

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0048/2016/IV**

Datum:  
11.03.2016

Federführung:  
Dezernat IV, Bürgeramt

Beteiligung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Betreff:

**Sachstand Sozialticket in Heidelberg**

## Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Haupt- und Finanzausschuss	13.04.2016	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	28.04.2016	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

**Zusammenfassung der Information:**

*Der Haupt- und Finanzausschuss und der Gemeinderat nehmen die Informationen zur Entwicklung und zum Mittelverbrauch für die Bezuschussung des Sozialtickets sowie zum Stand der Verhandlungen zwischen der Stadt Heidelberg und der Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN) (Antrag zum Haushalt 2015/2016) zur Kenntnis.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
Aufwand 2016	circa 600.000 €
<b>Einnahmen:</b>	
Keine	
<b>Finanzierung:</b>	
Ansatz in 2016	536.000 €
Übertragene nicht verbrauchte Mittel aus 2015	rund 64.000 €

**Zusammenfassung der Begründung:**

Die Nachfrage am Sozialticket ist 2015 gestiegen. Zur Deckung der Bezuschussung des Sozialtickets stehen im Jahr 2016 insgesamt 600.000 € zur Verfügung.

Die URN GmbH hat kein Angebot für eine Umstellung der Finanzierung auf das Modell „Karte ab 60“ als wirtschaftliches, sich selbst tragendes Sozialticket, unterbreitet.

## **Begründung:**

Der Gemeinderat hat am 24.07.2013 für Inhaber/innen eines Heidelberg-Passes oder eines Heidelberg-Passes+, die zwischen 18 und 59 Jahre alt sind, die Einführung des Sozialtickets zum 01. Januar 2014 beschlossen. Das Sozialticket wird durch die Bezuschussung von folgenden Zeitkarten der RNV umgesetzt:

- Monatskarte Jedermann (Stadtgebiet Heidelberg)
- Jahreskarte Jedermann (Stadtgebiet Heidelberg)
- Jahreskarte Rhein-Neckar-Ticket (Verbundgebiet)

Durch diese Wahlmöglichkeit kann die Zeitkarte erworben werden, die dem Nutzungsverhalten des Käufers/der Käuferin am ehesten entspricht. Die einzelnen Zeitkarten werden unterschiedlich bezuschusst, so dass mindestens ein Eigenanteil von 24,05 €/Monat (=Jahreskarte Jedermann) von den Nutzern zu entrichten ist.

Bei Empfängern von Leistungen nach dem SGB II und XII enthält der Regelsatz bereits eine Mobilitätspauschale von 24,05 €, die dann als Eigenanteil eingesetzt werden kann.

### **1. Information über die Bezuschussung des Sozialtickets in Heidelberg in den Jahren 2014 und 2015**

Die Nachfrage der circa 4.400 Heidelberg-Pass und Heidelberg-Pass+-Inhaber/innen, die Anspruch auf ein Sozialticket haben, hat sich wie folgt entwickelt:

#### **Jahreskarten:**

2015 haben 1.308 Personen (29,7 % der Anspruchsberechtigten) eine Jahreskarte (Jahreskarte Jedermann = 702, Rhein-Neckar-Ticket = 606) erworben.

Im Jahr 2014 waren es 1.093 Personen (24,8 % der Anspruchsberechtigten) mit 603 Jahreskarte Jedermann und 490 Rhein-Neckar-Tickets.

Der Zuschussbedarf für die Jahreskarten stieg von circa 422.000 Euro (2014) auf circa 523.000 Euro (2015).

#### **Monatskarten:**

899 Anspruchsberechtigte kauften 2015 mindestens einmal eine Monatskarte Jedermann. Insgesamt wurden 3.505 Monatskarten bezuschusst.

2014 waren es 803 Personen, die 2.746 Monatskarten erworben haben (Zahlen für Monats- und Jahreskarten entsprechen den tatsächlichen Verkaufszahlen der rnv aus 2014).

Der Zuschussbedarf für die Monatskarten stieg von circa 86.000 Euro (2014) auf circa 117.000 Euro (2015).

### **Anspruchsberechtigung:**

95,1 % der Nutzer/innen des Sozialtickets hatten beim Kauf eines Sozialtickets im Jahr 2014 einen Heidelberg-Pass. Lediglich 4,9 % der Nutzer/innen gehören zum geringverdienenden Personenkreis des Heidelberg-Pass+. Dieses Verhältnis verschob sich 2015 nur gering auf 95,7 % zu 4,3 %.

### **Verteilung auf die Stadtteile:**

Die Stadtteile mit der größten Nachfrage nach dem Sozialticket sind in beiden Jahren Kirchheim, Emmertsgrund, Rohrbach und Pfaffengrund. Gerade in diesen Stadtteilen stieg die Nachfrage gegenüber dem Jahr 2014 deutlich.

Die Zahl der Heidelberg-Pass bzw. Heidelberg-Pass+-Inhaber/innen blieb in den beiden zurückliegenden Jahren in diesen Stadtteilen jedoch nahezu gleich.

### **Änderung des Nutzungs- und Kaufverhaltens:**

Im Jahr 2014 haben von 460 Personen, die vorher Einzelfahrscheine und vergünstigte Einzelfahrscheine für ihre Fahrten nutzten, 273 Personen eine Jahreskarte und 187 Personen Monatskarten gekauft.

Im Jahr 2015 haben weitere 77 Personen, die vorher nur Einzelfahrscheine nutzten Jahreskarten (38 Personen) und Monatskarten (39 Personen) erworben.

Von 774 Personen, die vorher den ÖPNV nicht oder nicht regelmäßig genutzt haben, kauften sich im Jahr 2014 insgesamt 368 Personen eine Jahreskarte und 406 Personen Monatskarten. 2015 erwarben weitere 522 Käufer ein Sozialticket, obwohl sie vorher den ÖPNV nicht oder nicht regelmäßig nutzten, wovon 273 eine Jahreskarte und 249 Monatskarten kauften.

## **2. Stand der Verhandlungen mit dem URN unter Zuziehung des URN Antrag Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen**

Bereits im März 2015 hatte die URN GmbH die nachfolgend aufgeführte erste kurze Stellungnahme abgegeben, als in der Vorbereitung des Doppelhaushaltes 2015 und 2016 die Finanzierung des Sozialtickets analog des bisher bewährten Modells „Karte ab 60“ thematisiert wurde:

„Am 24. Juni 2010 hat der ZRN (Zweckverband der Aufgabenträger im Verkehrsverbund Rhein-Neckar) beschlossen, dass das Thema Sozialticket von Seiten des Verbundes aufgrund der Finanznot der Kreise und Kommunen nicht weiterzuerfolgen ist. Ungeachtet dessen existieren eine Reihe von unterschiedlichen lokalen Angeboten für sozial schwache ÖPNV-Nutzer. Diesen Angeboten ist gemein, dass es sich dabei stets um Angebote des VRN-Regeltarifs handelt, die von der URN GmbH zum regulären Preis verkauft und von den Gebietskörperschaften vergünstigt an die Bezugsberechtigten abgegeben werden. Eine andere Verfahrensweise halten wir derzeit für nicht möglich.“

Die Verwaltung hat inzwischen in einem Schreiben (vom 05.03.2015) an die URN GmbH etwas ausführlicher erläutert, welche Vorstellung mit der Umstellung auf ein Finanzierungsmodell analog zur „Karte ab 60“ verknüpft wird und darum gebeten, einen Vorschlag hierfür zu unterbreiten.

In Anlage 01 befindet sich das Antwortschreiben der URN GmbH vom 14.04.2015.

Eingeräumt wird hierbei eine bundesweit vergleichsweise hohe Nutzungsquote beim Sozialticket Heidelberg. Dies ließe sich unter anderem auf das vorbildhafte Sozialticketmodell in Heidelberg zurückführen.

Das jetzige Modell sei flexibel und ermögliche es den Nutzern ein auf ihre Bedürfnisse zugeschnittenes Ticket zu erwerben. Durch das Modell der Bezuschussung des ÖPNV-Tickets durch die Stadt Heidelberg, habe diese es in der Hand, den finanziellen Gesamtaufwand nach den eigenen wirtschaftlichen Möglichkeiten über die Höhe der Zuschussbeträge auszugleichen.

Jedoch könne die URN GmbH kein Angebot für ein sich selbst tragendes und somit „eigenwirtschaftliches“ und damit auch nach dem Solidarprinzip finanziertes Sozialticket unterbreiten. Auf der Basis eines wirtschaftlichen Gesamtergebnisses des VRN im Jahr 2014, das durch nennenswerte Fahrgastrückgänge im Verkehrsgebiet des VRN (siehe VRN Verbundbericht 2014/2015, Seite 6 und 7) insgesamt und entsprechend fehlenden Fahrgeldeinnahmen gekennzeichnet war, wäre keine andere Finanzierung als die bisherige Bezuschussung der ÖPNV-Tickets aus Sicht der URN GmbH denkbar.

Ein nach dem Solidarprinzip finanziertes Sozialticket würde aber auch bedeuten, dass alle betroffenen Bürger im Verbundraum einen Zugang dazu erhalten sollten.

Die Stadt Heidelberg hat daraufhin den Kontakt insbesondere mit dem angrenzenden Rhein-Neckar-Kreis gesucht, um zu erfahren, wie weit die dortigen Verhandlungen zur Einführung eines Sozialtickets gediehen sind. Nach Bildung eines Arbeitskreises haben tiefer gehende Untersuchungen zur Erkenntnis geführt, dass die Einführung eines bezuschussten ÖPNV-Tickets (Sozialticket) in einem Flächenkreis schwieriger sei, als bei den benachbarten Stadtkreisen (Heidelberg und Mannheim). Durch die größeren Entfernungen, die im Landkreis zurückgelegt werden müssen (Wabensystematik), entstehe ein erheblicher Zuschussaufwand durch den Aufgabenträger Rhein-Neckar-Kreis. Darüber hinaus stellte man fest, dass die verwaltungstechnische Umsetzung durch die Kreisgemeinden eine große Herausforderung darstellen würde.

Im Rahmen der Beratung und Beschlussfassung des Haushalts 2016 in der Sitzung des Kreistags im Dezember 2015 lag ein Gemeinschaftsantrag von bestimmten Fraktionen vor, der nach ausführlicher Vorberatung im Arbeitskreis anschließend mehrheitlich abgelehnt wurde. Schließlich verhandelte der Kreistag in seiner Sitzung Mitte Dezember 2015 eine Verwaltungsvorlage dazu, jedoch konnten keine politischen Mehrheiten für die Einführung eines solchen Tickets gefunden werden. Der dortige politische Antrag beabsichtigte zunächst einen Zuschussbetrag von 300 T € in den Haushalt 2016 des Rhein-Neckar-Kreises einzustellen, um einen monatlichen Zuschuss für ein „Rhein-Neckar-Ticket“ bereitstellen zu können.

Parallel zur politischen Diskussion im Rhein-Neckar-Kreis im Dezember 2015 gab es im Rahmen der Haushaltsberatungen der Stadt Mannheim kritische Diskussionen um das bisher von der Stadtverwaltung zur Verfügung gestellte Budget in Höhe von 400 T €, das es den berechtigten Personen ermöglicht, zwei Mehrfahrtenkarten-Heftchen für je 5 Fahrten mit Preisnachlass zu erhalten (Eigenanteil 5 € pro Heftchen und Nutzer). Der Budgeterhöhung für das Jahr 2016 wurde schließlich zugestimmt, sodass auch hier ein dem Zuschussmodell Heidelberg ähnliches Finanzierungsmodell betrieben wird.

### **3. Mittelverbrauch 2014/2015 und Prognose 2016** **Antrag Fraktion Die Linke / Piraten und Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen**

Der Gemeinderat hatte für die Einführung des Sozialtickets bereits 2013 einen Betrag in Höhe von 140.000 € bereitgestellt. Da das Sozialticket aber erst zum 01.01.2014 eingeführt wurde, konnte dieser Betrag auf das Folgejahr übertragen werden.

Im Jahr 2014 wurden von den planmäßigen Mitteln in Höhe von 536.000 €, zuzüglich dem Übertrag aus 2013, lediglich 508.000 € verbraucht, weshalb 168.000 € nach 2015 übertragen werden konnten.

Somit standen für das Haushaltsjahr 2015 insgesamt 704.000 € zur Verfügung.

Im Jahr 2015 ist die Nachfrage nach dem Sozialticket weiter gestiegen, so dass insgesamt ein Zuschussbetrag von rund 640.000 € an die RNV überwiesen wurde.

Aufgrund der Entwicklung seit Einführung des Sozialtickets steht zu erwarten, dass sich der städtische Zuschussbedarf weiter erhöhen wird.

Zuschuss 2014: 508.000 €

Zuschuss 2015: 640.000 €

Wenn die Nachfrage im Jahr 2016 unverändert bleibt oder sogar steigt, werden die bereitgestellten Mittel von 600.000 € nicht ausreichen. Eine realistische Prognose kann allerdings frühestens nach der Sommerpause 2016 vorgenommen werden.

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

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

keine

gezeichnet  
Wolfgang Erichson

#### **Anlagen zur Drucksache:**

Nummer:	Bezeichnung
01	Antwortbrief URN GmbH vom 14.04.2015