

## Stadt Heidelberg

Federführung:

Dezernat I, Kämmereiamt

Beteiligung:

Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Dezernat III, Amt für Soziales und Senioren

Dezernat IV, Bürgeramt

Betreff:

**Metropolticket**

**Sachstandsbericht, Vorstellung der  
Konzepte**

# Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Sozialausschuss	31.01.2012	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	29.02.2012	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	15.03.2012	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Der Sozialausschuss und der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen folgenden Beschluss des Gemeinderates:*

*Der Gemeinderat stimmt den Prämissen der Befragung (siehe Ziffer 2) zu.*

## 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	+	<p>Solide Haushaltswirtschaft</p> <p><b>Begründung:</b> Ein evtl. erforderlicher finanzieller Beitrag bzw. Ausgleichsleistung der Stadt an die Verkehrsunternehmen des Verkehrsverbundes soll in vertretbarem Rahmen gehalten werden. Die Höhe der städtischen Leistungen wird vor allem wesentlich davon abhängen,</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• auf welchen Kreis von Berechtigten - angefangen von dem finanziell am meisten eingeschränkten Personenkreis - die Angebote ausgeweitet werden sollen</li><li>• auf welches Preisniveau die Kosten für die berechtigten abgesenkt werden sollen</li><li>• und für welchen räumlichen Geltungsbereich die Tickets gelten sollen.</li></ul>
SOZ 1	+	<p>Armut bekämpfen, Ausgrenzung verhindern</p> <p><b>Begründung:</b> In Heidelberg gibt es bereits Angebote, die auch für arme bzw. von Armut gefährdete Menschen als „Karte ab 60“ und im Übrigen über den Heidelberg-Pass durch ermäßigte Einzelfahrkarten die Nutzung des ÖPNV erschwinglich machen und damit die Teilnahme am Leben in der Gemeinschaft erleichtern sollen. Die jetzige Initiative soll Bedarf und Möglichkeiten prüfen, diese Vergünstigungen zu erweitern. Insbesondere für arbeitslose Personen soll eine Ausweitung der Mobilität mit dazu beitragen, die im Erwerbsleben erforderlichen Fähigkeiten und die räumliche Reichweite der Arbeitsplatzsuche zu erhalten bzw. zu erweitern. Die Tarifangebote sollen aber nach außen nicht die Zugehörigkeit zum berechtigten Personenkreis deutlich machen.</p> <p><b>Ziel/e:</b></p>
MO 1	+	<p>Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern</p> <p><b>Begründung:</b> Bereits die bestehenden Tarife bewegen sich durch die öffentliche Förderung grundsätzlich auf sozialverträglichem Niveau, darüber hinaus gibt es zusätzliche soziale Vergünstigungen. Die jetzige Initiative soll die Zugangsmöglichkeiten finanziell schwächer gestellter Einwohner zum ÖPNV-Angebot verbessern.</p>

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

Eine genaue Untersuchung soll den Bedarf und die Möglichkeiten prüfen, die bereits bestehenden Ermäßigungen auszuweiten.

## **B. Begründung:**

### **1. Grundlage**

#### **Haushaltsantrag 2008 bei der Stadt Heidelberg**

Zum Haushaltsplan 2009/2010 wurde als Änderungsantrag (unter Nr. 75 a) beschlossen, ein Konzept für die Einführung eines Metropoltickets 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.

Der Haushaltsantrag 2008 hat ein Anliegen aufgegriffen, 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).

Die Umsetzung des Haushaltsantrags 2008 wurde wegen einer Untersuchung des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar zur Einführung eines verbundweit geltenden und im gesamten Verkehrsverbund einzuführenden Sozial-Tickets zurückgestellt.

Nach dem untersuchten Konzept sollte grundsätzlich für jeden Anspruchsberechtigten durch die jeweilige kreisfreie Stadt bzw. den jeweiligen Landkreis ein Grundbeitrag entsprechend dem Mindestgrundbeitrag beim Job-Ticket (derzeit 8,00 €/ Monat) an die Verkehrsunternehmen entrichtet werden. Damit hätten dann die Anspruchsberechtigten die Möglichkeit das VRN-Job-Ticket (persönliche, verbundweit gültige Jahreskarte) zu erwerben (Preis derzeit 33,80 €/ Monat). Für Schüler und Auszubildende, die ohnehin schon die Möglichkeit haben, das preislich sehr attraktive und verbundweit gültige MAXX-Ticket zu kaufen (Preis derzeit 36,10 €/ Monat; kein Grundbeitrag), sollte eine Lösung gefunden werden, dass der maximale Eigenanteil des Schülers/ des Azubis bei maximal 20,00 €/Monat liegen sollte.

Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar hat die Prüfung dieser Initiative im Juni 2010 mit dem Ergebnis beendet, ein „Verbund-Sozialticket“ nicht einzuführen, weil dessen Finanzierung aus seiner Sicht nicht darstellbar war (und nach wie vor nicht ist).

Der Gemeinderat wurde darüber am 02.12.2010 mit Vorlage 0150/2010/IV informiert und zunächst vorgeschlagen, es bei den bestehenden Vergünstigungen zu belassen.

#### **Haushaltsanträge 2010 bei der Stadt Heidelberg**

Mit den Änderungsanträgen zum Haushalt 2011/2012 wurde die Verwaltung aufgefordert, das Ziel der Einführung eines vergünstigten Monatstickets für arme Menschen, z.B. durch Öffnung der Karte ab 60 oder durch Öffnung des Job-Ticket-Konzepts für Heidelberg weiterzuverfolgen und die 2008 bereitgestellten und seither jeweils ins Folgejahr übertragenen Haushaltsmittel Mittel von 30 T€ für eine weitere konzeptionelle Untersuchung zu verwenden.

Zunächst sollte eine Untersuchung die potentielle Nachfrage als Basis für den möglichen finanziellen Beitrag bzw. Ausgleichsleistung der Stadt abklären.

## 2. Untersuchungsauftrag

Die Untersuchung soll eine Beurteilungsbasis bilden, wie sich die Wahl des Modells und damit des räumlichen Geltungsbereichs auf den von der Stadt zu erbringenden finanziellen Beitrag auswirkt und inwieweit ein entsprechendes Angebot durch die Anspruchsberechtigten überhaupt angenommen würde.

Zur Vervollständigung soll noch eine Übersicht über die vorhandenen Modelle in anderen Städten beauftragt werden.

Die Befragung soll in Kooperation mit dem VRN durch ein externes Büro erfolgen. Für die Befragung stehen 30 T€ zu Verfügung.

### **Prämissen**

Nach dem Haushaltsbeschluss haben Vertreter des Bündnisses gegen Armut und Ausgrenzung in Heidelberg gebeten, den Prozess begleiten zu können. Dies wurde in einem Gespräch auch zugesagt.

In einer Besprechung der beteiligten Dienststellen und Unternehmen und Herrn Stammer als Vertreter des Bündnisses gegen Armut und Ausgrenzung am 19.09.2011 wurde dahingehend Einigkeit erzielt,

- dass zunächst der Kreis der Berechtigten definiert wird, auf den sich der Untersuchungsauftrag beziehen soll,
- und dass zur Vermeidung von Ausgrenzungen kein neues spezifisches Tarifangebot geschaffen werden soll, sondern auf die vorhandenen Jahres-Tarifangebote zurückgegriffen wird
- und dass sich der Preis für die Berechtigten an dem Preisniveau des Job-Ticket bzw. der „Karte ab 60“ orientieren soll.
- Die Berechtigten müssen bereit sein, dass der Kostenbeitrag vom Leistungsbezug einbehalten wird und an die RNV weitergeleitet wird.

### **Kreis der Berechtigung**

Zum Kreis der Berechtigten wurde in dieser Besprechung dahingehend Einigkeit erzielt, dass er sich nur erstrecken soll auf

- Personen von 18 bis 59 Jahre (bis 18 Jahre MAXX-Ticket, ab 60 Jahre Seniorenkarte)
- die Leistungen nach SGB II und XII beziehen.

Aktuelle Zahlen der Berechtigten für Heidelberg:

	Jobcenter:	Amt für Soziales und Senioren:	Summe:
Personen von 18 bis 59 Jahre	4.658	353	5.011
Davon Aufstocker mit nicht nur geringfügigem Erwerbseinkommen	635		635
restlich	4.023	353	4.376

Es wurde vorgeschlagen, in der Befragung zu erfassen, ob Erwerbseinkommen bezogen wird, da dieser Personenkreis ggf. über Arbeitgeber am Job-Ticket teilhaben können bzw. denen ansonsten reguläre Monatskarten auf die Aufstockungsleistung angerechnet werden können; dies ist im Job-Center nur bei Personen mit nicht nur geringfügigem Erwerbseinkommen möglich.

Für die sonstigen Inhaber des Heidelberg-Passes, für das MAXX-Ticket und für die Berechtigten der Karte ab 60 soll es bei den bisherigen Vergünstigungen verbleiben.

### **3. Infragekommende Tarifangebote**

Folgende Varianten bietet der URN an:

- **Variante „Rhein-Neckar-Ticket“:** Der Kunde erhält ein Rhein-Neckar-Ticket (persönliche Jahreskarte mit verbundweiter Gültigkeit ohne Mitnahmeregelung),
- **Variante „Jahreskarte Jedermann“ - Preisstufe 2:** Der Kunde erhält eine persönliche Jahreskarte Jedermann der Preisstufe 2 (Heidelberg plus eine Umlandwabe).
- Die Jahreskarte Jedermann beinhaltet eine Mitnahmeregelung: an Werktagen montags bis freitags ab 19.00 Uhr, ansonsten ganztägig, können bis zu 4 weitere Personen im Geltungsbereich mitgenommen werden.
- **Variante „Job-Ticket“:** Der Kunde erhält ein Job-Ticket. Beim Job-Ticket handelt es sich um eine persönliche Jahreskarte mit verbundweiter Gültigkeit und Mitnahmeregelung entsprechend 2., jedoch verbundweit.

Der ermäßigte Preis in allen Varianten könnte dem derzeitigen Preis eines Job-Tickets (derzeit 33,80 €/ Monat) entsprechen.

Die Angebote unterscheiden sich in ihren finanziellen Auswirkungen. Während bei der Job-Ticket-Variante ein Grundbetrag für alle Berechtigten zu zahlen wäre, müsste bei den anderen Varianten nur die tatsächliche Inanspruchnahme der Vergünstigung finanziert werden.

### **4. Verfahren**

Für die grundsätzlich günstigeren Jahreskarten verlangen die Verkehrsunternehmen in der Regel eine positive Bonitätsauskunft einer Wirtschaftsauskunftei (z.B. Schufa). Darauf wollen die Unternehmen nur verzichten, wenn der Kostenbeitrag von den Leistungsträgern (Jobcenter bzw. Sozialamt) direkt an die Verkehrsunternehmen (für uns die RNV) gezahlt wird oder aber die Stadt eine Ausfallbürgschaft übernimmt.

Es ist daher angedacht, die Ticketbesteller auf dem Bestellformular unterschreiben zu lassen, dass das Job-Center beauftragt wird, den Monatspreis für das Ticket einzubehalten und an den VRN abzuführen.

## 5. Weiteres Vorgehen

Nach Zustimmung des Gemeinderates zu den Prämissen wird in Kooperation mit dem VRN die Befragung beauftragt.

Die Ergebnisse werden dann dem Gemeinderat vorgelegt werden.

Bei der Stadt Mannheim soll ein Ticket für das Stadtgebiet Mannheim (Monatskarte Großwabe Mannheim und Mehrfahrtenkarte Preisstufe 2) umgesetzt werden, der Rhein-Neckar-Kreis soll ein Konzept erarbeiten.

Sobald der Verwaltung hierzu nähere Informationen vorliegen, werden die gemeinderätlichen Gremien informiert werden.

gezeichnet

Dr. Eckart Würzner