



Nummer: 103/2015
den 11. Sept. 2015

Mitglieder des Kreistags
des Landkreises Esslingen

- Öffentlich
 Nichtöffentlich
 Nichtöffentlich bis zum
Abschluss der Vorberatung

- KT
 VFA 24. Sept. 2015
 ATU
 ATU/BA
 SOA
 KSA
 JHA

Betreff: Sozialticket im VVS
- Antrag der Fraktion DIE LINKE vom 3. Juli 2015

Anlagen: Antrag der Fraktion DIE LINKE vom 3. Juli 2015 -Anlage 1
Stellungnahme des VVS – Anlage 2

Verfahrensgang: Einbringung zur späteren Beratung
 Vorberatung für den Kreistag
 Abschließender Beschluss im Ausschuss

BESCHLUSSANTRAG:

Der Antrag der Fraktion DIE LINKE, den Vorsitzenden zu beauftragen, im VVS-Aufsichtsrat die Erstellung eines Konzepts für ein VVS-weites Sozialticket zu beantragen, wird abgelehnt.

Auswirkungen auf den Haushalt:

keine

Sachdarstellung:

Die Fraktion DIE LINKE hat am 3. Juli 2015 einen Antrag für ein Sozialticket (Anlage 1) eingebracht und um Vorberatung im VFA und abschließender Beschlussfassung im Kreistag gebeten.

Das erforderliche Quorum von einem Viertel der Kreisräte zur Behandlung des Antrags in der nächsten Sitzung des Kreistags nach § 29 Abs. 1 Satz 4 der Landkreisordnung ist nicht gegeben. Gleichwohl soll der Antrag im VFA, der nach § 5 Abs. 1 Ziffer f der Hauptsatzung für den ÖPNV zuständig ist, behandelt werden, da er eine ähnliche Thematik wie in den Vorjahren bereits mehrfach gestellte Haushaltsanträge umfasst.

Dabei soll nach dem Antrag der Vorsitzende aufgefordert werden, im Aufsichtsrat des VVS die Erstellung eines Konzeptes für ein VVS-weites Sozialticket zu beantragen. Es soll insbesondere ein Modell erarbeitet werden, das eine Abmangelfinanzierung durch die Aufgabenträger für die Verkehrsunternehmen bzw. den VVS in Höhe der ermittelten Umsteigeverluste zum Tag der Einführung vorsieht und zusätzliche Einnahmen durch Neukundengewinnung nach Einführung anteilig zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen bzw. VVS aufteilt. Im Rahmen der Konzepterstellung sollen die voraussichtlichen Kosten ermittelt und im Aufsichtsrat des VVS sowie den beteiligten Gebietskörperschaften vorgestellt werden. Dabei sollen Erfahrungen des Stuttgarter Modells berücksichtigt werden.

Die Verwaltung hat den VVS zum Antrag um Stellungnahme gebeten. Die Stellungnahme des VVS ist als Anlage 2 beigefügt.

Derzeit orientiert sich die Tarifbildung nicht an der konkreten Bedürftigkeit eines einzelnen Fahrgastes, sondern an einer durchschnittlich höheren Bedürftigkeit einer gesellschaftlichen Gruppe. Insofern wird im heutigen VVS-Tarifsystem der sozialen Komponente bereits im hohen Maße Rechnung getragen. Es gibt ein sehr differenziertes Tarifsystem, das auch nicht erwerbstätigen Personen zum Teil hohe Rabatte einräumt.

Die Subventionierung eines "Sozialtickets" (Bestandteil des VVS-Tarifs) müsste in erster Linie durch überdurchschnittliche Preissteigerungen bei den übrigen Tickets innerhalb des Preisgefüges im VVS ausgeglichen werden. Im Übrigen müssten in der Folge bei Einführung eines Sozialtickets als Tarifangebot eine Reihe von heute vorhandenen Ermäßigungen gestrichen werden. Vor diesem Hintergrund haben die VVS-Gremien bereits mehrfach beschlossen, im VVS-Tarif kein eigenständiges „Sozialticket“ als Tarifangebot vorzusehen. Eine gesonderte Rabattierung für Bedürftige wird seitens des VVS vorrangig als sozialpolitische und nicht verkehrspolitische Fragestellung angesehen.

Ein Sozialticket wäre grundsätzlich nur bei einer direkten Bezuschussung durch die öffentliche Hand vorstellbar (Freiwilligkeitsleistung). Danach können die Sozialhilfeträger, wie in der Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) praktiziert, Zuschüsse für einen definierten Personenkreis auf der Basis des veröffentlichten und von der Aufsichtsbehörde genehmigten VVS-Tarifes leisten. Bei der LHS werden dabei Tickets für ein und zwei Zonen mit 50 % bezuschusst bzw. bei Tickets für drei und mehr Zonen wird der Zuschuss auf 50 % des Preises für zwei Zonen begrenzt. Das Sozialticket der LHS wird derzeit von der Stadt Stuttgart mit rund 5 Mio. Euro (2015) gegenfinanziert und jährlich dynamisiert.

Dies wäre für den Landkreis Esslingen ein Systemwechsel gegenüber heute.

Man würde im Einzelfall den Nachweis der individuellen Bedürftigkeit führen und belegen müssen. Das ist weder für den Landkreis als Sozialhilfeträger leistbar noch in der Umsetzung beim Kauf von Fahrausweisen praktikabel. Die Verwaltung sieht darin einen Systembruch, da in den Regelsätzen der Sozialhilfe bzw. bei Hartz IV-Empfängern Anteile für die Teilhabe am ÖPNV bereits enthalten sind. Sollten diese nicht ausreichend sein, wäre der Bundesgesetzgeber gefordert und nicht die kommunale Ebene.

Die Einführung eines Sozialtickets analog dem Stuttgarter Modell würde den Landkreis Esslingen nach Aussage des VVS mit einem 7-stelligen Eurobetrag jährlich belasten. Dies ist allerdings abhängig davon, welcher Personenkreis von einem möglichen Sozialticket profitieren soll. Dies ist der Entscheidung der einführenden Körperschaft überlassen.

Ein im Landkreis Ludwigsburg kalkuliertes Modell hat jährliche Gesamtkosten in Höhe von rund 9 Mio Euro bei einer Förderhöhe von 50 % ergeben. Das Modell stand unter der Prämisse, dass die Stadt Ludwigsburg aus jedem Gebiet des Kreises erreicht werden kann (maximal 4 Zonen). Allerdings kommen zu diesen Kosten noch nicht kalkulierbare Personal- und Sachkosten für die Verwaltungstechnische Abwicklung des Sozialtickets hinzu. Aufgrund des dargestellten Sachverhalts hat der Sozialausschuss des Landkreises Ludwigsburg beschlossen, die Einführung eines Sozialtickets für den ÖPNV derzeit nicht weiter zu verfolgen.

Auch die Verwaltung des Rems-Murr-Kreises hat einen Sozialticket-Antrag abschlägig beschieden.

Die Verwaltung weist noch darauf hin, dass in anderen Bundesländern (wie z. B. in Berlin, Brandenburg oder Nordrheinwestfalen-Köln) ein abmangelfinanziertes Sozialticket angeboten wird. Allerdings wird dort im Unterschied zu Baden-Württemberg der Abmangel aus dem Landeshaushalt finanziert.

Die Verwaltung empfiehlt nach all dem, die Einführung eines Sozialtickets als Tarifangebot des VVS und auch als eigenständiges Modell im Landkreis Esslingen nicht weiter zu verfolgen.

Heinz Eininger
Landrat

Nürtingen, den 3. Juli 2015

Sehr geehrter Herr Landrat,

die Fraktion Die LINKE im Kreistag bringt den angefügten Antrag ein. Wir möchten Sie bitten, diesen Antrag im VFA vorberaten zu lassen und ihn im Kreistag dann abschließend zu beraten.

Dieser Antrag ist nicht identisch mit unserem Antrag zum Sozialticket zu den Haushaltsberatung. Er ist inhaltlich ein neuer Antrag und unterscheidet sich von dem bisherigen dadurch, dass Sie als Landrat aufgefordert werden, im Aufsichtsrat des VVS entsprechend dem Antrag zu handeln.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Rauscher

Antrag: Sozialticket

Der Kreistag fordert den Landrat auf, im Aufsichtsrat des VVS die Erstellung eines Konzeptes für ein VVS-weites Sozialticket zu beantragen. Das Sozialticket soll für alle Bezieher von Leistungen nach SGB II, SGB XII, WoGG und AsylbLG gelten. Als Basispreis ist der Leistungsanteil für Verkehr im Regelbedarf nach RegelbedarfErmittlungsgesetz -RBEG- für Bezieher von Leistungen nach SGB II anzustreben.

Bei der Konzepterstellung ist insbesondere ein Modell zu erarbeiten, das eine Abmangelfinanzierung durch die Aufgabenträger für die Verkehrsunternehmen bzw. den VVS in Höhe der ermittelten Umsteigerverluste zum Tag der Einführung vorsieht und zusätzliche Einnahmen durch Neukundengewinnung nach Einführung anteilig zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen bzw. VVS aufteilt.

Anhand des erstellten Konzeptes sollen die voraussichtlichen Kosten ermittelt werden und im Aufsichtsrat des VVS sowie den beteiligten Gebietskörperschaften Landkreise, Stadt Stuttgart und Verband Region Stuttgart vorgestellt werden. Dabei sind die Erfahrungen des Stuttgarter Modells mit zu berücksichtigen.

Begründung

In der Region leben ca. 180.000 Menschen, die Leistungen nach SGB II, SGB XII, WoGG oder AsylbLG beziehen. Diese Menschen sind in ihrer Mobilität aus finanziellen Gründen deutlich eingeschränkt und können oft die VVS-Preise nicht bezahlen. Für nichterwerbstätige Menschen ist dies auch statistisch belegt durch die regionale Mobilitätsstudie von 2010. In keinem anderen in dieser Studie ausgewerteten Personenkreis ist der Nutzungsgrad des ÖPNV mit 4,9% der Wege derart gering wie bei den Nicht-Erwerbstätigen.

Mobilität ist aber in einer modernen Gesellschaft Voraussetzung für die diskriminierungsfreie Teilhabe am gesellschaftlichen, kulturellen und politischen Leben. Dabei hört die Teilhabe nicht an Kreis- oder Gemeindegrenzen auf. Familien verteilen sich innerhalb der ganzen Region, viele kulturelle Ziele sind konzentriert in wenigen Orten und auch politisches Engagement erfordert oft längere Wege.

Ein Sozialticket ist aber nicht nur einfach eine Sozialleistung, die von den Sozialhilfeträgern je nach Kassenlage gewährt werden kann oder nicht. Menschen mit geringem oder aber ohne Erwerbseinkommen haben genauso einen Anspruch auf spezielle VVS-Tarife wie z. B. auch Senioren oder Studenten.

Die im Antrag besonders betonte stichtagsorientierte Abmangelfinanzierung bietet den Vorteil, dass eine verlässliche finanzielle Belastung der Aufgabenträger ermittelt werden kann, die bei wachsenden Nutzerzahlen nicht wie bei anderen Finanzierungsmodellen zu unkalkulierbar steigenden Kosten führt.

Vielmehr führt bei dieser Finanzierungsform eine steigende Zahl von Nutzern – also die Gewinnung von Neukunden – zu einer **Reduzierung der öffentlichen Mittel**.

DIE LINKE ist überzeugt, dass sich bei diesem Modell die tatsächlichen Kosten weit unterhalb bisheriger Kostenschätzungen bewegen werden und die Aussicht besteht, dass sich dieses Modell –

Fraktion im Kreistag Esslingen

Fraktion im Kreistag Esslingen

wie zB beim "KölnPass" – weitgehend selbst tragen kann.

Auch der VVS und die Nahverkehrsunternehmen in der Region profitieren mittel- und langfristig von einem attraktiven Sozialticket, da davon auszugehen ist, dass einmal für den ÖPNV gewonnene Kunden auch in erheblicher Zahl den ÖPNV weiter nutzen werden, wenn sie durch eine erhebliche Verbesserung ihrer Einkommensverhältnisse nicht mehr zum Bezug eines Sozialticket berechtigt sind.

VVS-Stellungnahme zum Antrag der Fraktion Die Linke im Esslinger Kreistag

Die seit Jahren vertretene und gefestigte Haltung der VVS-Gremien sieht im VVS-Tarif kein eigenständiges SozialTicket vor. Diese wurde im VVS-Aufsichtsrat mehrfach bestätigt. Die Ablehnung der Aufnahme eines SozialTickets in den VVS-Tarif begründet sich insbesondere dadurch, dass der ÖPNV bereits heute zu den bestehenden Preisen nicht kostendeckend betrieben werden kann und die nicht kostendeckenden Preise bereits heute sozialpolitische Wirkung entfalten. Schließlich eröffnet das öffentliche Verkehrsangebot auch sozial schwächeren Personen die Möglichkeit zur Befriedigung ihrer Mobilitätsbedürfnisse. Eine gesonderte Rabattierung für Bedürftige wird vorrangig als **sozial-** und nicht verkehrspolitische Fragestellung angesehen. Auf Grund der eindeutigen Haltung seiner Gremien kann der VVS dem Landkreis Esslingen (und seinen übrigen Gesellschaftern) kein in den VVS-Tarif integriertes SozialTicket als Tarifangebot anbieten.

Die Sozialleistungsträger könnten jedoch, wie in der Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) praktiziert, Zuschüsse für einen definierten Personenkreis auf der Basis des veröffentlichten und von der Aufsichtsbehörde genehmigten VVS-Tarifes leisten. Bonuscard-Inhaber der Stadt Stuttgart erhalten die Möglichkeit zum Erwerb ermäßigter MonatsTickets für Jedermann, 9-Uhr-Umwelt, Senioren und 14-Uhr-Junior. Dabei werden diese Tickets für ein und zwei Zonen von der LHS mit 50 % bezuschusst. Bei Tickets für drei und mehr Zonen wird der Zuschuss auf 50 % des Preises für zwei Zonen begrenzt.

Falls sich ein Sozialleistungsträger dazu entschließt, hielte der VVS es aus kommunikativer Sicht für zielführend, sich an das von der LHS angewandte Modell (Begrenzung des Zuschusses auf 50 % des Preises von Tickets für zwei Zonen) anzulehnen. Natürlich stünde es dem Landkreis frei auch die höheren Preisstufen hälftig zu bezuschussen.

Analog zum SozialTicket der LHS wäre ein SozialTicket auch im Landkreis Esslingen unter folgenden Voraussetzungen realisierbar:

Der Landkreis müsste im Wege einer Spitzabrechnung in Form einer Vollauffüllung auf den Regeltarifpreis die Preisabsenkungen für die Kunden gegenfinanzieren. Die gesamten organisatorischen und finanziellen Regelungen zur etwaigen Einführung eines SozialTickets (z. B. über den Berechtigtenkreis, Höhe des Zuschusses, die Zahlungs-/Vertriebsabwicklung) wären in einer Vereinbarung zwischen dem Landkreis und dem VVS zu treffen. Das SozialTicket sollte (wie in Stuttgart und anderen Regionen Deutschlands) als MonatsTicket ausgegeben werden. Auf Grund der erheblichen vertrieblichen Anpassungsnotwendigkeiten im Zusammenhang mit der Einführung des eTicketings im VVS kann aber nicht davon

ausgegangen werden, dass eine Umsetzung zum 01.01.2016 erfolgen kann. Unabhängig davon entstünden für die Ausgabe der ermäßigten SozialTickets zusätzliche derzeit noch nicht bezifferbare Vertriebsaufwendungen, über deren Finanzierung zu gegebener Zeit eine Verständigung herbeigeführt werden müsste.

Im Hinblick auf die im Antrag geforderte Gegenrechnung der Einnahmen aus zusätzlichen Fahrgästen gilt es noch Folgendes zu beachten:

1. Gerade weil die Haltung der Gremien des VVS zum SozialTicket so eindeutig ist, kann eine Gegenrechnung nicht erfolgen. Sie implizierte faktisch, dass ein SozialTicket entgegen der weit überwiegend vertretenen Auffassung der VVS-Gremienmitglieder doch Bestandteil des VVS-Tarifes wäre. Der VVS wäre gleichwohl dazu bereit analog zur Vorgehensweise bei der Stadt Stuttgart eine Deckelung der durch den Landkreis zu zahlenden Ausgleichsmittel zu vereinbaren. Dieser jährlich zu dynamisierende Betrag beläuft sich für die Stadt Stuttgart derzeit auf 4,9 Mio Euro (für das Jahr 2015). Bei Einführung einer SozialTicketregelung analog dem Stuttgarter Modell würde sich der Deckel für den Landkreis Esslingen ebenfalls im 7-stelligen Eurobereich bewegen müssen.
2. In den Hauptverkehrszeiten sind die Fahrzeuge bereits jetzt z. T. bis an die Kapazitätsgrenzen gefüllt. Es ist daher nicht auszuschließen, dass zusätzliche Kapazitäten bereit gestellt werden müssten. Schon daraus ergibt sich, dass zusätzliche Fahrgäste auch zu zusätzlichen Einnahmen bei den Verkehrsunternehmen führen müssen. Es ist darüber hinaus ein Grundprinzip der marktwirtschaftlichen Ordnung, dass Unternehmen, die mehr (Beförderungs-) Leistung erbringen auch höhere Umsätze haben sollten.
3. Dass sich der Köln-Pass mehr oder minder aus Mehrumsätzen selbst trägt, kann VVS-seitig nicht bestätigt werden. Tatsächlich bezuschusst das Land NRW die SozialTickets der Verbände mit jährlich 30 Mio. Euro. Der Ausgleichsbetrag, den das Land dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg zur Verfügung stellt, belief sich im Jahr 2014 auf rd. 7,9 Mio. Euro.