

Stadt Heidelberg

Federführung:

Dezernat IV, Amt für Chancengleichheit

Beteiligung:

Dezernat I, Kämmereiamt

Dezernat I, Rechnungsprüfungsamt

Dezernat IV, Bürgeramt

Betreff:

**Frauen-Nachttaxi -
modifiziertes Modell 2011**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Ausschuss für Integration und Chancengleichheit	22.06.2010	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	14.07.2010	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	28.07.2010	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 3.1.1 Variante A mit einer Kostenbeteiligung in Höhe von 53.700 Euro in 2011 und 63.700 Euro in 2012 zu fördern.

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	+	Ziel/e: Gleichstellung von Frauen und Männern: Begründung: 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	+	Ziel/e: Diskriminierung und Gewalt vorbeugen: Begründung: 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	+	Ziel/e: Integration ermöglichen, ausländische Einwohnerinnen als gleichberechtigte Bürgerinnen anerkennen: Begründung: 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. Solange Frauen und Mädchen durch ihr subjektives Angstempfinden und realer Bedrohung in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt sind, 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 voraussichtlich 45.000 Euro müssen überplanmäßig gedeckt werden.

Der Gemeinderat erteilte Verwaltung und 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 wesentlich überschritten werden. Da sich die Taxi-Zentrale nicht in der Lage sieht, sich mit mehr als 2 Euro/Fahrt am Frauennachttaxi zu beteiligen, kommt nur eine Änderung des Kostenschlüssels in Frage, das heißt die Eigenanteile der Nutzerinnen müssen erhöht werden.

Für Frauen und Mädchen mit geringem Einkommen soll die Nutzung des Frauen-Nachtaxis durch die Einführung einer Sozialkomponente weiterhin erschwinglich bleiben. Die Ermäßigungsberechtigung mit dem einkommensabhängigen Heidelberg-Pass-Plus ist ohne nennenswerten Verwaltungs- und Personalaufwand durchführ- und kontrollierbar.

Andere, grundlegende Modelländerungen wurden aus folgenden Gründen nicht berücksichtigt:

- Eine Preisobergrenze oder Zonengrenze für längere Fahrtstrecken benachteiligt Frauen mit geringem Einkommen aus entfernteren Stadtteilen.
- Eine Sammelfahrtenregelung wieder mit zwei Scheinen anstatt einem Schein, bringt keine nennenswerte Einsparung. Sammelfahrten fallen nur zu einem geringen Anteil an und würden ohne Ersparnis-Anreiz eher weiter zurückgehen. Auch bestünde bei der Abgabe von zwei Scheinen theoretisch die Möglichkeit, mit dem zweiten Schein eine weitere, nicht durchgeführte Fahrt abzurechnen.
- Bei einer Altersbegrenzung ist den Nutzerinnen nicht zu vermitteln, dass sie aufgrund ihres Alters nicht mehr schutzwürdig sind.
- Eine Einschränkung der bisherigen Nutzungszeit (22 bis 6 Uhr, beziehungsweise 20 bis 6 Uhr für Frauen ab 60) würde vor allem abends ältere und alte Frauen benachteiligen und in den frühen Morgenstunden Berufstätige im Schichtdienst treffen.

3. Modellvarianten mit Kostenkalkulationen

Die Kostenverteilung 2005 bis 2009:

Jahr	Fahrten	Steigerung Fahrten %	Einnahmen Taxameter	Vorverkauf	%	Zuschuss Stadt	%	Zuschuss Funktaxi-Zentrale	%
2005	9.950	–	116.418 Euro	59.700 Euro	51	36.818 Euro	32	19.900 Euro	17
2006	10.756	8	127.137 Euro	64.536 Euro	51	41.089 Euro	32	21.512 Euro	17
2007	10.842	1	128.739 Euro	65.052 Euro	50	42.003 Euro	33	21.684 Euro	17
2008	12.549	16	153.386 Euro	75.294 Euro	49	45.000 Euro	29	33.092 Euro	22
2009	13.305	6	178.564 Euro	79.830 Euro	45	59.385 Euro	33	39.349 Euro	22

Die nachfolgenden drei Modellberechnungen zeigen den Finanzbedarf auf bei

3.1 Erhöhung des Fahrscheinpreises unter Einführung einer Sozialkomponente:

3.1.1 **Variante A** Fahrscheinpreise 6 Euro für Heidelberg-Pass-Plus-Inhaberinnen und 9 Euro für Normalfahrerinnen, Kostenbeteiligung von **53.700 Euro in 2011 und 63.700 Euro in 2012**

3.1.2 **Variante B** Fahrscheinpreise 6 Euro für Heidelberg-Pass-Plus-Inhaberinnen und 8 Euro für Normalfahrerinnen, Kostenbeteiligung von **65.500 Euro in 2011 und 76.000 Euro in 2012**

3.2 Weiterführung des bisherigen Modells, Kostenbeteiligung von **89.000 Euro in 2011 und 100.600 Euro in 2012**

Berechnungsgrundlagen:

Der Kostenbedarf ist höher durch die Reduzierung der Beteiligung der Taxi-Zentrale auf 2 Euro/Fahrt.

Die Fahrtanzahl steigt seit Jahren kontinuierlich an. Aufgrund der Erfahrungswerte der vergangenen Jahre wird in 2011 von 14.700 Fahrten und in 2012 von 15.350 Fahrten ausgegangen.

Ebenso steigt seit Jahren der Durchschnittsfahrpreis. Er beträgt derzeit 13,51 Euro. Im Verlauf 2010 wird ein durchschnittlicher Fahrpreis von 13,71 Euro erwartet. Mit einer Sicherheitsreserve kalkuliert wird in 2011 von einem Durchschnittsfahrpreis von 14 Euro und in 2012 von 14,50 Euro ausgegangen.

Die Stadt übernimmt die Kosten für den Fahrscheindruck von circa 710 Euro jährlich. Diese Kosten sind in den Finanzbedarf der jeweiligen Modelle bereits eingerechnet. Der Druck der Informationszettel zur Modelländerung ab 2011 wird mit 60 Euro für 1.200 Exemplare veranschlagt.

Da aufgrund der Modelländerung Erfahrungswerte fehlen, sind die der Kalkulation zu Grunde liegenden Annahmen großzügig berechnet, um ein Überschreiten des kalkulierten Finanzbedarfs durch höhere Fahrtanzahl/Fahrpreise zu vermeiden. Es ist jedoch durchaus möglich, dass der kalkulierte Finanzbedarf im Verlauf 2011 und 2012 deutlich unterschritten wird (zum Beispiel durch Rückgang der Fahrtanzahl aufgrund höherer Fahrscheinpreise für Normalnutzerinnen). Nach den Erfahrungen 2011 und 2012 kann der Finanzbedarf für das Frauen-Nachttaxi für 2013/2014 entsprechend angepasst werden.

3.1 Modell Erhöhung Fahrpreis für Normalverdienerinnen

Berechnung:

Einführung einer Sozialkomponente für Heidelberg-Pass-Plus-Inhaberinnen, der Fahrscheinpreis verbleibt bei 6 Euro. Nach Erhebungen zum Bericht zur Sozialen Lage (S. 4) sind circa 30 Prozent der Bevölkerung armutsgefährdet und haben einen 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.

Erhöhung des Fahrscheinpreises für Normalverdienende, der Fahrscheinpreis wird angehoben auf 8 beziehungsweise 9 Euro. Erzielung von Mehreinnahmen bei Erhöhung des Fahrscheinpreises auf 8 Euro zwischen circa 23.500 und 24.600 Euro, bei Festsetzung auf 9 Euro zwischen circa 35.300 und 36.900 Euro, je nach Fahrtanzahl.

Die durch Anhebung des Fahrscheinpreises für Normalverdienerinnen wegfallenden Fahrten bis 8 Euro beziehungsweise 9 Euro können vernachlässigt werden, da ihr prozentualer Anteil an den Gesamtfahrten gering ist.

3.1.1 Variante A

Konditionen:

- Eigenanteil Nutzerinnen **mit** Heidelberg-Pass-Plus 6 Euro,
- Eigenanteil Nutzerinnen **ohne** Heidelberg-Pass-Plus 9 Euro,
- Beteiligung Taxi-Zentrale 2 Euro,
- Restbetrag zum Taxameterpreis Übernahme durch die Stadt zuzüglich Fahrschein-Druckkosten.

Bei Berechnung mit **9 Euro** Eigenanteil für Normalfahrten ist mit Ausgaben in Höhe von **53.700 Euro in 2011 und 63.700 Euro in 2012** (Beträge jeweils gerundet auf volle Euro) die Überschreitung des bisherigen Haushaltsansatzes von 45.000 Euro jährlich am geringsten.

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

Fahrten 2011	Fahrpreis lt. Taxameter (Durchschnittsfahrpreis 14 Euro)	Eigenanteil Nutzerinnen/Jahr (2.940 Fahrten 6 Euro, 11.760 Fahrten 9 Euro)	Beteiligung Funktaxi-Zentrale/Jahr (2 Euro/Fahrt)	Beteiligung Stadt in 2011 (Auszahlung an Taxi-Zentrale, Druck Fahrscheine und Infozettel)
14.700	205.800 Euro	17.640 Euro <u>105.840 Euro</u> 123.480 Euro	29.400 Euro	52.920 Euro <u>770 Euro</u> 53.690 Euro
Kostenanteil in Prozent	100	60	14	26

Fahrten 2012	Fahrpreis lt. Taxameter (Durchschnittsfahrpreis 14,50 Euro)	Eigenanteil Nutzerinnen/Jahr (3.070 Fahrten 6 Euro, 12.280 Fahrten 9 Euro)	Beteiligung Funktaxi-Zentrale/Jahr (2 Euro/Fahrt)	Beteiligung Stadt in 2012 (Auszahlung an Taxi-Zentrale und Druck Fahrscheine)
15.350	222.575 Euro	18.420 Euro <u>110.520 Euro</u> 128.940 Euro	30.700 Euro	62.935 Euro <u>710 Euro</u> 63.645 Euro
Kostenanteil in Prozent	100	58	14	28

3.1.2 Variante B

Konditionen:

- Eigenanteil Nutzerinnen **mit** Heidelberg-Pass-Plus 6 Euro,
- Eigenanteil Nutzerinnen **ohne** Heidelberg-Pass-Plus 8 Euro,
- Beteiligung Taxi-Zentrale 2 Euro,
- Restbetrag zum Taxameterpreis Übernahme durch die Stadt zuzüglich Fahrschein-Druckkosten.

Voraussichtliche Gesamtkosten (Auszahlung an Taxizentrale und Druck Fahrscheine und Infozettel) für die Stadt **65.500 Euro in 2011 und 76.000 Euro in 2012.** (Beträge jeweils gerundet auf volle Euro)

Ausgaben-Kalkulation und Kostenschlüssel:

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

Fahrten 2011	Fahrpreis lt. Taxameter (Durchschnittsfahrpreis 14 Euro)	Eigenanteil Nutzerinnen/Jahr (2.940 Fahrten 6 Euro, 11.760 Fahrten 8 Euro)	Beteiligung Funktaxi-Zentrale/Jahr (2 Euro/Fahrt)	Beteiligung Stadt 2011 (Auszahlung an Taxi-Zentrale und Druck Fahrscheine und Infozettel Modelländerung)
14.700	205.800 Euro	17.640 Euro <u>94.080 Euro</u> 111.720 Euro	29.400 Euro	64.680 Euro <u>770 Euro</u> 65.450 Euro
Kostenanteil in Prozent	100	54	14	32

Fahrten 2012	Fahrpreis lt. Taxameter (Durchschnittsfahrpreis 14,50 Euro)	Eigenanteil Nutzerinnen/Jahr (3.070 Fahrten 6 Euro, 12.280 Fahrten 8 Euro)	Beteiligung Funktaxi-Zentrale/Jahr (2 Euro/Fahrt)	Beteiligung Stadt 2012 (Auszahlung an Taxi-Zentrale und Druck Fahrscheine)
15.350	222.575 Euro	18.420 Euro <u>98.240 Euro</u> 116.660 Euro	30.700 Euro	75.215 Euro <u>710 Euro</u> 75.925 Euro
Kostenanteil in Prozent	100	52	14	34

3.2 Weiterführung des bisherigen Modells

Konditionen:

- Eigenanteil Nutzerinnen (Fahrscheinpreis) 6 Euro
- Beteiligung Taxi-Zentrale 2 Euro
- Restbetrag zum Taxameterpreis Übernahme durch die Stadt zuzüglich Fahrschein-Druckkosten.

Voraussichtliche Gesamtkosten (Auszahlung an Taxi-Zentrale und Druck Fahrscheine) für die Stadt **89.000 Euro in 2011 und 100.500 Euro in 2012.** (Beträge jeweils gerundet auf volle Euro)

Ausgaben-Kalkulation und Kostenanteil:

Fahrten 2011	Fahrpreis lt. Taxameter (Durchschnittsfahrpreis 14 Euro)	Eigenanteil Nutzerinnen/Jahr	Beteiligung Funktaxi- Zentrale/Jahr (2 Euro/Fahrt)	Beteiligung Stadt 2011 (Auszahlung an Taxi- Zentrale und Druck Fahrscheine)
14.700	205.800 Euro	88.200 Euro	29.400 Euro	88.200 Euro <u>710 Euro</u> 88.910 Euro
Kostenanteil in Prozent	100	43	14	43

Fahrten 2012	Fahrpreis lt. Taxameter (Durchschnittsfahrpreis 14,50 Euro)	Eigenanteil Nutzerinnen/Jahr	Beteiligung Funktaxi- Zentrale/Jahr (2 Euro/Fahrt)	Beteiligung Stadt 2012 (Auszahlung an Taxi- Zentrale und Druck Fahrscheine)
15.350	222.575 Euro	92.100 Euro	30.700 Euro	99.775 Euro <u>710 Euro</u> 100.485 Euro
Kostenanteil in Prozent	100	41	14	45

4. Abwicklung

Wegen der für die Abwicklung notwendigen Vorlaufzeit muss eine Entscheidung über das modifizierte Modell vor den Haushaltsberatungen erfolgen.

- ab Oktober 2010: Reduzierung der Fahrscheinausgabe von 5 auf 2 Stück pro Nutzerin und Kauf, gleichzeitig Ausgabe eines Infozettels zu den Änderungen ab 2011.
- 4. Quartal 2010: Vergabe des Fahrscheindrucks und Bedienen der Vorverkaufsstellen.
- ab 2011: Eintausch von Fahrscheinen statt einer Rückkaufaktion durch Umtausch der alten Scheine gegen Aufpreis (keine Mittel für Rückkaufaktion notwendig).
- Heidelberg-Pass-Plus-Inhaberinnen können die bisherigen Fahrscheine weiterverwenden.

gezeichnet
Wolfgang Erichson