



MITTEILUNGSVORLAGE

Federführung:

Öffentlicher Personennahverkehr

VORL.NR. 266/15

Sachbearbeitung:

Scheuermann, Martin

Datum:

29.06.2015

| Beratungsfolge | Sitzungsdatum | Sitzungsart |
|---|---------------|-------------|
| Ausschuss für Bildung, Sport und Soziales | 22.09.2015 | ÖFFENTLICH |

Betreff: Förderung einkommensschwacher Personen im ÖPNV (Sozialticket)

Bezug SEK: MP 8 - Mobilität

Bezug: Antrag 532/14 von Bündnis 90/Die Grünen, SPD und Die Linke vom 19.11.2014

Anlagen: –

Mitteilung:Kurzfassung

Im Zuge der Haushaltsberatungen für 2015 gab es den interfraktionellen Antrag, die Einführung eines Sozialtickets für den ÖPNV zu prüfen und ein Konzept hierfür zu erstellen.

Die Einführung eines Tickets ist aus Sicht der Verwaltung sozial- und umweltpolitisch grundsätzlich sinnvoll: Mobilität bedeutet letztlich Teilhabe an der Gesellschaft. Zudem reduziert die Nutzung des ÖPNV anstelle des Kfz den Ausstoß an Emissionen.

Die Stadt hat ein entsprechendes Förderszenario durchkalkuliert. Darin wurden

- die im Antrag genannten Vorgaben übernommen,
- um aktuelle Zahlen (z.B. Preis der Tickets, Zahl der LudwigsburgCard-Inhaber 2014) ergänzt und
- weitere Annahmen (z.B. Nutzerzuwachs aufgrund der Attraktivität) getroffen.

Die Kalkulation ergab, dass ein möglicher städtischer Zuschuss rund 464.000 Euro pro Jahr beträgt. Es ist davon auszugehen, dass – aufgrund steigender Ticketpreise oder weiterer erheblicher Nutzerzuwächse – dieser Zuschuss in den Folgejahren noch steigen wird.

Nicht enthalten in oben genanntem Betrag sind zudem Kosten, die durch einen höheren Bearbeitungsaufwand beim Fachbereich Bürgerdienste, die Abwicklung des Verkaufs, Herstellung der Tickets / Monatsmarken etc. entstehen.

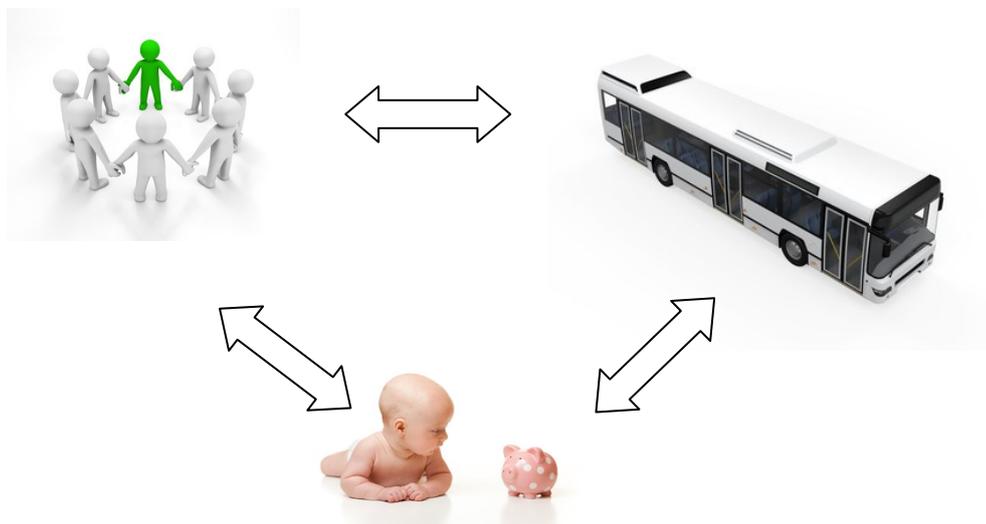
Vor diesem Hintergrund kann die Verwaltung derzeit die Umsetzung eines solchen bezuschussten Tickets nicht empfehlen.

Grundsätzliches

Mobil zu sein bedeutet Freiheit und Teilhabe, deshalb ist es wichtig, dass auch Menschen mit kleinem Geldbeutel und zum Beispiel ohne eigenes Kfz in Ludwigsburg und Umgebung mobil sein können. Gerade Menschen mit geringem Einkommen hätten mit einem subventionierten Ticket grundsätzlich die Möglichkeit, die Mobilität im Alltag leichter zu gestalten, sei es beim Einkaufen, für die Nutzung von Dienstleistungen, für den Besuch kultureller Veranstaltungen oder für die Freizeitgestaltung. Wenn diese

Mobilität dann auch noch auf umweltfreundliche Art und Weise, hier: mit Bus oder Bahn, erfolgt, ist dies ein wichtiger positiver Beitrag zum Klimaschutz.

Andererseits würde sich mit dem Sozialticket eine „neue“ städtische Dauerfinanzierung in einer jährlichen Größenordnung von rund 464.000 Euro (mit voraussichtlich steigender Tendenz) etablieren. Dies ist nach Auffassung der Verwaltung – vor dem Hintergrund des Ziels eines generationengerechten Haushalts – nicht der richtige Weg.



Grafik: Spannungsfeld zwischen sozialer Teilhabe, umweltfreundlicher Mobilität und generationengerechten Finanzen

Gründe der Ablehnung, Darstellung der Kalkulation

Bei der Kalkulation zur Einführung eines Sozialtickets gab es einige „Stellschrauben“. Jede Änderung dieser Rahmenbedingungen wirkt sich unmittelbar auf die Gesamtkosten pro Jahr und den städtischen Zuschuss aus. Außerdem ist festzuhalten, dass zu einzelnen Parametern, beispielsweise den Nutzerzuwachs oder die Zahl der erworbenen Monatstickets nur Schätzungen abgegeben werden konnten, da es hierzu keine Ludwigsburg-spezifischen Daten gibt.

- Höhe des Zuschusses

Die Stadt hat den Vorschlag aus dem Antrag, d.h. eine **50%-Förderung** angesetzt. Eine nur geringe Förderung, z.B. 10 oder 20 Prozent wäre vermutlich kein ausreichend spürbarer finanzieller Anreiz für die Antragsberechtigten und schied daher in der Kalkulation aus.

- Empfängerkreis

Auch hier hat die Stadt den Vorschlag aus dem Antrag übernommen, als Empfängerkreis die Anspruchsberechtigten der Ludwigsburg Card zu definieren. Im Jahr 2014 gab es **2.761** Cardinhaber. Diese wurden, je nach deren Alter, in den jeweiligen Ticket-Arten „verteilt“. Für die Altersklasse zwischen 18 und 60 Jahren stehen zwei Ticket-Arten zur Auswahl, daher wurde dieser Personenkreis je hälftig zugeteilt. Bei den Personen unter 18 Jahren wurde die Zahl in der Kalkulation um 1/3 gesenkt, weil einkommensschwache Jugendliche schon heute über so genannte „Härtefall-Verfahren“ von der Zahlungspflicht zur Schülerbeförderung befreit werden können; zudem gibt es für besagtes Schülerticket ein kostenloses Netzticket dazu.

- Geförderte Tickets

Hier hat die Verwaltung ebenfalls die im Antrag vorgeschlagenen Monatstickets „14-Uhr-Junior-Ticket“, „9-Uhr-Umwelt-Ticket“, „JedermannTicket“, „SeniorenTicket“ übernommen. Bei der Kalkulation wurde davon ausgegangen, dass die Förderung des 9-Uhr- und des Jedermann-Tickets auf 1 Zone gedeckelt wird. Wer also ein Monatsticket über zwei oder mehr Zonen lösen möchte, erhalte dennoch nur den Zuschuss für eine Zone (Tarifzone 34).

- Ausgegebene Monatstickets pro Jahr

Hier ist schwer zu kalkulieren, wie viele Card-Berechtigte sich monatlich ein bezuschusstes Ticket kaufen würden. Als Anhaltspunkt dienen deshalb erste Erfahrungswerte aus Stuttgart. Dort wurden, innerhalb der Zielgruppen schwankend, im Gesamtdurchschnitt jedoch **7** Monatstickets pro Jahr und Antragsteller ausgegeben (Stand 2013).

- Nutzerzuwachs

Im Jahr 2014 gab es 2.761 Nutzer der Ludwigsburg Card, rund 8% mehr als im Jahr 2013 (2.560). Mit der Ausweitung des Empfängerkreises auf Asylbewerber seit 2015 ist bei einem Sozialticket mit einem Anstieg der Anträge zu rechnen. Allgemein ist davon auszugehen, dass ein bezuschusstes ÖPNV-Ticket – neben den bisherigen Vergünstigungen – einen besonderen Anreiz darstellen würde, die Ludwigsburg Card zu beantragen.

Für die aktuelle Kalkulation ist die Stadt daher von einem Anstieg der Zahlen um **20 Prozent** ausgegangen.

Ergebnis: Stellt man die genannten Rahmenbedingungen zusammen, namentlich

- 50 % städtischer Zuschuss,
- Empfängerkreis wie oben aufgeführt,
- Tickets wie oben aufgeführt (Preis: 2015); bei Tickets die nicht automatisch ein Netzticket sind, Förderung maximal 1 Zone,
- durchschnittlich 7 ausgegebene Monatstickets pro Antragsteller pro Jahr,
- Anstieg der Antragsteller um 20% (im Verhältnis zu LB-Card-Empfängern 2014, inkl. Reduzierung der jugendlichen Antragsteller um 1/3),

ergibt dies einen städtischen Zuschuss von rund 464.000 Euro pro Jahr.

Noch nicht erfasst sind weitere Kosten, beispielsweise für

- erhöhten Aufwand beim Fachbereich Bürgerdienste durch die steigenden Antragszahlen (Personalressourcen und -kosten),
- Werbung und Öffentlichkeitsarbeit (z.B. mehrsprachige Flyer),
- Herstellung der speziellen Verbundpässe und Druck(kosten) der Monatsmarken bzw. anteilige Kosten bei der künftigen Polygo-Card.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass bei Personen, die Regelleistungen nach § 20 SGB II beziehen („Hartz IV“), anteilig bereits Ausgaben für die Mobilität erhalten sind. Eine alleinstehende bzw. alleinerziehende erwachsene Person erhält einen Regelsatz von 399,00 Euro pro Monat, der sich aus verschiedenen Bedarfen – Lebensmittel, Kleidung, Wohnen, Gesundheitspflege etc. – zusammensetzt. Der Anteil „Verkehr“ liegt bei 25,14 Euro und beträgt damit 6,3 % des Regelsatzes.

Alternativen

Die Stadt hat alternative Förderszenarien geprüft und durchkalkuliert, diese jedoch aus verschiedenen Gründen verworfen, weil sie

- voraussichtlich zu geringe Wirkung oder Nachfrage erzielen (bei geringem Zuschuss),
- weiterhin einen hohen jährlichen Zuschussbedarf bedeuten (bei vergleichbar hohem Zuschuss),

- für die Nutzungsberechtigten geringe Planungssicherheit zur Folge haben (bei Deckelung des Gesamtbudgets),
- für Ungleichbehandlung innerhalb des Kreises der einkommensschwächeren Menschen sorgen (bei Förderung einer bestimmten Personengruppe innerhalb der Card-Empfänger),
- nicht im Verhältnis von Verwaltungsaufwand und (ÖPNV-)Nutzen stehen (bei Ausgabe einer bestimmter Zahl an Einzel- oder Vierertickets pro Person pro Jahr)

Grundsätzlich sollte das Thema aber auch umfassender betrachtet werden und sich nicht nur auf das Verkehrsmittel „Bus“ beschränken. Denn es gibt verschiedene städtische oder bürgerschaftliche Aktionen in Ludwigsburg zur Förderung der Teilhabe und letztlich auch zur Förderung der Mobilität benachteiligter Menschen. Beispielhaft seien genannt:

- Fahrrad-Spendenaktion an Asylbewerber
- Netzwerk Integration (Patenmodell)
- Initiative zur Vernetzung nachbarschaftlicher Strukturen
- Aktionen mit vergünstigten ÖPNV-Tickets für alle Ludwigsburgerinnen und Ludwigsburger (Weihnachtsmarkt-Aktion)
- Stärkung des Radverkehrs (Radroutenkonzept, Einzelmaßnahmen)

Die Beispiele zeigen, dass auf verschiedene Art und Weise bereits Projekte bestehen, die – durchaus mit unterschiedlicher Intensität – bestimmte Zielgruppen bei der Mobilität im Alltag unterstützen.

Zusammenfassung

Vor dem Hintergrund dieser Ergebnisse und nach intensiver Abwägung kann die Verwaltung derzeit keine Umsetzung empfehlen.

Unterschrift:

Martin Scheuermann

| | | |
|-----------------------------|--|------------------------------------|
| Finanzielle Auswirkungen? | | |
| <input type="checkbox"/> Ja | <input checked="" type="checkbox"/> Nein | Gesamtkosten Maßnahme/Projekt: EUR |
| Ebene: Haushaltsplan | | |
| Teilhaushalt | Produktgruppe | |
| ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart | | |
| FinHH: Ein-/Auszahlungsart | | |
| Investitionsmaßnahmen | | |

| | | | | |
|--|-----------|---------|-----------|---------|
| Deckung <input type="checkbox"/> Ja | | | | |
| <input type="checkbox"/> Nein, Deckung durch | | | | |
| Ebene: Kontierung (intern) | | | | |
| Konsumtiv | | | Investiv | |
| Kostenstelle | Kostenart | Auftrag | Sachkonto | Auftrag |
| | | | | |

Verteiler: DI, DII, DIII, 10, 17, 20, 33, 48, 61, Ref. NSE