

Drucksache:
0122/2016/IV

Datum:
28.06.2016

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Finanzierung Sozialticket analog Jobticket und
Unterstützung bei der regionalen Umsetzung durch
die URN GmbH**

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gre-
mien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 28. Juli 2016

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Haupt- und Finanzaus- schuss	13.07.2016	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	21.07.2016	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 „Finanzierung Sozialticket analog Jobticket und Unterstützung bei der regionalen Umsetzung durch die URN GmbH“ zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
keine	
Einnahmen:	
keine	
Finanzierung:	
keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Im Rahmen der Diskussion zur Informationsvorlage „Sachstand Sozialticket in Heidelberg“ siehe Drucksache 0048/2016/IV wurden Arbeitsaufträge festgehalten, die im Folgenden (siehe Begründung und Anlage 01) abgearbeitet wurden.

Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 13.07.2016

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 13.07.2016

2.1 Finanzierung Sozialticket analog Jobticket und Unterstützung bei der regionalen Umsetzung durch die URN GmbH Informationsvorlage 0122/2016/IV

Stadtrat Rothfuß fragt unabhängig von einer Ablehnung des Modells „Sozialticket analog des Jobticket“ durch die URN GmbH nach der Einschätzung der Verwaltung hinsichtlich der Vor- oder Nachteile eines solchen Finanzierungsmodells.

Herr Schmidt, Geschäftsführer der URN GmbH, berichtet, die URN GmbH habe das Modell „Sozialticket analog Jobticket“ nicht abgelehnt, vielmehr könne man auf Wunsch der Stadt sofort damit beginnen. Allerdings rate er dringend von diesem Modell ab, da aus seiner Sicht die Chance, damit den finanziellen Aufwand zu reduzieren, gering wäre, vielmehr bestünde das Risiko, dass dieser noch deutlich größer würde. Ein Problem bei der Errechnung des finanziellen Aufwandes sei, dass im Gegensatz zu Unternehmen bei einem Sozialticket die Bemessungsgrundlage (Anzahl der Bezugsberechtigten) nur schwer festzustellen sei.

Weiter führt Herr Schmidt aus, dass er davon ausgehe, dass der momentan noch abgelehnte Vorschlag zur Unterstützung von Sozialtarifen (Rabatt von 10 Prozent auf den Ausgleichsbetrag, wenn reguläre Monats- und/oder Jahreskarten an nicht schulpflichtige Personen vergünstigt weitergegeben werden / siehe Punkt 2 der Anlage 01 zur Drucksache 0122/2016/BV) in der nächsten Versammlung der Verbundunternehmen erneut diskutiert und voraussichtlich auch beschlossen werde. Es hätten bereits Gespräche stattgefunden, die nun doch eine mehrheitliche Zustimmung zu dieser Lösung erwarten ließen. Aus seiner Sicht wäre dieser Vorschlag für alle eine einfache, transparente und faire Lösung.

Stadtrat Holschuh bedauert, dass es keine Lösung in Richtung Karte ab 60 oder Jobticket gebe. Weiter möchte er wissen, ob es eine Erhöhung des Warenkorbs Mobilität nach dem Sozialgesetzbuch gebe oder gegeben habe.

Frau Deligiannidou vom Amt für Verkehrsmanagement erläutert, die Antwort auf die Frage nach der Erhöhung der Mobilitätspauschale sei unter Punkt 1 der Informationsvorlage gegeben. Die Verwaltung schlage darin vor, die Anpassung des Eigenanteils erst im Jahr 2017 zu prüfen. Die Frage zur Prüfung der Erhöhung könne jedoch nochmal mitgenommen werden.

Stadtrat Rothfuß ist irritiert über die Aussage, dass ein Sozialticket analog des Jobtickets jederzeit eingeführt werden könnte. Er habe es bisher so verstanden, dass der Vorschlag von der URN GmbH abgelehnt werde. Weiter bezweifelt er, dass eine Festlegung der Bemessungsgrundlage so schwierig sei. Aus seiner Sicht müsste es möglich sein, einen Mittelwert zu finden und diesen als Bemessungsgrundlage festzulegen. Bei etwa 4.500 Anspruchsberechtigten (Leistungsbezieher laut Seite 3.2 der Drucksache 0122/2016/IV beziehungsweise Angaben des Verkehrsverbund Rhein-Neckar in Anlage 01 zur Drucksache 0122/2016/BV) müsste die Stadt einen Grundbeitrag von 513.000 Euro im Jahr bezahlen. Dies wäre weniger als bisher und somit besser für die Stadt. Auch die Nutzer hätten Vorteile, da ein Jobticket verbundweit gelte und Mitnahmemöglichkeiten beinhalte. Hierüber sollte man sich nochmal Gedanken machen.

Stadtrat Zieger kritisiert den Vorschlag der Grünen-Fraktion. Er weist darauf hin, dass das Modell Jobticket den Preis für das Sozialticket deutlich erhöhen würde. Auch derzeit gebe es nur eine Version, die unter dem Mobilitätssatz nach dem Sozialgesetzbuch liege. Bei einer Umstellung würde der Preis immer deutlich darüber liegen.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner bestätigt, dass hierüber nochmal eine Diskussion geführt werden müsste.

Danach gibt es keine weiteren Wortmeldungen und die Mitglieder des Haupt- und Finanzausschusses nehmen die Informationsvorlage mit dem Arbeitsauftrag hinsichtlich der Nachfrage zur Erhöhung des Warenkorbs Mobilität nach dem Sozialgesetzbuch zur Kenntnis.

gezeichnet
Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Sitzung des Gemeinderates vom 21.07.2016

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates vom 21.07.2016

26 Finanzierung Sozialticket analog Jobticket und Unterstützung bei der regionalen Umsetzung durch die URN GmbH
Informationsvorlage 0122/2016/IV

Aus der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 13.07.2016 blieb eine Frage hinsichtlich der Mobilitätspauschale offen.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner informiert darüber, dass für bedarfsrelevante Ausgaben seit 01.01.2016 ein Betrag von 25,44 Euro berücksichtigt werde.

gezeichnet
Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen

Begründung:

1. Erhöhung der Mobilitätspauschale bei Empfängern von Leistungen nach dem Sozialgesetzbuch (SGB) II und XII

Die Werte für die Regelbedarfsstufe 1 für Verkehr liegen für 2016 für das SGB XII bei 25,44 € und für Asyl bei 25,51 €.

In den anderen Regelbedarfsstufen zum Beispiel Ehegatte und Kindern ist der Betrag entsprechend niedriger.

Im Jahr 2013, bei Einführung des Sozialtickets, gab es aufgrund der Entscheidung des Verfassungsgerichts keine Unterscheidung zum AsylbLG.

In den Regelleistungen sind alle Positionen für Verkehr abgebildet, also auch zum Beispiel Ausgaben für die Reparatur eines Fahrrads.

Da bis einschließlich Mai 2016 bereits 665 Jahreskarten und 1.476 Monatskarten mit dem bisherigen Eigenanteil verkauft wurden und der berücksichtigte Betrag im Regelsatz der Maximalbetrag für die gesamten Kosten für Mobilität darstellt, der bei Haushaltsangehörigen zudem niedriger ist, sollte erst für das Jahr 2017 eine Anpassung des Eigenanteils geprüft werden.

2. Finanzierung Sozialticket analog Jobticket (Berechnung URN GmbH) und Unterstützung bei der regionalen Umsetzung durch die URN GmbH

In Anlage 01 ist das Schreiben der Geschäftsführung der URN GmbH beigelegt, das auf die direkten Arbeitsaufträge aus der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 13.04.2016 eingeht.

Will man das bisherige Sozialticketmodell in Heidelberg auf ein Finanzierungsmodell analog des Jobtickets umstellen, so stellt sich grundlegend die Frage nach der tatsächlichen Anzahl der anspruchsberechtigten Personen. Bei Unternehmen errechnet sich der finanzielle Anteil, den der Arbeitgeber leisten muss, aufgrund der Gesamtzahl der Beschäftigten.

Anspruchsberechtigt für einen Heidelberg-Pass+ sind folgende Personengruppen, die zudem eine gewisse Einkommensgrenze nicht überschreiten dürfen:

- Familie/Lebensgemeinschaft mit mindestens einem kindergeldberechtigten Kind, das mit ihnen in häuslicher Gemeinschaft lebt
- Alleinerziehende, die mit mindestens einem kindergeldberechtigten Kind allein in häuslicher Gemeinschaft leben
- Familie/Lebensgemeinschaft mit einem kindergeldberechtigten schwerbehinderten Kind, das mit ihnen in häuslicher Gemeinschaft lebt
- Bürger/innen ab dem 65. Lebensjahr
- Bezieher/innen von Renten sowie Empfänger/innen von Kriegsofferfürsorgeleistungen

Die genaue Anzahl der in Heidelberg lebenden Personen beziehungsweise Haushalte, die diese Voraussetzungen erfüllen, ist tatsächlich unsicher, da die jeweiligen Einkommensverhältnisse nicht bekannt sind.

Da die Vorteile des Heidelberg-Pass+ aber zum Teil zu einer beachtlichen finanziellen Entlastungen führen können (Sozialticket, Kinderbetreuung, Musik- und Singschule, Volkshochschule), muss davon ausgegangen werden, dass die Mehrzahl der Personen, die die Voraussetzungen erfüllen, auch einen HD-Pass+ beantragt haben.

Zudem sind für ein Sozialticket nur die erwachsenen Heidelberg-Pass+-Inhaber/innen zwischen 18 und 59 Jahren anspruchsberechtigt.

Der Heidelberg-Pass wird unter folgenden Voraussetzungen ausgestellt:

- Sozialhilfeempfänger/in nach SGB XII
- Bezieher/innen von Arbeitslosengeld II (nach SGB II)
- Bezieher/innen von Wohngeld
- Bezieher/innen von Kindergeldzuschlag

Die aktuelle Zahl der Leistungsbezieher zwischen 18 und 59 Jahren für diese Personengruppe im Januar 2016 lässt aus folgender Tabelle ermitteln:

Alter in Jahre	Januar 2016
18	87
19	70
20 bis unter 25	355
25 bis unter 50	2.845
50 bis unter 55	568
55	107
56	114
57	96
58	89
59	93
Summe	4.424

Durch den Verkauf des Sozialtickets erwirtschaftete der VRN im Jahr 2015 zusammen 1.325.000 € (Zuschüsse und Eigenanteile). Um diesen Umsatz bei der Job-Ticket-Variante zu erreichen, müssten bei 7.000 Anspruchsberechtigten noch ein Verkaufsertrag von 527.000 € erreicht werden. Hierzu müssten 1.115 Jahreskarten verkauft werden. Im Jahr 2015 wurden 1.308 Jahreskarten (702 Jahreskarten Jedermann und 606 Rhein-Neckar-Tickets) verkauft. Selbst wenn einige Jahreskarten-Jedermann-Käufer abspringen, da sie nun einen Eigenanteil von 39,40 € (abzüglich der Mobilitätspauschale für Leistungsempfänger von 25,12 €) entrichten müssten, kann damit gerechnet werden, dass einige Monatskartenkäufer dann eine Jahreskarte erwerben werden. Die Nutzung einer Job-Ticket-Karte bietet Vorteile, da es entweder eine verbundweite Nutzung ermöglicht oder eine ausgeweitete Mitnahmemöglichkeit beinhaltet. Der Eigenanteil des Rhein-Neckar-Tickets beim Sozialticket liegt bisher bei 40,40 €.

Die URN GmbH schildert in der Anlage, die Bewertung des Jobticketmodells seitens der URN GmbH. Eine Finanzierung analog Jobticket wird seitens der Verkehrsunternehmen nicht weiter verfolgt.

Bei der Versammlung der Verbundunternehmen am 20.06.2016 wurde ein Beschlussvorschlag zur aktiven Unterstützung von Sozialtarifen im VRN zur Abstimmung gebracht. Dieser sieht vor, dass grundsätzlich jeder Aufgabenträger im VRN, der reguläre Monats- und/oder Jahreskarten an nicht schulpflichtige Personen vergünstigt weitergibt, einen Rabatt von 10 % auf den von ihm bisher voll auszugleichenden Ausgleichsbetrag erhält. Im Falle der Stadt Heidelberg würde dies bei einem Ausgleichsbetrag, der derzeit bei rund 600.000 € liegt einen Rabatt in Höhe von 60.000 € bedeuten. Ziel ist es dabei die anderen Gesellschafter und Aufgabenträger im Verbundgebiet darauf aufmerksam zu machen, dass das Sozialticketmodell der Stadt Heidelberg einen Vorbildcharakter hat, dem andere Städte und Landkreise folgen können. Der Verband der Verkehrsunternehmen hat diesen Beschlussvorschlag in seiner Sitzung am 20.06.2016 leider abgelehnt.

Ende Juni beschloss der Walldorfer Gemeinderat die Bezuschussung des Rhein-Neckar-Tickets für die Bezieher von Leistungen nach dem SGB II (Grundsicherung für Arbeitssuchende) und SGB XII (Sozialhilfe) sowie von Wohngeld.

3. Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung beobachtet die Entwicklung des Sozialtickets im Jahr 2016 und erstellt bei Auslaufen der Mittel rechtzeitig eine entsprechende Beschlussvorlage an den Gemeinderat, die eine Erhöhung der Mittel und Finanzierbarkeit des Sozialtickets für das komplette Jahr 2016 ermöglicht (siehe auch Punkt 2 der Arbeitsaufträge auch 0048/2016/IV).

Wenn weitere Kommunen und Aufgabenträger ein Sozialticket einführen, dann erfolgt es unter anderem so, wie am Beispiel der Stadt Walldorf, dessen Gemeinderat Mitte Juni 2016 die Bezuschussung des Rhein-Neckar-Tickets für die Bezieher von Leistungen nach dem SGB II (Grundsicherung für Arbeitssuchende) und SGB XII (Sozialhilfe) sowie von Wohngeld beschlossen hat.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Zum derzeitigen Informationsstand sind die Belange des Beirates von Menschen mit Behinderungen nicht betroffen.

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 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

gezeichnet
in Vertretung
Hans-Jürgen Heiß

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Antwortbrief URN GmbH vom 10.06.2016
02	Brief URN GmbH vom 22.06.2016