

**VERTRAULICH**  
bis zur Feststellung des  
schriftlichen Ergebnisses der  
letzten nicht öffentlichen  
Ausschusssitzung durch  
die/den Vorsitzende/n!

## Stadt Heidelberg

Federführung:

Dezernat I, Kämmereiamt

Beteiligung:

Dezernat III, Amt für Soziales und Senioren

Dezernat IV, Bürgeramt

Betreff:

**Einführung eines Metropoltickets  
(Haushaltsantrag 2008)**

# Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Haupt- und Finanzausschuss	17.11.2010	N	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Gemeinderat	02.12.2010	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	

**Inhalt der Information:**

*Der Haupt- und Finanzausschuss und der Gemeinderat nehmen die Informationen zur Kenntnis.*

## 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 1		Solide Haushaltswirtschaft Begründung:
SOZ 1		Ziel/e: Armut bekämpfen, Ausgrenzung verhindern Begründung:
MO 1		Ziel/e: Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung:

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

keine

## B. Begründung:

### 1. Antrag aus dem Jahre 2008

Zum Haushaltsplan 2009/2010 wurde als Änderungsantrag (unter Nr. 75 a) beschlossen, ein Konzept für die Einführung eines Metropolitickets für arme bzw. von Armut gefährdete Menschen zu erstellen (Teilhaushalt 20, Mehraufwand 30.000,00 €).

Zur Begründung wurde aufgeführt, dass für diesen Personenkreis eine erhöhte Mobilität sehr wichtig sei, um am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Die Bezeichnung als Metropol-Ticket soll dabei beinhalten, dass sich die vergünstigte ÖPNV-Nutzung auf das gesamte Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar erstrecken soll.

Angedacht war dabei eine vergünstigte Jahresnetzkarte für monatlich 20,00 €.

### 2. Vergleichbarer Antrag aus 2005

Der Antrag greift ein Anliegen auf, das bereits 2005 in ähnlicher Weise verfolgt worden war (im Einzelnen sei auf die Darstellung in den Vorlagen Drucksache: 0053/2005/BV und Drucksache 0102/2005/BV verwiesen):

Der „Heidelberg-Pass“ war ab dem 01.08.2001 durch Zusammenfassung von Familienpass und dem Seniorenpass (unter geänderten Anspruchskriterien und geänderten Einkommensgrenzen) geschaffen worden. Nach Einführung der Grundsicherung für Arbeitslose (Arbeitslosengeld II, „Hartz IV“) zum 01.01.2005 wurde dieser Personenkreis in den Heidelberg-Pass einbezogen.

Damals gab es bereits an Vergünstigungen

- für Personen ab 60 unabhängig von der Zugehörigkeit zum Heidelberg-Pass tarifliches Angebot einer verbundweiten Jahreskarte „Karte ab 60“,
- für andere Inhaber/innen des „Heidelberg-Passes“ die Möglichkeit, im Stadtgebiet Heidelberg auf Kinderfahrtschein zu fahren (pauschale Erstattung der Stadt an die Verkehrsunternehmen von jährlich 256 T€).

Mit der Einbeziehung der „Hartz IV“-Empfänger wurde angestrebt, auch den Inhaber/innen des „Heidelberg-Passes“ unter 60 Jahren die Möglichkeit einer verbundweiten Jahreskarte mit den Kosten einer „Karte ab 60“ zu verschaffen.

Entsprechend dem Gemeinderatsbeschluss hat die Oberbürgermeisterin damals mit dem Verkehrsverbund verhandelt. Hier sind die Möglichkeiten einer einzelnen Kommune nur gering. Dies ergibt sich aus der komplexen Struktur des Verkehrsverbundes, der aus folgenden Institutionen besteht:

- Dem Zweckverband Rhein-Neckar (ZRN; mit seiner operativen Gesellschaft, der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH - VRN), der bei der Beauftragung mit Verkehrsdienstleistungen die kommunale Seite vertritt und Tarifgestaltungen nicht vorgeben, sondern - ggf. nur gegen Ausgleich von Ertragsverlusten - aushandeln kann.
- Und der Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH), in der sich die Verkehrsunternehmen zusammengeschlossen haben, die für die Tarifgestaltung und die Verteilung der Einnahmen zuständig ist; hier sind die Kommunen nur indirekt über ihre Verkehrsunternehmen beteiligt.

Die URN hat damals eine solche Vergünstigung ohne zusätzliche Ausgleichzahlungen abgelehnt, da sich nach ihrer Einschätzung Einnahmeverringerungen nicht durch Umsatzerhöhungen ausgleichen würden. Im ZRN bzw. in der VRN waren weder Ausgleichzahlungen aller beteiligten Kommunen noch eine Tarifgestaltung mit Ausgleichzahlungen der Stadt Heidelberg durchsetzbar.

Damit blieb nur der Weg, in Heidelberg für die Inhaber/innen des „Heidelberg-Passes“ unter 60 Jahren einen Zuschuss in Höhe der Differenz zwischen einer regulären Zeitkarte und den Kosten einer „Karte ab 60“ zu gewähren, was aber zu einer erheblichen Haushaltsbelastung geführt hätte.

Deswegen wurde es bei der bisherigen Vergünstigung belassen (Fahrten im Stadtgebiet auf Kinderfahrtschein).

### **3. Prüfung des jetzigen Antrags**

Über Wohlfahrtsverbände, Gewerkschaften und Parteien wurde 2008 – im Hinblick auf die Kommunalwahl 2009 – dieses oder ähnliche Anliegen verbundweit gegenüber den beteiligten Kommunen, aber auch gegenüber den Institutionen des Verkehrsverbundes vorgebracht und verfolgt.

Der Verkehrsverbund hat darauf zunächst eine Umfrage unter den Kommunen gestartet, um die Anzahl der in Frage kommenden Personen und bereits bestehende Fahrpreisvergünstigungen zu ermitteln. Auf dieser Basis sollte ein Konzept erstellt und innerhalb des Verkehrsverbundes diskutiert und entschieden werden.

Der Zusammenschluss der Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund hat erneut eine Tarifänderung ohne Ausgleich abgelehnt, da ein Ausgleich über eine Umsatzsteigerung nicht zu erkennen ist.

Die Erhebung ergab, dass in jedem Fall erhebliche Ausgleichszahlungen der Gebietskörperschaften erforderlich wären. Aufgrund der finanziellen Situation der Gebietskörperschaften hat der Verkehrsverbund jetzt deshalb entschieden, die Überlegungen zu einem verbundweiten Tarifangebot einzustellen.

Im Ergebnis bleiben daher auch jetzt nur die Möglichkeiten,

- entweder die Haushaltsmittel zur Subventionierung regulärer Zeitkarten deutlich aufzustocken - dafür fehlen allerdings aufgrund der Haushaltssituation die finanziellen Voraussetzungen -,
- oder die bisher für Vergünstigungen aufgewendeten Haushaltsmittel anders einzusetzen (Überarbeitung des Systems der Vergünstigungen).

#### 4. Rahmenbedingungen

##### 4.1. aktuelle Tarife des Verkehrsverbundes

###### 4.1.1 Zeitkarten

Monatliche Kosten für	Monatskarte		Jahreskarte	
	(nur) Netz HD	Verbund- netz	(nur) Netz HD	Verbund- netz
Reguläre Zeitkarte „Rhein-Neckar-Ticket“	57,00 € ----	160,00 € ----	49,00 € ----	(137,50 €) 69,00 €
Seniorenkarte „Karte ab 60“	47,00 € ----	134,00 € ----	----	31,50 €
Ausbildungszeitkarten				
• Ausbildungsmonatskarte	46,50 €	136,00 €	----	----
• „MAXX-Ticket“	----	----	----	33,50 €

Die regulären Zeitkarten (Monats- bzw. Jahreskarte) sind je nach Wunsch des Inhabers entweder persönlich oder (ohne Aufpreis) übertragbar. Dies gilt nicht für die vergünstigten Sonderkarten „Rhein-Neckar-Ticket“, „Karte ab 60“, Ausbildungsmonatskarte und „MAXX-Ticket“.

###### 4.1.2 Fahrscheine

Monatliche Kosten für	Einzelfahrschein		Mehrfahrtenkarten	
	(nur) Netz HD	Verbund- netz	(nur) Netz HD	Verbund- netz
Erwachsene	2,20 €	8,30 €	1,90 €	----
Kinder	1,70 €	5,30 €	1,30 €	----
			Tageskarten	
„Ticket 24“			5,20 €	14,00 €
3-Tages-Karte			13,00 €	35,00 €

Bis zu drei Kinder unter 6 Jahren können durch eine Aufsichtsperson mit gültigem Fahrschein unentgeltlich mitgenommen werden.

## 4.2. Aktuelle Vergünstigungen in Heidelberg

Auf dieser Grundlage gibt es für Heidelberger Einwohner/innen bereits folgende Förderungen für die Nutzung des öffentlichen Personen-Nahverkehrs:

- Alle *erwachsenen Inhaber/innen des Heidelberg-Passes* sind berechtigt, bei Fahrten innerhalb der Großwabe Heidelberg (Wabe 125 des VRN) alle in diesem Bereich verkehrenden öffentlichen Nahverkehrsmittel mit *Kinderfahrtscheinen* (Einzelfahrtscheinen oder Mehrfahrtenkarten) zu benutzen.
- *Inhaber/innen des Heidelberg-Passes* ab Vollendung des 60. Lebensjahres erhalten für die *Karte ab 60* einen Zuschuss in Höhe von 2,50 € pro Monat, den die Stadt (Bürgeramt) an das Verkehrsunternehmen zahlt, bei dem die Karte erworben wurde. Nach Aussage des Bürgeramtes wurden im Jahr 2008 in 215 Fällen Zuschüsse gezahlt.
- *Kinder aus sozial schwachen Familien* erhalten das *MAXX-Ticket* auf Antrag kostenlos. Die Zahlung erfolgt aus Mitteln für die Schülerbeförderung.

## 5. Möglichkeiten der Umsetzung des Haushaltsantrages

### 5.1. Anspruchsberechtigte Personen

#### 5.1.1. Bericht zur sozialen Lage in Heidelberg vom 08.10.2007

Nach dem Bericht zur sozialen Lage in Heidelberg vom 08.10.2007 sind rund 8 % der Einwohner/innen Heidelbergs der Zielgruppe (arm oder von Armut gefährdet) zuzuordnen; dies wären ca. 11.800 Personen, darunter ca. 2.700 Kinder und Jugendliche.

Im Einzelnen schätzt der Bericht (Unter 9.7, Seite 164):

<b>Zum 31.12.2005</b>	<b>Einwohner in Heidelberg</b>	<b>darunter Armutsgefährdete</b>
Unter 16 Jahren	17.323	2.640
16 -25	18.687	1.272
25 – 55	69.809	5.144
55 – 65	14.278	1.218
65 Jahre und älter	22.896	1.326
Summe	142.993	11.600

#### 5.1.2 Inhaber/innen des Heidelberg-Passes

Der Heidelberg-Pass wird jeweils mit Gültigkeit für ein Jahr ausgestellt, so dass die Zahl der Ausstellungen der Zahl der jeweiligen Inhaber/innen entspricht.

In 2009 wurden für 6.078 Personen Heidelberg-Pässe ausgestellt (noch ohne Unterscheidung zwischen Erwachsenen und Kindern; für 2010 ist mit einem deutlichen Anstieg zu rechnen: bis September 3.625 Erwachsene und 2.532 Kinder.

Die Statistik unterscheidet nach den Anspruchsvoraussetzungen, die sich jedoch überschneiden, so dass ein Vorgang jeweils der ersten von mehreren Möglichkeiten zugeordnet wird:

<b>HD-Pass 2009</b>	<b>Personen</b>
• Familien/Alleinerziehende mit mindestens einem kindergeldberechtigten Kind	2.015
• Sozialhilfeempfänger/in nach SGB XII und Empfänger/innen von Kriegsopferfürsorgeleistungen	341
• Bürger/innen ab dem 65. Lebensjahr	90
• Bezieher/innen von Renten	161
• Bezieher/innen von Arbeitslosengeld II (nach SGB II)	3.471
<b>Summe</b>	<b>6.078</b>

#### 5.1.3 Leistungen des Amts für Soziales und Senioren und des Job-Centers Heidelberg (ARGE)

Die Zahl der Personen, die Leistungen des Amts für Soziales und Senioren und vom Job-Center Heidelberg (ARGE) beziehen, liegt bei etwa 9.000 (davon etwa 1.800 Personen im ambulanten Bereich Grundsicherungsleistungen nach SGB XII, AsylbLG-Leistungen und Leistungen des Lebensunterhaltes nach dem Bundesversorgungsgesetz).

Nicht einbezogen sind dabei die stationär versorgten Personen, da diese in der Regel nicht mehr mobil sind bzw. ihre Mobilität anderweitig z.B. durch die jeweilige Einrichtung gesichert wird.

#### 5.1.4 Vereinfachte Schätzung als Kalkulationsgrundlage

Die erforderlichen statistischen Grundlagen für diesen Anwendungsfall liegen nicht vor, für eine erste Kalkulation dürfte jedoch eine vereinfachte Schätzung genügen:

<b>Altersgruppe</b>	<b>ÖPNV-Vergünstigungen</b>	<b>Berechtigte</b>		<b>Inanspruchnahme</b>	
		<b>Anteil</b>	<b>Persone</b>	<b>Anteil</b>	<b>Persone</b>
Kinder bis 6 Jahre	Kostenlose Mitnahme	10 %	1.180		
Kinder, Schüler und in Ausbildung stehende Personen	„Maxx-Ticket“	20 %	2.360		
Personen ohne tarifliche Vergünstigungen		50 %	5.900	50 %	2.950
Senioren ab 60	„Karte ab 60“	20 %	2.360	50 %	1.180
<b>Summe</b>		<b>100 %</b>	<b>11.800</b>		

## 5.2. Bezuschussung von Monats- oder Jahreskarten

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass dieser Personenkreis kaum in der Lage oder bereit sein wird, sich für die Bezugsdauer einer Jahreskarte zu binden. Monatskarten sind jedoch gegenüber Jahreskarten um so viel teurer, dass eine Bezuschussung völlig außer Betracht fällt.

Damit bleibt nur die Bezuschussung von Jahreskarten, auch wenn dadurch die Inanspruchnahme sinken würde und möglicherweise Zeiträume bezuschusst werden, in denen die Einkommenssituation sich wieder verbessert hat.

Die Ausbildungszeitkarten wird man bei dieser Kalkulation ausklammern müssen, da diese z.B. über Mittel der Schülerbeförderung subventioniert werden.

Zu bezuschussen wären damit:

	Jahreskarten	
	Nur City-Wabe Heidelberg	Gesamtnetz
Personen ohne tarifliche Vergünstigungen	Reguläre Zeitkarte: monatlich 49,00 €	„Rhein-Neckar-Ticket“ monatlich 69,00 €
Personen ab 60	„Karte ab 60“ monatlich 31,50 €	

Bei der regulären Jahreskarte für die City-Wabe Heidelberg stellt sich als weiteres Problem, dass diese auf Wunsch der Inhaber/innen übertragbar ist. Die Bezuschussung wäre an den Nachweis zu knüpfen, dass hier eine persönliche, nicht übertragbare Jahreskarte gewählt wurde. Ein nachträglicher Wechsel ließe sich aber wohl nicht ausschließen. Damit besteht die Gefahr, dass diese Zeitkarten veräußert werden.

## 5.3. Bezuschussung eines Eigenanteils von 20 €

	Nur City-Wabe Heidelberg		Gesamtnetz	
Personen ohne tarifliche Vergünstigungen	12 x 29,00 € x 2.950 Pers.	1.027 T€	12 x 49,00 € x 2.950 Pers.	1.735 T€
Personen ab 60	12 x 11,50 € x 1.180 Pers.	163 T€		163 T€
Summe		1.190 T€		1.898 T€

Schon bei dieser vorsichtigen Annahme würde ein Mittelbedarf von 1,1 Mio. € bzw. 1,9 Mio. € entstehen, der aufgrund der derzeitigen finanziellen Situation nicht zu decken wäre.

#### 5.4. Bezuschussung aus den bisher hierfür eingesetzten Haushaltsmitteln

Wenn man für Erwachsene die Möglichkeit von Fahrten im Stadtgebiet mit Kinderfahrtschein streichen würde, könnte man die bisher eingesetzten Haushaltsmittel (Abgeltung der Kinderfahrtscheinlösung mit 256.000 € + Mittel für Bezuschussung der Karte ab 60 von 6.500 €) nutzen, um für alle interessierten Inhaber/innen des Heidelberg-Passes eine Zeitkarte zu subventionieren.

Geht man von 4.130 Personen aus, die das Angebot in Anspruch nehmen und fördert alle Personen unabhängig vom Alter mit demselben Zuschussbetrag, ergäbe sich ein Zuschuss von 5,30 € pro Person.

Nach Abzug der Zuschussbeträge müssten die betreffenden Personen noch folgenden Eigenanteil leisten:

	Für Jahreskarte	
	Nur City-Wabe Heidelberg	Gesamtnetz
Personen ohne tarifliche Vergünstigungen	monatlich 41,70 €	monatlich 63,70 €
Personen ab 60	monatlich 26,20 €	monatlich 26,20 €

Für die Personen, die Sozialleistungen zur Sicherung des Lebensunterhalts beziehen, würden diese Beträge bei weitem ihre finanziellen Mittel übersteigen.

#### 5.5. Mobilitätsbedarf des betroffenen Personenkreises

Der ohnehin nicht kostendeckende ÖPNV wird bereits durch die Subventionierung aus öffentlicher Hand breiten Bevölkerungskreisen geöffnet.

Nachdem aber selbst diese Tarifangebote für den hier angesprochenen Personenkreis nicht erschwinglich sind, würden alle fachlich Beteiligten es begrüßen, wenn für diesen zusätzliche Angebote geschaffen werden könnten. Die obige Kalkulation macht jedoch deutlich, wie schnell eine fortlaufende Finanzierung solcher Angebote an die Grenzen der finanziellen Möglichkeiten stößt.

Der tatsächliche Mobilitätsbedarf des betroffenen Personenkreises lässt sich selbst innerhalb des Stadtgebiets Heidelberg nur schwer abschätzen.

Der angedachte Eigenanteil von 20,00 € lässt 7 Fahrten im Stadtgebiet zu (mit Hin- und Rückfahrt).

Für Arbeitslose werden Kosten für Vorstellungsgespräche – besonders außerhalb Heidelbergs – auf Antrag vom Job-Center erstattet.

Stadtteilnahe Einkaufsmöglichkeiten und die Möglichkeit der Fahrradnutzung ermöglichen in Heidelberg darüber hinaus auch ohne ÖPNV-Nutzung eine bessere Mobilität als in ländlichen Regionen.

## 5.6. Geeignete Förderung in sozialer Hinsicht

Insbesondere das Amt für Soziales und Senioren und das Jobcenter halten bezuschusste Zeitkarten selbst bei einem Eigenanteil von monatlich 20,00 € nicht für zielgerichtet.

Die bisherige Lösung (Nutzung von Kinderfahrtscheinen) wird der Notwendigkeit einer flexiblen Handhabung innerhalb des beschränkten persönlichen Budgets dieses Personenkreises eher gerecht.

Personen, die bereits Leistungen der Sozialhilfe oder der Grundsicherung für Arbeitslose beziehen, werden für eine Jahreskarte weder den erforderlichen Preis aufbringen können, noch sich auf die notwendige Vertragsdauer festlegen können.

Ein alleinstehender SGB XII – Empfänger erhält derzeit einen monatlichen Regelsatz zur Bestreitung des Lebensunterhalts von 359,-- €. Darin enthalten ist ein rechnerischer Anteil von 16,06 € für Verkehrsdienstleistungen. Dies erlaubt derzeit monatlich 12 einfache Fahrten auf Kinder-Mehrfahrtenkarten im Stadtgebiet Heidelberg.

Bezieher von Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz (AsylbLG) erhalten während des Sachleistungsbezugs lediglich einen geringen Geldbetrag zur Deckung persönlicher Bedürfnisse des täglichen Lebens.

Auch die zeitliche Bindung/Verpflichtung ist kaum erfüllbar, da der Bewilligungszeitraum im SGB II maximal 6 Monate beträgt.

Nach bisherigen Erfahrungen schränken Bezieher von SGB-Leistungen die Nutzung des ÖPNV auf das unumgängliche Maß ein. Alternativ werden Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit Bekannten im Auto zurückgelegt. Das Thema Mobilität hat hier nicht den Stellenwert, dass Bereitschaft vorhanden wäre, aus anderen Bedarfsgruppen des Regelsatzes Beträge abzuzweigen, um ein solches Ticket finanzieren zu können.

Durch die verbundweiten und die zusätzlichen lokalen Vergünstigungen ist bereits ein Teil der Zielgruppe armer oder von Armut gefährdeter Menschen erfasst. So sind von 1.169 Personen, die Grundsicherungsleistungen beziehen, 900 Personen 60 Jahre und älter und haben damit Zugang zur „Karte ab 60“; hinzu kommen die Kinder aus sozial schwachen Familien, die das MAXX-Ticket auf Antrag kostenlos erhalten.

## 6. Ergebnis

Es wird vorgeschlagen, die bewährten Vergünstigungen der Heidelberger/innen beizubehalten.

gezeichnet

Dr. Eckart Würzner