

## Stadt Heidelberg

Federführung:

Dezernat IV, Amt für Chancengleichheit

Beteiligung:

Dezernat I, Kämmereiamt

Dezernat I, Rechnungsprüfungsamt

Dezernat IV, Bürgeramt

Betreff:

**Frauen-Nachttaxi -  
modifiziertes Modell ab 2011**

# Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Ausschuss für Integration und Chancengleichheit	26.10.2010	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	17.11.2010	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	02.12.2010	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Der Ausschuss für Integration und Chancengleichheit und der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen dem Gemeinderat, das Frauen-Nachttaxi-Modell „Zuschusspauschale pro Fahrt“ mit einer Kostenbeteiligung in 2011 in Höhe von 37.000 Euro und in 2012 in Höhe von 37.500 Euro zu fördern.*

*Zur Gewährleistung eines nahtlosen Übergangs wird das bis 31.12.2010 gültige Modell bis 31.03.2011 verlängert. Die dafür erforderlichen Mittel in Höhe von 13.700 Euro werden bereitgestellt.*

*Die Mittel von 44.000 € für die aufgrund der Modelländerung in 2011 erforderlichen Rückkaufaktion werden zusätzlich im Teilhaushalt des Amtes 16 in 2011/2012 zur Verfügung gestellt.*

## A. Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
QU 4	+	<b>Ziel/e:</b> Gleichstellung von Frauen und Männern: <b>Begründung:</b> Mädchen und Frauen wird durch das sichere Transportmittel Frauen-Nachttaxi (FNT) die gleichberechtigte Teilnahme am öffentlichen Leben ermöglicht. Insbesondere heranwachsenden Mädchen sollen die gleichen Möglichkeiten gegeben werden, das Leben der in der Stadt zu erkunden. Die allgemeine Sorge vor Gewalt, insbesondere sexueller Gewalt, im öffentlichen Raum, wirkt sich für Mädchen stärker als für Jungen einschränkend auf ihre Bewegungsfreiheit aus.
SOZ 2	+	<b>Ziel/e:</b> Diskriminierung und Gewalt vorbeugen <b>Begründung:</b> Das Frauen-Nachttaxi ist eine sinnvolle Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit für Frauen im öffentlichen Raum. Es entstehen keine Wartezeiten an unsicheren Orten, das Frauen-Nachttaxi bringt sie sicher von Tür zu Tür. Bestimmten Berufsgruppen der Gastronomie oder im Gesundheitswesen ermöglicht das FNT vor allem an Wochenenden bei eingeschränktem ÖPNV-Angebot, ohne Wartezeit an abgelegenen Haltestellen sicher von beziehungsweise zur Arbeitsstelle zu kommen.
QU 6	+	<b>Ziel/e:</b> Integration ermöglichen, ausländische Einwohnerinnen als gleichberechtigte Bürgerinnen anerkennen <b>Begründung:</b> Ausländische Mitbürgerinnen und Studentinnen sind ebenfalls berechtigt, das Frauen-Nachttaxi zu nutzen und haben damit gleichermaßen Zugang zum öffentlichen Leben.

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

## B. Begründung:

Das Frauen-Nachttaxi ist ein wichtiger Bestandteil zur Erhöhung der Sicherheit im öffentlichen Raum. Dieses subventionierte Nachtfahrangebot ermöglicht Frauen und Mädchen einen gleichberechtigten Zugang zum öffentlichen Leben. Insbesondere heranwachsenden Mädchen sollen die gleichen Möglichkeiten gegeben werden, das Leben in der Stadt zu erkunden. Die allgemeine Sorge vor Gewalt – insbesondere sexueller Gewalt – im öffentlichen Raum, wirkt sich für Mädchen stärker als für Jungen einschränkend auf ihre Bewegungsfreiheit aus. Darum sollen sie auf kompensatorische Maßnahmen, wie das Frauen-Nachttaxi, zurückgreifen können.

### 1. Ausgangslage

Die Funktaxi-Zentrale kündigte den 2005 geschlossenen Vertrag zum 30.06.2009. Aus wirtschaftlichen Gründen sahen sich die an der Funktaxi-Zentrale beteiligten Unternehmen nicht

mehr in der Lage, mehr als 2 Euro/Fahrt beizusteuern und die Kosten für den Fahrscheindruck weiter zu übernehmen.

Zur Weiterführung des Modells wurde mit der Funktaxi-Zentrale ein Interimsvertrag geschlossen, dessen Laufzeit am 31.12.2010 endet.

Die Reduzierung der Beteiligung der Taxi-Zentrale machte eine Aufstockung der jährlichen Kostenbeteiligung von bisher 45.000 Euro notwendig. Die darüber hinausgehenden Mehrkosten für das 2. Halbjahr 2009 in Höhe von 14.385 Euro und für 2010 in Höhe von maximal 45.000 Euro mussten überplanmäßig gedeckt werden.

Der Gemeinderat erteilte der Verwaltung und der Funktaxi-Zentrale den Auftrag, für die Jahre 2011 folgende ein tragfähiges Konzept zu erarbeiten.

## **2. Möglichkeiten der Modifizierung des Modells**

Unter Berücksichtigung der derzeit schwierigen Finanzlage, sollte der bisherige Haushaltsansatz in Höhe von 45.000 Euro nicht überschritten werden. Da sich die Taxi-Zentrale nicht in der Lage sieht, sich mit mehr als 2 Euro/Fahrt am Frauennachttaxi zu beteiligen, muss eine Modelländerung erfolgen, die die Nutzerinnen stärker als bisher an den Kosten beteiligt.

Für Frauen und Mädchen mit geringem Einkommen ist beabsichtigt, die Nutzung des Frauen-Nachttaxis durch Einführung einer Sozialkomponente zu erleichtern. Die Berechtigungsprüfung mit dem einkommensabhängigen Heidelberg-Pass-Plus ist ohne nennenswerten Verwaltungs- und Personalaufwand durchführ- und kontrollierbar.

## **3. Modell Zuschusspauschale pro Fahrt**

### **Konditionen:**

- Beteiligung Taxi-Zentrale pro Fahrt 2 Euro,
- Beteiligung Stadt pro Fahrt:  
4 Euro **mit** Heidelberg-Pass-Plus  
2 Euro **ohne** Heidelberg-Pass-Plus  
zuzüglich Druckkosten für Gutscheine, Ausgabebelegblocks und Infos.

Heidelbergerinnen erhalten Gutscheine im Gesamtwert von 4 Euro regulär beziehungsweise von 6 Euro bei Vorlage des Heidelberg-Passes-Plus. Die Ausgabe von jeweils maximal 4 Gutscheinen erfolgt in den Bürgerämtern. Der Erhalt der Gutscheine wird von der Nutzerin unter Angabe von Name und Adresse bestätigt.

Bei Fahrtende wird der Subventionsbetrag von 4 beziehungsweise 6 Euro vom Taxameterpreis abgezogen, der Gutschein wird einbehalten. Nach monatlicher Inrechnungstellung unter Beifügung der Gutscheine wird der Taxi-Zentrale der Beteiligungsbetrag der Stadt erstattet.

Berechnungsgrundlage bei Einführung einer Sozialkomponente für Heidelberg-Pass-Plus-Inhaberinnen:

Nach Erhebungen zum Bericht zur Sozialen Lage (Seite 4) sind circa 30 Prozent der Bevölkerung armutsgefährdet und haben einen möglichen Anspruch auf den Heidelberg-Pass-Plus. Keine Erfassung nach Geschlecht, Annahme: 10 Prozent Männer und 20 Prozent Frauen und Mädchen. Berechnung: Bei 14.700 Fahrten 20 Prozent ermäßigt = 2.940 Fahrten, 80 Prozent Normalverdienerinnen = 11.760 Fahrten, bei 15.350 Fahrten 20 Prozent ermäßigt = 3.070 Fahrten, 80 Prozent Normalverdienerinnen = 12.280 Fahrten.

Bei Berechnung mit **4 Euro mit** Heidelberg-Pass-Plus und **2 Euro ohne** Heidelberg-Pass-Plus inklusive Druck der Gutscheine, der Ausgabebelegblocks und Infos ist mit Ausgaben in Höhe von gerundet **37.000 Euro in 2011 und 37.500 Euro in 2012** zu rechnen.

Zusätzlich anfallende Ausgaben, die unter 3.A. (Rückkaufaktion) und 3.B. (Interimslösung) aufgeführt sind, sind ebenfalls bereitzustellen, so dass sich der **Mittelbedarf 2011 und 2012 auf insgesamt 132.280 Euro beläuft**.

Da die Nutzerinnen keine Vorleistung in Form eines Eigenanteils mehr leisten müssen, entfällt eine Untergrenze des Fahrpreises. Das heißt, es existieren keine Erfahrungswerte, wie viele zusätzliche Kurzstreckenfahrten mit den Gutscheinen durchgeführt werden würden.

**Ausgaben-Kalkulation:**

2011: 14.700 Fahrten, davon 2.940 Fahrten ermäßigt und 11.760 Fahrten Normalpreis

2012: 15.350 Fahrten, davon 3.070 Fahrten ermäßigt und 12.280 Fahrten Normalpreis

<b>Fahrten 2011</b>	Fahrpreis laut Taxameter (Durchschnittsfahrpreis 14 Euro)	Anteil Nutzerinnen/Jahr (Taxameterpreis nach Abzug Beteiligung Stadt und Taxizentrale)	Beteiligung Funktaxi-Zentrale/Jahr (2 Euro/Fahrt)	Beteiligung Stadt in 2011 (2.940 Fahrten 4 Euro, 11.760 Fahrten 2 Euro; Druckkosten)
14.700	205.800 Euro	141.120 Euro	29.400 Euro	11.760 Euro <u>23.520 Euro</u> <b>35.280 Euro</b> <u>1.770 Euro</u> <b>37.050 Euro</b>

<b>Fahrten 2012</b>	Fahrpreis lt. Taxameter (Durchschnittsfahrpreis 14,50 Euro)	Eigenanteil Nutzerinnen/Jahr (Taxameterpreis nach Abzug Beteiligung Stadt und Taxizentrale)	Beteiligung Funktaxi-Zentrale/Jahr (2 Euro/Fahrt)	Beteiligung Stadt in 2012 (3.070 Fahrten 4 Euro, 12.280 Fahrten 2 Euro; Druckkosten)
15.350	222.575 Euro	155.035 Euro	30.700 Euro	12.280 Euro <u>24.560 Euro</u> 36.840 Euro <u>710 Euro</u> <b>37.550 Euro</b>

**Zusätzlich anfallende Ausgaben:**

A. Rückkaufaktion der nicht mehr gültigen Fahrscheine

Für eine Rückkaufaktion ungültiger Fahrscheine sind zusätzliche Mittel bereitzustellen:

Von den 2005 bis 2009 verkauften Fahrscheinen wurden 7.336 Scheine noch nicht verfahren, so dass insgesamt **44.000 Euro** für eine Rückkaufaktion bereitzuhalten wären. Dieser Betrag erhöht sich um nicht verfahrende Eigenanteile aus 2010. Die Höhe dieser nichtverbrauchten Eigenanteile kann noch nicht abgeschätzt werden.

## B. Interimslösung

Die Vorbereitung zur Modellumstellung kann frühestens nach dem Gemeinderatsbeschluss am 02.12.2010 erfolgen. Da der bisherige Vertrag zum 31.12.2010 endet, muss zur Gewährleistung eines nahtlosen Übergangs die Laufzeit des bestehenden Vertrages mit der Taxi-Zentrale um 3 Monate verlängert werden.

Kostenberechnung für die Interimslösung (1.1.2011 bis 31.3.2011):

Diese Kosten entstehen durch die Verlängerung der alten vertraglichen Regelung um drei Monate bis zur Umstellung auf das neue Modell. Die Kostendifferenz zwischen altem und neuem Modell beträgt monatlich 4.560 Euro. Für insgesamt drei Monate müssen somit insgesamt 13.680 Euro bereit gestellt werden.

## C. Gesamt-Zuschussbedarf 2011/2012:

2011	37.050 Euro inklusive Druckkosten <u>13.680 Euro</u> Vertragsverlängerung 3 Monate (nur Differenz zum neuen Modell) 50.730 Euro
2012	37.550 Euro inklusive Druckkosten
2011/12	44.000 Euro Rückkaufaktion ungültiger Fahrscheine <b>132.280 Euro Gesamtbetrag über beide Jahre</b>

Ab 2013 ff. läge die Kostenbeteiligung je nach Steigerung der Fahrtzahlen um die 38.000 Euro jährlich.

## 4. Fortsetzung des bisherigen Modells

Die Weiterführung des bis 31.12.2010 gültigen Modells würde zu einer Kostenbeteiligung der Stadt Heidelberg von 89.000 Euro in 2011 und 100.600 Euro in 2012, **über beide Jahre von 189.500 Euro** führen. Ab 2013 ff. läge die Kostenbeteiligung bei über 100.000 Euro jährlich.

## 5. Abwicklung

Maßnahmen zur Umstellung des Modells:

- Frühzeitige Information der Nutzerinnen zur voraussichtlichen Modelländerung durch Presseartikel und Infozettel ab Oktober 2010, Beschränkung der Fahrscheinausgabe von 5 auf 2 pro Kauf ab Oktober 2010, Vorgabe, Scheine nur noch für den zeitnahen Verbrauch zu erwerben, Hinweis auf die Ungültigkeit der Scheine ab Start des Folgemodells.
- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit laufend ab Oktober 2010.
- Fälschungssichere Gutscheingestaltung ab Oktober 2010, Absprache mit 30, 15 und Taxi-Zentrale.
- Ausschreibung des Gutscheindrucks Anfang November 2010
- Druckauftrag nach Beschlussfassung des Gemeinderates.
- Übergangsvertrag im Dezember 2010, Absprache mit Amt 30 und Taxi-Zentrale, Unterschriftenlauf.
- Vertragsneufassung ab Mitte Dezember 2010, Absprache mit Amt 30 und Taxi-Zentrale, Unterschriftenlauf.

- Bestückung der Ausgabestellen mit Gutscheinen, Ausgabebelegblocks und Infos über die Handhabung.
- Großzügig befristete Rückkaufaktion ab Laufzeit Folgemodell bis 31.12.2012: Auszahlung des Eigenanteils für die nicht mehr gültigen Fahrscheine beim Amt für Chancengleichheit.

gezeichnet

Wolfgang Erichson