termine sowie weiterführende Informationen erhalten Sie im Internet auf www.jena.de/buergerhaushalt. Zudem können Sie sich bei Fragen oder Hinweisen gern an den zuständigen Koordinator, Herrn Ralf Reinhardt, wenden. Sie erreichen ihn per E-Mail (buergerhaushalt@jena.de) oder telefonisch (03641 - 493017).

Das Hauptaugenmerk der AG BHH liegt auf der Auswahl und der Aufarbeitung von Schwerpunktthemen für die Bürgerbefragungen. In den ersten Jahren standen Investitionsvorhaben im

Blickpunkt. Seit dem Jahr 2010 wurde der sogenannte Verwaltungshaushalt beleuchtet, der zunächst allgemein vorgestellt wurde. Ab dem Jahr 2011 wurden dann folgende spezifische Bereiche thematisiert:

2011	Kultur in Jena
2012	Finanzierung der Kindertagesstätten
2013	Sport in Jena
2014	Entschuldungskonzept der Stadt Jena
2015	Bürgerbeteiligung in Jena
2016	Umwelt und Natur in Jena

Die Ergebnisse aller Beteiligungsverfahren und die detaillierten Auswertungen der Ernst-Abbe-Hochschule Jena finden Sie unter



dem Link Bürgerbeteiligungsverfahren auf www.jena.de/buergerhaushalt.

Die AG BHH erstellt federführend den Fragebogen zum Beteiligungsverfahren und wirkt an der Erarbeitung der Broschüre mit. Im Dialog mit Verwaltung und Kommunalpolitik bemühen sich die AG-Mitglieder um die Umsetzung des Bürgerwillens und um Rechenschaftslegung darüber, wie dieser in der Haushaltsplanung seinen Niederschlag findet.

Nicht zuletzt ist es neben anderen Akteuren den Anregungen der AG zu verdanken, dass es den Jenaer Stadthaushalt nicht mehr nur als dickes Buch mit über 800 Seiten gibt, sondern dass

er auch im Internet unter <https://offenerhaushalt.jena.de> als interaktives Modul bereitsteht. Seit Sommer letzten Jahres wurde in der AG BHH darüber beraten, welches Thema im Jahr 2017 im Mittelpunkt stehen soll. Nach einigen durchaus kontroversen Debatten fiel in Abstimmung mit der Stadtverwaltung und den zuständigen politischen Gremien die Entscheidung, sich mit dem Themenspektrum „Verkehr–Mobilität–Öffentlicher Personennahverkehr“ zu befassen. Die AG BHH ist sich sicher, dass dieser Themenbereich sowohl aus inhaltlicher Sicht als auch aus finanziellen Gründen bei den Jenaer Einwohnern Interesse findet, da es so gut wie jeden betrifft und es sich auch um beträchtliche Finanzmittel handelt. Die Broschüre hält dazu viele Informa-

tionen bereit, die zugleich auf die Inhalte des Fragebogens ausgerichtet sind.

Die Teilnahme am Beteiligungsverfahren ist auch in diesem Jahr wieder auf zwei Wegen möglich. Zufällig ausgewählte repräsentative Personen wie Sie sollen einen Rücklauf des Fragebogens gewährleisten. Zudem besteht die Möglichkeit, sich per Internet an der Abstimmung zu beteiligen. Das kann im Zeitraum 01.–30.06.2017 unter der Adresse www.jena.de/bhh2017 erfolgen.

Bitte nehmen Sie sich die Zeit und studieren Sie zunächst die Texte. Mit dem beiliegenden Fragebogen sind Sie dann herzlich eingeladen, Ihre Stimme abzugeben, wobei Ihre Teilnahme an dem Verfahren und Ihr Votum anonym bleiben.

Bitte treffen Sie Ihre persönliche Entscheidung, nutzen Sie diese Gelegenheit und machen Sie mit. **Vielen Dank!**



INFORMATIONEN ZU DEN FRAGEN 1 BIS 4

Die Fragen 1 und 2 beziehen sich auf Ihre Zufriedenheit mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Jena sowie auf Ihr diesbezügliches Nutzerverhalten. Bitte geben Sie auf dem Fragebogen Ihre persönliche Meinung dazu ab.

Die nachfolgenden Ausführungen sollen Ihnen bei der Beantwortung der Fragen 3 und 4 behilflich sein. Die Jenaer Nahverkehr GmbH (JNV) ist Betreiberin des ÖPNV in der Stadt Jena und Partnerin im Verkehrsverbund Mittelthüringen. Zum Nahverkehr gehören Busse und Straßenbahnen, Linien und Netze, Haltestellen und Werkstätten und vieles mehr.

Für das Liniennetz der Straßenbahn stehen 33 Straßenbahnen der Baureihe 33 GT6-ZR von Adtranz/Bombardier sowie 5 Straßenbahnzüge Tramino Jena von Solaris zur Verfügung. Für die Buslinien hält die JNV 29 Standardbusse (21 MAN und 8 Solaris Urbino 12) sowie 15 Gelenkbusse (5 MAN und 10 Solaris Urbino 18) bereit. Außerdem verfügt der Fuhrpark auch noch über verschiedene Nutzfahrzeuge wie z. B. Schneepflüge und Pannenhilfefahrzeuge. Mehr als 300 Mitarbeiter stehen für die Mobilität in der Stadt und bieten zielgerichtete Service- und Mobilitätsangebote, die an Werk-

tagen bis zu 70.000 Fahrgäste nutzen. Das Verkehrsunternehmen ist als 100-prozentige Tochtergesellschaft der Stadtwerke Jena GmbH ein Unternehmen der Stadtwerke Jena Gruppe. Die Übersicht zeigt einige interessante Details zu den Jenaer Straßenbahn- und Buslinien:

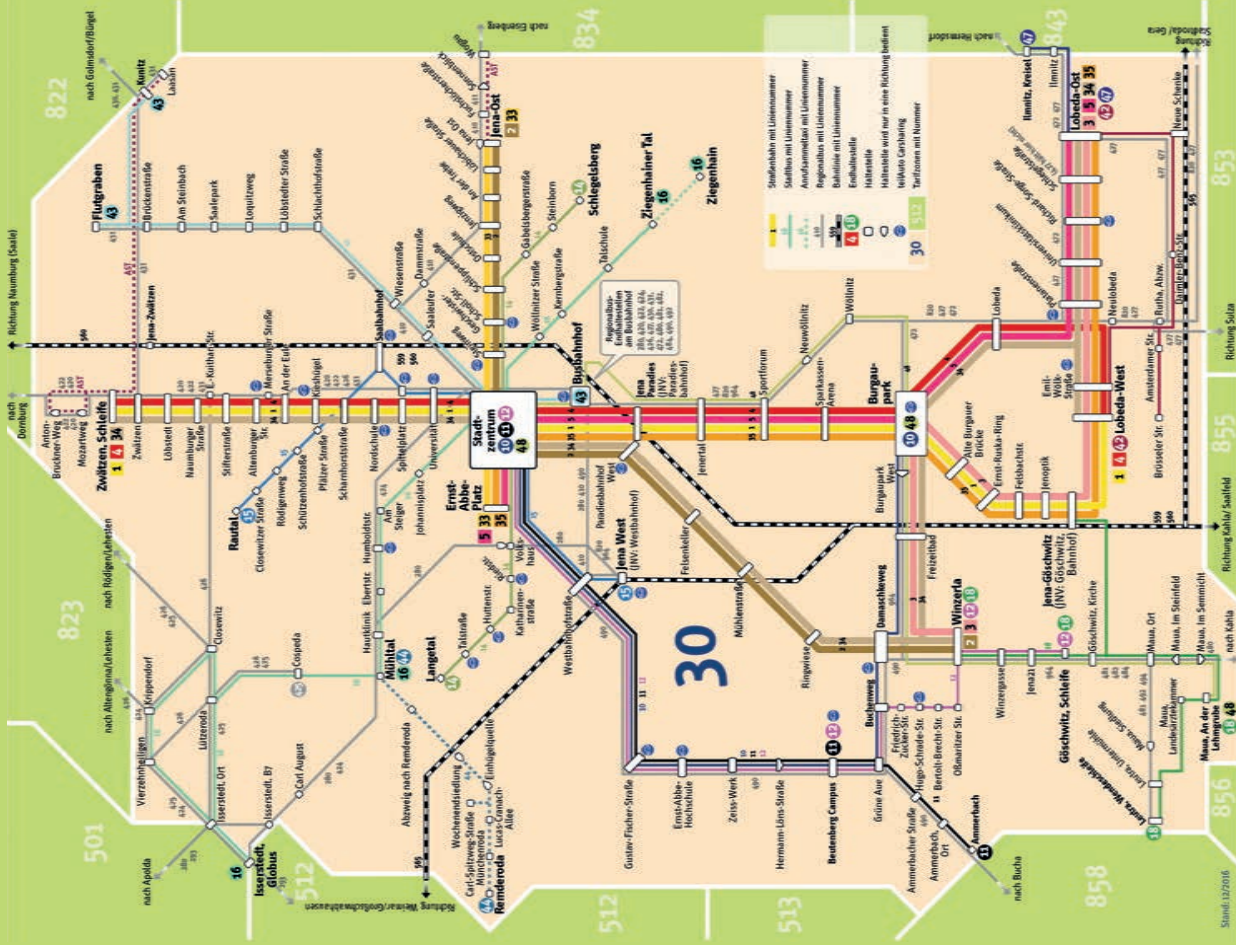
	Straßenbahn	Bus
Anzahl der Linien	8	10
Streckenlänge	26,45 km	70,53 km
- davon zweigleisig	24,15 km	
- davon eingleisig	2,30 km	
Linienlänge	73,29 km	92,23 km
mittlerer Haltestellenabstand	485 m	691 m
mittlere Reisegeschwindigkeit	24,8 km/h	20,9 km/h
Haltestellenanzahl	48 Stück	102 Stück
- davon niederflurtauglich	42 Stück	54 Stück
- davon gemeinsame Haltestellen Bus/Bahn	16 Stück	16 Stück

Im Jahr 2015 wurden durch die Straßenbahnen etwa 2,3 Mio. km und durch die Busse etwa 1,8 Mio. km gefahren. Die Linie 34 Zwätzen <> Lobeda-Ost ist mit fast 16 km die längste Straßenbahnlinie, wogegen die Linie 33 Jena-Ost <> Ernst-Abbe-Platz mit reich-

lich 3 km die kürzeste ist. Bei den Buslinien weist die Linie 16 Isserstedt <> Ziegenhain mit mehr als 18 km die größte Länge auf, die Buslinie 47 Lobeda-Ost <> Ilmnitz hat mit nur gut 2 km die kürzeste Distanz. Zudem gibt es noch das Angebot des Anrufsammeltaxis

auf vier verschiedenen Strecken. Auf der nächsten Seite ist der aktuelle Liniennetzplan für Jena abgebildet. Dieser wie auch detaillierte Preisinformationen stehen als Download unter www.nahverkehr-jena.de zur Verfügung.

LINIENNETZPLAN FÜR JENA



Die JNV ist Verbundpartnerin des Verkehrsverbundes Mittelthüringen (VMT). Für den Nahverkehr in Jena ist der VMT-City-Tarif, Tarifzone 30, gültig. Hier kann der Fahrgast neben den Angeboten der JNV auch den Regionalverkehr oder die Regionalbahn im Stadtgebiet Jena nutzen. Das vollständige Angebot findet man unter www.nahverkehr-jena.de/Tickets/Tarifübersicht.

Demnach gelten für alle Busse und Straßenbahnen im Stadtverkehr seit 01.01.2017 folgende Preise (Auswahl):

Tickets	Preise
Einzelfahrt	2,00 €
Kinder-Einzelfahrt	1,50 €
4-Fahrtenkarte	7,20 €
Kinder-4-Fahrtenkarte	5,30 €
Tageskarte	5,10 €
Gruppentageskarte	10,00 €
Wochenkarte	18,40 €
Schüler-Azubi-Wochenkarte	13,80 €
Monatskarte	57,70 €
Schüler-Azubi-Monatskarte	43,30 €
Abo Plus	51,90 €
Abo Solo	47,10 €

Abo Schüler/Azubi	38,60 €
Abo Mobil 65	58,00 €
Abo Mobil 65 Partnerkarte	29,00 €

Für Inhaber der JENABONUS-Karte besteht die Möglichkeit, monatlich rabattierte Tickets für die VMT-City-Tarifzone 30 wie folgt zu erwerben:

Tickets für JENABONUS-Card-Inhaber	Preise
4-Fahrtenkarte 2 Tickets pro Monat (= 8 Einzeltickets)	10,80 €
Monatskarte 1 Ticket pro Monat	42,70 €
Schüler-Azubi-Monatskarte 1 Ticket pro Monat	18,30 €

Als Teil der Frage 4 ist Ihre Einschätzung zu den Parkmöglichkeiten und Parkgebühren in der Innenstadt für den motorisierten Individualverkehr gewünscht. Die Tabelle auf Seite 7 zeigt die wichtigsten der derzeitigen Optionen auf.

Neben den aufgeführten maximalen Parkzeiten und Parkgebühren ist es aber auch möglich, kürzer und billiger zu parken, weil mit allen Münzen ab 5 Cent stufenlos bezahlt werden kann. Dadurch werden auch sehr kurze Parkzeiten zu einem fairen Preis ermöglicht und ein schneller Einkauf lässt sich für geringe Parkkosten erledigen.



	Stellplatzzahl	 - PP	Bewirtschaftungszeit	max. Parkdauer	Parkgebühren
Parkplätze					
Eichplatz	270	0	Mo-Fr 7-20 Uhr, Sa 7-16 Uhr	2 Stunden	1,50 €/h
Rathausgasse	40	5	Mo-Fr 7-20 Uhr, Sa 7-16 Uhr	2 Stunden	1,50 €/h
Schlossgasse	50	2	Mo-Fr 7-20 Uhr, Sa 7-16 Uhr	2 Stunden	1,50 €/h
Lutherplatz/Inselplatz	235	2	Mo-Fr 7-20 Uhr, Sa 7-16 Uhr		1,50 €/h
Ernst-Haeckel-Straße	40	2	Mo-Fr 7-20 Uhr, Sa 7-16 Uhr		1,50 €/h
Engelplatz	25	3	Mo-Fr 7-20 Uhr, Sa 7-16 Uhr		1,50 €/h
Busbahnhof	30	0	Mo-Fr 7-20 Uhr, Sa 7-16 Uhr		1,50 €/h
Am Anger	50	3	Mo-Fr 7-20 Uhr, Sa 7-16 Uhr		0,80 €/h
Paradiesbahnhof	10	2	Mo-So 0-24 Uhr		0,80 €/h
Westbahnhof	25	2	Mo-So 0-24 Uhr		0,80 €/h
Seidelparkplatz	160	0	Mo-Fr 7-20 Uhr, Sa 7-16 Uhr		0,80 €/h, max. 2,00 €/Tag
Stadion					gebührenfrei
Parkhäuser, Tiefgaragen					
			Einfahrt über		
Neue Mitte	170		Kollegiengasse		
C&A	40		Nonnenplan		
Goethe Galerie	650		Ernst-Abbe-Straße		
Krautgasse	170		Krautgasse		
Holzmarkt	240		Engelplatz/Grietgasse		
Commerzbank	50		Paradiesstraße		
Schillerpassage	650		Wiesenstraße		

Die Gesamtlänge der Radverkehrsanlagen - umgangssprachlich Radwege genannt - in Jena beträgt derzeit ca. 88km. Im Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2012 stehen einige Maßnahmen, die in den letzten Jahren realisiert werden konnten. So wurde z. B. in der Camburger Straße zwischen Altenburger Straße und JET-Tankstelle in einem ersten Bauabschnitt im Rahmen der Sanierung der Straße auf der östlichen Seite der Gehweg verbreitert und anschließend zur Mitnutzung für Radfahrer freigegeben. In Lobeda-West wurde im Bereich des Saaleradweges ein neuer Rastplatz geschaffen und die Theobald-Renner-Straße im Anschluss an den Radweg parallel zur Stadtrodaer Straße als Jenas erste Fahrradstraße neu ausgebaut. Im Rahmen der Umsetzung des Rahmenplans Saale wurden ebenfalls Radverkehrsanlagen gebaut, die sowohl dem Alltags- als auch dem Freizeitradverkehr dienen, wie auf der Rasenmühlensinsel und beim Saalebogen Göschwitz. Besonders wichtig zur Förderung des Radverkehrs ist auch die Schaffung sicherer Abstellanlagen. Mit Fördermitteln des Freistaates Thüringen konnten im letzten Jahr eine neue überdachte Fahrradabstellanlage am Paradiesbahnhof gebaut und die

bestehenden Abstellanlagen erweitert werden. Für die Jahre 2017 und 2018 sind im Wirtschaftsplan des KommunalSERVICE Jena Mittel im sogenannten Radverkehrskonto (62 T€ pro Jahr) eingestellt, mit denen kleinere Baumaßnahmen und Sanierungen finanziert werden. So ist ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen am Engelplatz, von der Grietgasse kommend, vorgesehen (Kosten ca. 40 T€). Des Weiteren soll die Kreuzung Rudolstädter Straße/Grenzstraße im Verlauf des Rad-/Gehweges an der Ostseite so umgebaut werden, dass Radfahrer die Kreuzung fahrend überqueren können (Kosten ca. 60 T€).

Viele große Maßnahmen in der Jenaer Verkehrsinfrastruktur bringen auch Verbesserungen für den Radverkehr mit sich, da beim grundhaften Ausbau einer Straße in der Regel Radverkehrsanlagen neu geplant werden. Dann erfolgt die Finanzierung anteilig über diese Straßenbauprojekte und nicht aus dem Radverkehrskonto. Für 2017 sind vorgesehen:

- ✓ Brücke Erlanger Allee/Stadtrodaer Straße (Radfahrstreifen)
- ✓ Umbau des sogenannten Angerknotens

Kreuzung Wiesenstraße/Am Anger (Schutzstreifen)

- ✓ Freiraum Stadtrodaer Straße/Salvador-Alende-Platz (Neugestaltung des Freiraumes und Verbesserung der Wegeanbindungen, Sanierung und Verbreiterung der Wege)

INFORMATIONEN ZUR FRAGE 5

Der Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT) ist ein Zusammenschluss von 13 Verkehrsunternehmen mit dem Ziel, den regionalen Nahverkehr als einfache, umweltfreundliche und preiswerte Mobilitätslösung anzubieten. Das Gebiet des VMT umfasst die Städte Erfurt, Gera, Jena und Weimar sowie die Landkreise Gotha, den Saale-Holzland-Kreis und den Landkreis Weimarer Land, die ebenfalls in den Gremien des VMT vertreten sind.

Kernstück des Verbundgedankens ist ein einheitliches Tarifsystem, das dem Fahrgast ermöglicht, mit nur einem Ticket Stadt- und Regionalbusse, Straßenbahnen und Nahverkehrszüge der Eisenbahnen im gesamten VMT-Gebiet zu nutzen. Liegt die gesamte Fahrtstrecke vom Start

bis zum Ziel innerhalb des Verbundgebietes, gilt der Verbundtarif. Grundlage sind die 113 Tarifzonen, eingeteilt in City- oder RegioZonen.

Der VMT und seine Partnerunternehmen haben sich die Schaffung attraktiver Angebote und leicht verständlicher Fahrgastinformationen zur kontinuierlichen Aufgabe gemacht. Dazu gehören neben dem einheitlichen transparenten Tarif auch aufeinander abgestimmte Fahrpläne, gemeinsame Beförderungsbedingungen und ein verbundweites Auskunftssystem.

Die Grundlage für die Zusammenarbeit der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im Geltungsbereich des Verbundes bildet der VMT-Finanzierungs- und Tariffortschreibungsvertrag. Darin wird u. a. das Verfahren der Tariffortschreibung geregelt. Gemäß dieser Geschäftsordnung bedarf eine Tarifmaßnahme der einstimmigen Bestätigung (Beschluss der Aufgabenträger im Verbundbeirat). Stimmen die Aufgabenträger der Tarifänderung nicht zu, ist eine Tarifanpassung entsprechend dem Verbraucherpreisindex durchzuführen.

Über diese Tarifmaßnahme entscheiden dann

nur noch die Verkehrsunternehmen. Scheitert auch dieser Beschluss, haben das ablehnende bzw. die ablehnenden Unternehmen den die Preisänderung befürwortenden Partnern die entstehenden Verluste zu ersetzen. Allerdings steht den ablehnenden Unternehmen ein außerordentliches Kündigungsrecht zu.

Die Ausgleichszahlung der Stadt Jena als Aufgabenträger an den VMT beträgt für verbundbedingte Verluste ab dem Jahr 2017 ca. 78 T€ jährlich. Die Verkehrsunternehmen zahlen auf der Grundlage des Kooperations- und Einnahmeaufteilungsvertrages ein Dienstleistungsentgelt an den VMT (z.B. für die Koordination der gemeinsamen Auskunft, für die Abrechnung der VMT-Einnahmen, für die Abstimmung der Tarifmaßnahmen) in Abhängigkeit von den Erlösen. Die Jenaer Nahverkehr GmbH hat für dieses Dienstleistungsentgelt Kosten von ca. 90 T€ pro Jahr zu tragen. In der Politik gab es auch Diskussionen, ob die Vorteile des VMT überwiegen oder ob es günstiger wäre, wenn Jena aus dem VMT aussteigen würde. Wäre das möglich und welche Folgen könnte das haben?

Für einen Austritt aus dem VMT müssten die Stadt Jena und die JNV die jeweiligen Ver-

tragswerke ordentlich kündigen. Eine solche Kündigung müsste mit einer zwölfmonatigen Kündigungsfrist zum Ende eines Kalenderjahres erfolgen. Außerdem stehen den Vertragspartnern unter bestimmten Bedingungen außerordentliche Kündigungsrechte von sechs bzw. drei Monaten zum Monatsende zu. Diese besonderen Kündigungsrechte zielen insbesondere auf Verbundteilnehmer, die ihren Pflichten nicht nachkommen, auf wesentliche Änderungen der finanziellen und rechtlichen Rahmenbedingungen (z.B. Einstellung der Zuzahlungen des Freistaates) und auf Situationen ab, bei denen sich die Verbundteilnehmer nicht auf ein gemeinsames Vorgehen bei der Festlegung von Tarifschritten einigen können.

Eine ordentliche Kündigung verursacht keine direkten Kosten. Nach Wirksamkeit der ordentlichen Kündigung müssten keine Zahlungen mehr zwischen dem VMT und der JNV geleistet werden.

Die Kosten für die Stadt und die JNV, die aus dem dann folgerichtigen Rückzug aus allen laufenden gemeinsamen Projekten entstehen (z.B. Entwicklung Datendrehscheibe, Weiterentwicklung der Tarife, Organisation Handy-

Ticket, gemeinsame Auskunft) können derzeit nicht abgeschätzt werden. Vermutlich werden aber die o. g. Beträge für Ausgleichszahlung und Dienstleistungsentgelt nicht ausreichen, wenn Jena die Leistungen, die durch den VMT organisiert und erbracht werden, in Eigenregie bewerkstelligen muss.

Gleiches gilt für eventuelle Rückforderungen von Fördermitteln des Freistaates im Rahmen laufender Projekte und für die Neueinstellung von Personal oder Mitteln bei der JNV, um Dienstleistungen, die aktuell beim VMT angesiedelt sind und vom Freistaat gefördert werden, im Unternehmen selbst oder extern und womöglich ungefordert zu erbringen.

Realistisch ist aber zu erwarten, dass ein alleiniger Ausstieg der Stadt Jena und der JNV den Verbund als Ganzes infrage stellt, denn zumindest für die Stadt Gera und den Saale-Holzland-Kreis würde sich die Frage nach dem Sinn des Verbundes stellen, wenn er die Fahrt von/nach und durch Jena nicht mit einem Ticket ermöglicht. Wahrscheinlich würde dies auch für den Landkreis Weimarer Land gelten.

Außerdem ist davon auszugehen, dass der Freistaat sich im Falle der Erosion des Verbundes aus den aktuell überproportionalen Zahlungsverpflichtungen zurückzieht und die verbliebenen Verbundteilnehmer nicht in der finanziellen Lage wären, diese zu übernehmen. Denn diese Mittel müssten von den Gebietskörperschaften selbst aufgebracht und den Verkehrsunternehmen direkt erstattet oder über Fahrpreisanpassungen von den Fahrgästen übernommen werden, was vermutlich deutliche Preiserhöhungen nach sich ziehen würde. Gleichzeitig würden wahrscheinlich die Angebotsstandards sinken.

INFORMATIONEN ZU DEN FRAGEN 6 BIS 8

Die Attraktivität von Innenstädten hängt wesentlich auch von den zur Verfügung stehenden Parkmöglichkeiten und deren Vernetzung mit dem öffentlichen Nahverkehr ab. Dabei muss ein Ausgleich zwischen einer guten Erreichbarkeit von Einkaufszentren, Kultur- und Bildungseinrichtungen oder Unternehmen auf der einen

Seite und häufigen Verkehrsüberlastungen mit allen negativen Folgen auf der anderen Seite gefunden werden. Einem optimalen Parkraummanagement kommt damit eine zentrale Bedeutung zu, auch um den Parkplatzsuchverkehr zu verringern. In Jena waren Ende 2015 ca. 50.000 Kraftfahrzeuge zugelassen. Hinzu kommen täglich ca. 24.000 Einpendler. Die beengte Tallage und zwei Hauptverkehrsachsen tun ihr Übriges, sodass es in der Stadt zu einer hohen Beanspruchung von Flächen durch den rollenden und ruhenden Verkehr kommt. Verkehrsplaner sehen besonders in Park&Ride-Konzepten und in der Einrichtung von dynamischen Parkleitsystemen Möglichkeiten, derartige Probleme positiv zu beeinflussen.

Beim Parken und Reisen (kurz Park&Ride oder P&R) werden in der Nähe von Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs Abstellmöglichkeiten für PKW zur Verfügung gestellt. Vor allem für berufstätige Pendler soll auf diese Weise ein Anreiz geschaffen werden, das Auto am Stadtrand stehen zu lassen und ohne Stau und Parkplatzsuche in die Innenstadt zu gelangen. Den Vorteilen eines solchen Konzepts steht ge-

rade in Jena entgegen, dass die für zusätzliche Parkplätze benötigten Flächen nur in begrenztem Umfang vorhanden sind bzw. mit anderen dringend benötigten Nutzungen konkurrieren (Wohnbebauung, Gewerbe, Infrastruktur). Ungeachtet der vielen Vorteile von Park&Ride und einer damit verbundenen Verkehrsentslastung der Innenstadt ist zudem in Betracht zu ziehen, dass wesentlich höhere Nutzerzahlen des öffentlichen Nahverkehrs wahrscheinlich auch zusätzliche Investitionen in Streckennetz, Fahrzeugpark und Personal erfordern.

Insbesondere in großen Städten haben sich in den letzten Jahren Parkleitsysteme durchgesetzt, die den Parksuchverkehr verringern und den Verkehrsfluss besser steuern sollen. Dabei werden den Verkehrsteilnehmern mithilfe von Hinweistafeln, Leitsystemen und elektronischen Anzeigen vom Stadtrand ausgehend bis ins Zentrum Informationen zu Parkmöglichkeiten zur Verfügung gestellt. Sich dynamisch selbst aktualisierende Systeme tragen Daten zur aktuellen Parkplatzsituation zusammen und zeigen die aktuell freien Parkplätze an verschiedenen Standorten an. Manche Systeme bieten zusätzlich Möglichkeiten an, sich übers Internet oder

Smartphone-Apps über die Parkplatzsituation in der Stadt zu informieren oder zu einem freien Parkplatz leiten zu lassen.

Bitte teilen Sie uns in Frage 6 Ihre Meinung mit, ob die Stadt Park&Ride-Angebote einrichten bzw. ein dynamisches Parkleitsystem installieren soll.

Eine weitere Möglichkeit, die Mobilität in Städten attraktiver zu gestalten, besteht in der Etablierung eines kostenpflichtigen Fahrradverleihsystems. Dabei stehen im öffentlichen Raum oder an öffentlich zugänglichen Stationen Fahrräder zur Ausleihe zur Verfügung, die insbesondere für kurze Zeit und auf kurzen Strecken genutzt werden können. Im Gegensatz zu einem eigenen Fahrrad muss sich der Nutzer nicht um die Wartung des Miet-Fahrrades und nicht um Abstellung und Sicherung zu Hause kümmern. Damit steht den Einwohnern ein besonders umweltfreundliches Fortbewegungsangebot zur Verfügung. In der Regel handelt es sich dabei um Angebote privater Unternehmen, die sich auf diese Dienstleistung spezialisiert haben. Die Stadt kann jedoch Unterstützung leisten,

indem sie die Einrichtung eines solchen Systems finanziell fördert oder Fahrradabstellflächen zur Verfügung stellt.

Bitte entscheiden Sie in Frage 7, ob Sie ein derartiges Angebot an Mietfahrrädern in Jena für sinnvoll halten. Die Frage 8 soll Ihre Zufriedenheit mit der Qualität an Informationen zum Verkehrsgeschehen in Jena in den aufgeführten unterschiedlichen Medienbereichen ermitteln. Bitte beantworten Sie auch diese Frage.

INFORMATIONEN ZUR FRAGE 9

Zum Zeitpunkt der Erarbeitung dieser Broschüre lag der Geschäftsbericht für 2015 vor, auf den sich die folgenden Zahlen beziehen. Die aufgeführten Beträge sind gerundet.

Demnach hatte die Jenaer Nahverkehr GmbH (JNV) im Jahr 2015 Ausgaben von gesamt 37,7 Mio. €. Die größten Ausgabepositionen sind der Aufwand für das Personal mit 14,8 Mio. €, Abschreibungen in Höhe von 11,5 Mio. €, Materialaufwand mit 5,8 Mio. € und sonstige betriebliche Aufwendungen in Höhe von 5,3 Mio. €.

Einnahmen erzielte die JNV im Jahr 2015 gesamt 31,9 Mio. €, wobei Umsatzerlöse mit 18,2 Mio. € (darunter ca. 14 Mio. € aus dem Ticketverkauf für den Stadtlinienverkehr sowie ca. 3,5 Mio. € für gesetzliche Ausgleichszahlungen nach Personenbeförderungsgesetz und Sozialgesetzbuch IX) und sonstige betriebliche Erträge mit 13,6 Mio. € (darunter die freiwillige Finanzhilfe des Freistaats Thüringen mit 3,4 Mio. € und Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuwendungen zum Sachanlagevermögen mit 6,9 Mio. €) die entscheidenden Einnahmepositionen sind.

Die Berechnungsgrundlage für die freiwillige Finanzhilfe des Freistaats Thüringen (3,4 Mio. €) sind die Fahrplankilometer, die aktuell bei Bussen mit 0,35€/km und beim Rufbus mit 0,12€/km gefördert werden. Für den Straßenbahnverkehr werden diese Finanzhilfen auf Grundlage der Netzlänge und unter Berücksichtigung der Nutzungsintensität des Netzes gezahlt. Dadurch flossen 2015 Finanzhilfen des Landes Thüringen in Höhe von 2,9 Mio. € für Straßenbahnen, in Höhe von 0,5 Mio. € für Busse und in Höhe von 24 T€

für Rufbusse nach Jena.

Aus den genannten Gesamtsummen der Ausgaben und Einnahmen ergibt sich für 2015 ein Jahresfehlbetrag von 5,8 Mio. €. In dieser Höhe wird der städtische Zuschuss (Verlustrausgleich durch die Stadtwerke Jena) gezahlt.

Bitte entscheiden Sie in Frage 9, ob Sie den städtischen Zuschuss für den ÖPNV in Jena als angemessen, als zu hoch oder als zu niedrig betrachten.

INFORMATIONEN ZUR FRAGE 10

Eine genaue Trennung der Ausgaben für Fuß- und Radwege ist schwierig, da einerseits in Jena viele Fußwege im Innenstadtbereich für das Radfahren freigegeben und andererseits Teil der Straßenbauprojekte sind. Wenn z.B. Brücken saniert werden, wird auch ein Radweg mit erstellt, es erfolgt keine Trennung der Brücke nach Straße, Fuß- oder Radweg.

Als größte Projekte sind beim Kommunalservice Jena (KSJ) in diesem Jahr die Erschließungsstraßen im Hausbergviertel, der Neubau der Brücke Erlanger Allee/Stadtrodaer Straße,

die Sanierung der Leipziger Straße (Bereich Scharnhorststraße/Friedrich-Wolf-Straße/Emil-Höllein-Platz) und der Umbau des Angerknotens einschließlich der Fahrbahnerneuerung in der Wiesenstraße vorgesehen.

Die folgenden Zahlenwerte der Ausgaben für die Verkehrsinfrastruktur beruhen auf einer anteilig geschätzten Aufteilung der Gesamtsumme, die für das Jahr 2017 mit ca. 16,8 Mio. € beim KSJ geplant ist.

- ✓ ÖPNV (Bushalte- und Wendestellen)
1,0 Mio. €
- ✓ Straßen und Ingenieurbauwerke (bereinigt um Fuß- und Radwege) 10,0 Mio. €
- ✓ Radwege 1,5 Mio. €
- ✓ Fußwege (inkl. Blindenleitsysteme)
4,3 Mio. €

Bei der JNV werden ebenfalls Ausgaben in die Verkehrsinfrastruktur getätigt, die im Geschäftsjahr 2015 gesamt ca. 4,6 Mio. € betrugen. Davon waren die Unterhaltung der Straßenbahntrassen und Fahrleitungen die größten Kostenbringer, zudem flossen Mittel

in die Stromversorgung und Unterhaltung der Haltestellen.

Bitte geben Sie auf dem Fragebogen unter Frage 10 Ihre Meinung zu den Ausgaben für die Verkehrsinfrastruktur ab.

INFORMATIONEN ZUR FRAGE 11

„Fahrscheinloser Nahverkehr“ heißt, dass alle Einwohner der Stadt ohne den separaten Kauf von Tickets jederzeit auf allen Linien innerhalb der Stadtgrenzen von Jena die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen können. Erfahrungen mit einem derartigen Angebot gibt es nur in sehr wenigen Kommunen.

In Hasselt (Belgien), einer Stadt mit ca. 70.000 Einwohnern, wurde 1997 ein fahrscheinloser ÖPNV eingerichtet. Nachdem die Nutzerzahlen des Nahverkehrs sprunghaft in die Höhe stiegen, gilt seit 2013 die Kostenfreiheit nur noch für Kinder und Senioren.

Im brandenburgischen Templin (16.000 Einwohner) wurde 1997 auf zwei Haupt- und zwei Nebenlinien ein fahrscheinloser Stadtverkehr eingeführt. Das regionale Verkehrsunternehmen

stellte der Stadt auf Grundlage der Anzahl der beförderten Fahrgäste monatlich eine Rechnung, um die Beförderungsentgelte für die Verkehrsleistung zu erhalten. Nachdem die Fahrgastzahlen bis 2003 von 41.000 auf 350.000 rasant angestiegen waren, überstieg der Zuschuss der Stadt, der durch Gelder aus Haushaltsmitteln, Spenden und Kurbeiträgen finanziert wurde, den dafür vorgesehenen Betrag. Der fahrscheinlose Stadtverkehr konnte aufgrund der angespannten Templiner Haushaltslage nicht dauerhaft aufrechterhalten werden und wurde 2003 durch ein optionales Bürgerticket-System mit einer Kofinanzierung über Kurgäste ersetzt.

Wie könnte so etwas in Jena aussehen? Denkbar wäre das Konzept eines „Pauschaltickets“, bei dem alle Bürger nach dem Flatrate-Prinzip, ähnlich dem „Semesterticket“ für Studenten, eine generelle Fahrberechtigung erhalten, für die jedoch alle Einwohner einen bestimmten Betrag zu entrichten haben – auch diejenigen, die das Angebot dann nicht nutzen.

Als rechnerische finanzielle Ausgangsgröße wird der Erlös aus dem Ticketverkauf der JNV für den Linienverkehr angesetzt, der im Jahr 2015 ca.

14 Mio. € beträgt. Die Umsatzerlöse von 3,5 Mio. € aus den gesetzlichen Ausgleichszahlungen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und nach dem Sozialgesetzbuch (SGB) IX werden nicht eingerechnet. Für die Realisierung eines Pauschaltickets wird vorausgesetzt, dass diese Zahlungen weiter erfolgen.

Nach dem PBefG sind die Verkehrsbetriebe verpflichtet, für Schüler und Auszubildende eine besondere Ermäßigung zu gewähren. Diese Ermäßigung beträgt 25 % des Preises für eine „reguläre Fahrkarte“. Da dies eine Verpflichtung der Verkehrsbetriebe ist, besteht für die Verkehrsbetriebe auch ein Ausgleichsanspruch (§ 45a PBefG). Diese Ausgleichsleistungen gelten nur für den Ausbildungsverkehr, also für die Beförderung von Schülern und Auszubildenden. Dieser Personenkreis umfasst in Jena ca. 10.000 Personen. Im SGB IX ist im § 145 die unentgeltliche Beförderung (Freifahrt) für schwerbehinderte Menschen geregelt. Voraussetzung ist, dass der Schwerbehindertenausweis mit einer gültigen Wertmarke versehen ist. In Jena gibt es ca. 2.000 anspruchsberechtigte Personen. Die durch die unentgeltliche Beförderung entstehenden Fahrgeldausfälle werden den Verkehrsbetrieben

auf Antrag anteilmäßig erstattet.

Deshalb werden in der folgenden Berechnung der Einwohnerzahlen die 2.000 Personen mit unentgeltlicher Beförderung gemäß SGB IX nicht eingerechnet. Von den 10.000 Kindern und Jugendlichen werden rechnerisch nur 75 % angesetzt, da die Ermäßigung von 25 % ebenfalls erhalten bleiben soll (siehe Berechnungsbeispiel: Mittlere Variante).

Wenn davon ausgegangen wird, dass nicht die

kompletten Ticketverkaufserlöse durch die Bürger zu finanzieren wären, würde die Belastung für den einzelnen Bürger sinken. Bei dem hier angenommenen Rechenbeispiel werden 8,50 € pro Monat (= 102 €/Jahr) für Einwohner ab 18 Jahren angesetzt. Kinder und Jugendliche zwischen 7 und 17 Jahren würden 6,40 €/Monat zahlen. Damit würden jedoch nur ca. 10,4 Mio. € eingenommen. Es entstünde also eine Differenz von 3,6 Mio. € zum oben genannten Umsatz von 14 Mio. €. Diese Differenz wäre als erhöhter

Verlustrückgleich durch die Stadtwerke Jena zu tragen. Die Ausschüttung durch die Stadtwerke als Einnahme des Haushaltes der Stadt Jena würde entsprechend sinken, was mittels Einsparungen bei Ausgaben oder durch erhöhte andere Einnahmen kompensiert werden müsste.

Allerdings ist anzunehmen, dass ein „fahr-scheinloser Nahverkehr“ auch erheblich mehr Nutzer mit sich bringen würde als die 19,7 Mio. Fahrgäste, die im Jahr 2015 von der JNV befördert wurden. Deutlich höhere Nutzerzahlen

BERECHNUNGSBEISPIEL: MITTLERE VARIANTE

Es gibt etwa:	115.000 Einwohner mit Haupt- oder Nebenwohnsitz.
Von diesen zahlen nichts:	8.000 Kinder im Vorschulalter und 2.000 behinderte Menschen mit Ausweis und Wertmarke.
75 % des Preises zahlen:	10.000 Kinder und Jugendliche zwischen 7 und 17 Jahren.
Den vollen Preis zahlen also:	95.000 Personen (Erwachsene)

Um einen jährlichen Umsatz von 14 Mio. € zu erzielen, muss für den monatlichen vollen Preis „P“ also folgende Gleichung gelten (Faktor 12 wegen der Monate des Jahres):

$12 * (95.000 * P + 10.000 * 0,75 * P) = 14.000.000 \text{ €}$, daraus folgt

$$P = \frac{14.000.000 \text{ €}}{12 * (95.000 + 10.000 * 0,75)} = \frac{14.000.000 \text{ €}}{12 * 102.500}$$

P ≈ 11,40 € als voller Preis.

Der Preis für Kinder und Jugendliche zwischen 7 und 17 Jahren ist hiervon 75 %, also **8,55 €**.

wiederum hätten zur Folge, dass die JNV mit dem aktuellen Bestand an Fahrzeugen und Personal unmöglich die Qualitätsstandards halten könnte.

Somit wären Investitionen in die Erweiterung des Fuhrparks sowie die Neueinstellung von Fahrern und die damit verbundene Steigerung der Personalkosten die Konsequenz. Da valide Zahlen für diese Folgen zum jetzigen Zeitpunkt nicht genannt werden können, wird als Rechengröße der Wert von 15€ pro Monat (= 180€/Jahr) angenommen, den jeder Einwohner ab 18 Jahren für das Pauschalticket zu zahlen hätte. Für Kinder und Jugendliche zwischen 7 und 17 Jahren würde das 11,25€ pro Monat bedeuten. Diese Beträge ergäben einen Erlös von ca. 18,4 Mio. € pro Jahr, womit gut 4 Mio. € mehr Einnahmen erzielt würden als beim Ticketverkauf des Jahres 2015. Ob mit diesen Mehreinnahmen die erhöhten Ausgaben für Investitionen und Personal ausgeglichen werden könnten, ist nicht sicher.

Was halten Sie von einem solidarisch finanzierten „fahrtscheinlosen Nahverkehr“? Und falls Sie dem positiv gegenüber eingestellt sind, wel-

chen finanziellen Beitrag würden Sie pro Person Ihres Haushaltes monatlich dafür maximal leisten wollen?

Bitte geben Sie Ihre Meinung mit der Beantwortung der Fragen unter 11. ab!

INFORMATIONEN ZUR FRAGE 12

Die Stadt Jena gewährt ihren Bürgern mit geringem Einkommen eine finanzielle Entlastung unter anderem beim Besuch von kulturellen und Sporteinrichtungen sowie bei der Benutzung des Jenaer Nahverkehrs. Dafür stellt die Stadt Jena seit dem Jahr 2006 als zusätzliche freiwillige Leistung den sogenannten JENABONUS (früher Sozialpass) bereit. Dessen aus dem Jahr 2009 stammenden Richtlinien erfuhren eine Überarbeitung und Anpassung, die im Dezember 2016 vom Stadtrat mehrheitlich beschlossen wurden. Der JENABONUS ist nur für Einwohner mit Hauptwohnsitz oder alleinigem Wohnsitz in der Stadt Jena und deren im Haushalt lebenden minderjährigen Kindern gültig. Der JENABONUS wird auf Antrag kostenlos ausgestellt. Der Antrag kann beim Fachdienst Bürger- und Familienservice der Stadt Jena

gestellt werden. Bei Bewilligung des Antrages ist der JENABONUS ein Jahr gültig, solange sich die Anspruchsvoraussetzungen nicht ändern.



Inhaber des JENABONUS haben Anspruch auf Ermäßigung in allen städtischen Hallen- und Freibädern, in Museen, im Volkshaus (außer Gastspielveranstaltungen), in der Ernst-Abbe-Bücherei, in der Kulturarena, in der Musik- und Kunstschule sowie in der Volkshochschule. Bei Vorlage des JENABONUS können im Servicecenter der Jenaer Nahverkehr GmbH ermäßigte Monatskarten, Schülermonatskarten und Vier-Fahrten-Karten erworben werden. Begünstigte sind solche Personen, die eine der nachfolgenden Voraussetzungen erfüllen:

- ✓ Empfänger von Leistungen nach dem SGB XII (Hilfe zum Lebensunterhalt, Grundsicherung, Hilfe zur Pflege)
- ✓ Empfänger von Leistungen nach dem SGB II sowie die nichterwerbsfähigen Mitglieder der Bedarfs- oder Haushaltsgemeinschaft, die selbst keine Leistungen nach dem SGB II beziehen
- ✓ Bezieher eines Kinderzuschlages nach § 6a Bundeskindergeldgesetz
- ✓ Altersrentner mit Anspruch auf Wohngeld
- ✓ Erwerbsunfähigkeitsrentner mit Anspruch auf Wohngeld

- ✓ Bezieher von Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz
- ✓ Schüler, die BAFÖG beziehen
- ✓ Auszubildende, die Berufsausbildungsbeihilfe erhalten

Die Anzahl der Personen, die zum Erhalt des JENABONUS berechtigt sind, geht in den letzten Jahren zurück. Waren im Jahr 2013 noch 4.742 Personen und im Jahr 2014 4.353 Personen berechtigt, so sank die Zahl im Jahr 2015 auf 3.832 Personen. Entsprechend rückläufig sind die städtischen Mittel, die dafür aufzuwenden waren, mit ca. 528 T€ für 2013, ca. 469 T€ für 2014 und ca. 291 T€ für 2015. Im Haushaltsplan des Doppelhaushaltes 2017/2018 sind für den JENABONUS ca. 327 T€ pro Jahr geplant.

Die Leistungen zur Beförderung von Schülern sind geregelt im Thüringer Gesetz über die Finanzierung der staatlichen Schulen (ThürSchFG). Nach § 4 des ThürSchFG ist die Beförderung in der Regel notwendig für Schüler der ersten bis einschließlich vierten Klasse bei einem Schulweg von mindestens

2 km sowie für Schüler ab Klassenstufe 5 bei einem Schulweg von mindestens 3 km.

Der Schulweg ist der kürzeste, verkehrsübliche und sichere Fußweg zwischen der Wohnung des Schülers und der von ihm besuchten Schule oder dem Unterrichtsort. Der Schulweg beginnt an der Haustür des Wohngebäudes und endet am nächstliegenden Eingang des Schulgrundstücks. Wird dem Schüler im Rahmen der Schulwegsicherung vom Schulträger ein bestimmter Weg empfohlen, gilt dieser für die Berechnung der Mindestentfernung als kürzester Weg. Eine Mindestbegrenzung entfällt, wenn der Schulweg eine besondere Gefahr für die Sicherheit und die Gesundheit der Schüler bedeutet oder wenn Schüler wegen einer dauernden oder vorübergehenden Behinderung befördert werden müssen. Bei mehreren Wohnungen des Schülers gilt als Wohnung im Sinne des zweiten Satzes die Wohnung, in der sich der Schüler überwiegend aufhält. Ist eine entsprechende Feststellung nicht möglich, ist dies die schulnähere Wohnung. Laut § 4 Absatz 5 ThürSchFG besteht die Beförderungs- oder Erstattungspflicht nur

für die kürzeste Wegstrecke zwischen der Wohnung des Schülers und der nächstgelegenen, aufnahmefähigen staatlichen Schule, die dem Schüler den von ihm angestrebten Schulabschluss ermöglicht. Die Schüler der Klassenstufen 1 bis 10 erhalten bei Anspruch Schülerbeförderungskosten in Höhe der Schüler-Abo-Monatskarte der Jenaer Nahverkehr GmbH, die seit Jahresbeginn 2017 pro Schüler 43,30€ monatlich kostet und für 10,5 Monate des Jahres gültig ist (Sommerferien sind ausgenommen).

Für die höheren Klassenstufen tritt die Satzung der Stadt Jena über die Beteiligung an den Kosten für die Schülerbeförderung für Schüler ab Klassenstufe 11 in Kraft, die eine Selbstbeteiligung der Eltern bzw. bei volljährigen Schülern durch diese selbst vorsieht. Der Eigenanteil beträgt 50% der Aufwendungen, jedoch höchstens 50% des aktuellen Tarifes der personengebundenen Zeitkarte der Jenaer Nahverkehr GmbH gemäß der Tarifgenehmigung des Thüringer Landesverwaltungsamtes. Die Kostenbeteiligung wird auf Antrag erlassen, wenn der Zahlungspflichtige Inhaber einer JENABONUS-Karte

ist oder Hilfe zum Lebensunterhalt nach den Bestimmungen des Bundessozialhilfegesetzes erhält.

Für Schülerbeförderung gemäß ThürSchFG wurden in Jena im Jahr 2015 Mittel in Höhe von ca. 1,13 Mio. € ausgereicht, wovon insgesamt ca. 2.700 Schüler profitierten. Diese Mittel wurden ausgegeben für die Schulwegförderung einzelner Schüler mit dem ÖPNV, Schulbusse, Aufwendungen für Sonderschulen, Wege zum Schulschwimmen und sonstige Unterrichtswege.

Im Haushaltsplan des Doppelhaushaltes 2017/2018 sind für die gesetzliche Schülerbeförderung gemäß § 4 ThürSchFG ca. 1,3 Mio. € pro Jahr geplant.

Als freiwillige zusätzliche Leistung räumt die Stadt Jena ein, die gesetzlichen Schülerbeförderungsleistungen zu erweitern. Dadurch war es bis zum Ende des Schuljahres 2014/2015 möglich, dass alle Jenaer Schüler, die eine Schule ihrer Wahl besuchten, einen Antrag auf Fahrtkostenermäßigung stellen konnten, wenn

die Mindestentfernung laut § 4 ThürSchFG eingehalten wurde. Je nach der Anzahl kindergeldberechtigter Kinder des Antragstellers wurde eine gestaffelte Ermäßigung bis zu 50% gewährt sowie für Schüler mit JENABONUS eine Förderung von bis zu 100% der aktuellen Schüler-Abo-Monatskarte der JNV GmbH.

Ab dem Schuljahr 2015/2016 wurde diese Regelung per Stadtratsbeschluss geändert, sodass ab diesem Zeitpunkt und aktuell nur noch Schüler mit JENABONUS diese zusätzliche Förderung erhalten. Für diese freiwillige Leistung wurden in Jena im Jahr 2015 Haushaltsmittel in Höhe von ca. 234 T€ ausgereicht, wodurch rund 1.100 Schüler einen Nutzen hatten.

Im Haushaltsplan des Doppelhaushaltes 2017/2018 sind für die freiwilligen Leistungen zur Schülerbeförderung 125 T€ pro Jahr geplant.

Bitte geben Sie auf dem Fragebogen Ihre Ansicht zur Höhe der Subventionierung von Sozialtickets (JENABONUS) und zur Schülerbeförderung unter Frage 12 ab!

IMPRESSUM

Herausgeber: Stadtverwaltung Jena – Fachdienst Haushalt, Controlling & Organisationsentwicklung
Redaktion: AG Bürgerhaushalt und Fachdienst Haushalt, Controlling & Organisationsentwicklung
Postadresse: Stadtverwaltung Jena, Postfach 100 338, 07703 Jena
Besucheradresse: Am Anger 28, 07743 Jena
Kontakt: Ralf Reinhardt
Telefon: +49 3641 49-3017
Fax: +49 3641 49-3044
E-Mail: buergerhaushalt@jena.de

Nachdruck und Vervielfältigung – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des Herausgebers und mit Quellenangabe. Alle Angaben ohne Gewähr.

Druck: Förster & Borries GmbH & Co. KG, Industrierandstraße 23, 08060 Zwickau, www.foebo.de
Satz: timespin – Digital Communication GmbH, Sophienstraße 1, 07743 Jena, www.timespin.de
Auflage: 15.100
Redaktionsschluss: 08.03.2017
Fotonachweise: Stadt Jena, Petra Schmidt (U1 links); Jenaer Nahverkehr GmbH, Katrin Franke (U1 rechts); Stadt Jena, Ulrike Zimmermann (U2); Jenaer Nahverkehr GmbH, Katrin Franke (Seite 2 und 3); Jenaer Nahverkehr GmbH, Katrin Franke (Seite 6); Stadt Jena, Petra Schmidt (Seite 15)