

Antrag Nr. **430/11**

Herrn
Oberbürgermeister
Dr. Peter Kurz
Rathaus E5
68159 Mannheim

Der Oberbürgermeister Abt. Rat und Beteiligung Eingang: Antrag / Anfrage 05. Dez. 2011	
Federführendes Dezernat: II	Mitzeichnende/s Dezernat/e:

Thomas Trüper

Rathaus E5
68159 Mannheim

Telefon: 0621-293-9585
Fax: 0621-293-9595

thomas.trueper@mannheim.de

Sprechstunden:
Mo. u. Do. 09.00 – 12.30 Uhr

Konto: 38979396
BLZ: 670 505 05
Sparkasse Rhein Neckar Nord

Datum: 26.11.2011

Haushaltsplanaufstellung 2012/13

Antrag

Anfrage

Bezug zu:

Teilhaushalt: 50

TEH oder TFH

Seite: 334

Produktgruppe (Nr.) / Schlüsselprodukt (Nr.) / Investitionsmaßnahme (Nr.):

1.31.80

Finanzielle Auswirkungen:

in Euro	2012	2013	2014	2015
Ertrag/Einzahlung				
Aufwand/Auszahlung				

Strategische Ziele

Der Antrag bezieht sich auf folgende

strategische Ziele der Stadt Mannheim:

1 2 3 4 5 6 7

Auswirkungen auf das Management-Zielsystem

Management-Ziel	Kennzahl	Zielwert Kennzahl	Maßnahme (neu / Veränderung)
VI Teilhabe ... steigern	Teilhabe von einkommensschwachen Erwachsenen durch Mobilitätsangebote im ÖPNV fördern	15.000	"Sozialticket" einführen

Antrag / Anfrage:

„Sozialticket“

Die Stadt Mannheim verhandelt mit dem VRN die Einführung eines „Sozialtickets“ sowohl in Gestalt von verbilligten Einzelfahrscheinen als auch in Gestalt eines nicht abonnementgebundenen Monatstickets.

- Das Einzelticket soll gegenüber dem Normalticket um 50% preisreduziert sein. Es soll als ein eigenständiges Tarifprodukt mit eindeutig feststellbarer Absatzmenge gestaltet werden.
- Das Monatsticket soll 18,50 EUR kosten und somit dem für ÖPNV-Nutzung vorgesehenen Anteil an der Grundsicherung (lt. amtlicher Bedarfsanalyse) entsprechen. Zur Vermeidung von kreditähnlichen Tatbeständen und dadurch bedingter Bonitätsüberprüfungen soll das Monatsticket nicht als Teil eines Jahresabonnements sondern als einzeln käuflich angeboten werden.
- Der Berechtigtenkreis besteht aus den Bezieher/innen von Transferleistungen nach SGB II, SGB XII, Asylbewerberleistungsgesetz und den Wohngeldberechtigten, so dass auch „working poor“ begünstigt werden.
- Das Sozialticket soll nicht übertragbar sein.
- Die Berechtigten bekommen eine Karte ausgestellt, die sie als Berechtigte für die Verwendung der Einzel- bzw. Monats-Sozialtickets ausweist.
- Die Monats-Tickets berechtigen zur Fahrt im gesamten VRN-Gebiet; die Einzeltickets sind in der jeweiligen Tarifstufe zu lösen.

Ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf entsteht durch die Einführung des Sozialtickets bis auf die zusätzlichen Verwaltungskosten voraussichtlich nicht (siehe Begründung).

Gegenüber dem VRN / der RNV wird jedoch eine Bürgschaft für einen eventuell auftretenden Umsatzausfall übernommen. Dieser muss nach Ende des Einführungsjahres dem Grunde und der Höhe nach von der RNV nachgewiesen werden. Für die Bürgschaft wird eine Rückstellung von 400 TEUR gebildet (Rückstellungsart 1.6). Die übrigen am VRN beteiligten Kommunen sind in sofern von einem Subventionsrisiko durch das Mannheimer Sozialticket freigestellt.

Begründung

Menschen mit geringem Arbeits- oder Transferleistungs-Einkommen sind in ihrer Mobilität aus wirtschaftlichen Gründen stark eingeschränkt. Der von der Bundesregierung errechnete ÖPNV-Anteil an der Grundsicherung reicht in der Großwabe Mannheim für eine erwachsene Person zu

vier Fahrten (hin und zurück) pro Monat. Verbrauchen sie mehr Geld für ÖPNV-Fahrten, geht dies von anderen notwendigen eigenen Bedarfen und ggf. auch dem der Kinder ab.

Wenn man sich vergegenwärtigt, wie wichtig Mobilität für die Persönlichkeitsentfaltung ist, wird deutlich, dass der wirtschaftlich erzwungene Verzicht auf Mobilität gravierende Folgen für die betroffenen Menschen (und ggf. ihre Kinder) hat.

Zur Veranschaulichung seien einige Mobilitätsbedarfe beispielhaft aufgezeigt:

- Behördenbesuche, z.B. auch des JobCenters
- Weg zur Arbeit (ist gerade in unsteten Beschäftigungsverhältnissen meist nicht durch ein JobTicket subventioniert); Vorstellungsgespräche
- Arztbesuche
- Besuche bei Freunden und Verwandten, ggf. auch als Helfende/r und Pflegende/r
- Begleitung von Kindern zu kulturellen und sportlichen Aktivitäten – auch solchen, die durch den Familienpass gefördert sind und eine Begleitung erfordern.
- Besuch von Fortbildungsveranstaltungen (z.B. im Rahmen der Abendakademie)
- Kino, Konzert, Theater, Sportveranstaltungen
- Einkaufen
- Fahrt ins Grüne (Parks oder Umland)
- Ehrenamtliche Tätigkeiten, Teilnahme an gesellschaftlichen und politischen Aktivitäten, bürgerschaftliches Engagement.

Wer sich in diesem Sinn kaum bewegen kann, wird von der gesellschaftlichen Teilhabe abgeschnitten, auf sein Wohnquartier beschränkt, kann seine Interessen und Kreativität nicht entfalten, verliert allmählich das gesellschaftliche und politische Interesse, wird im wahrsten Sinn des Wortes unbeweglich.

Armut trägt so zur menschlichen Verödung, auch zur Entdemokratisierung bei. Vorenthaltene Mobilität wirkt sich negativ auf gleich mehrere strategische Ziele aus, zu denen sich die Stadt verpflichtet hat:

- Statt „Stärkung der Urbanität“ Beförderung der gesellschaftlichen Segregation, der Gentrifizierung und des Banlieue-Syndroms
- Statt „Toleranz bewahren und zusammenleben“ Tendenz zum subkulturellen Rückzug, zur Fremdheit gegenüber den „anderen“ Teilen der städtischen Gesellschaft, Förderung von Intoleranz und Aggression, Gefühl des Ausgeschlossenseins und der Isolation, Entsolidarisierung
- Statt „Bildungserfolg der in Mannheim lebenden Kinder, Jugendlichen und Erwachsenen erhöhen“ die Fernhaltung der Betroffenen von den Bildungseinrichtungen im weitesten Sinn

- Statt „Kulturhauptstadt 2020“ mit räumlich und geistig mobilen Bürger/innen Erstarrung
- Statt „Stärkung des bürgerschaftlichen Engagements und der Mitwirkung“ deren Verhinderung

Kurz: „Mobilität ist Menschenrecht“. Eine ihre gesellschaftlichen Wirkungen beachtende Kommunalpolitik darf vor erzwungener Immobilität nicht die Augen verschließen.

Wirtschaftliche und Kostenaspekte:

Die bisherige „klassische“ Sichtweise auf durch Sozialtickets angeblich verursachte Subventionserfordernisse war geprägt von einer nicht weiter hinterfragten Rechnung: Multiplikation des Einzelrabatts mit einer angenommenen Zahl subventionierter Beförderungsfälle.

Eine marktanalytische Betrachtung kommt zu realistischeren Ergebnissen, die inzwischen bei der Kölner Verkehrsbetriebe AG auch empirisch verifiziert sind.

Im Folgenden eine Gegenüberstellung der klassischen und der marktanalytischen Betrachtungsweise:

Sozialticket	Klassisch	Marktanalytisch
Umsatz	Produkt aus Ticketpreis mal Anzahl verkaufter Tickets	Produkt aus Ticketpreis mal Anzahl verkaufter Tickets
Umsatzpotenzial	Ermittlungsversuche über Marktumfragen, Hochrechnung der daraus zu erwartenden Beförderungsfälle und Multiplikation mit dem Ticketpreis	Bestimmung über Kaufkraft des Marktsegments „einkommensschwache ÖPNV-Nutzer“ – Wie viel Geld steht insgesamt zur Verfügung?
Status Quo	Auch Einkommensschwache fahren mit ÖPNV, so oft sie wollen, und lösen dazu vollpreisige Tickets	Einkommensschwache fahren so oft, wie sie es sich finanziell leisten können. Viele schöpfen ihre ÖPNV-bezogene Kaufkraft aus, sie fahren aber weniger als sie eigentlich wollen. Viele haben sich den ÖPNV „abgeschminkt“ und verzichten auf Mobilität
Einführung von Sozialtickets	Die Einkommensschwachen fahren weiterhin mit ÖPNV, so oft sie wollen, und lösen dazu billigere Tickets	Die Einkommensschwachen geben so viel Geld für ÖPNV aus wie zuvor, sie fahren aber häufiger

Auswirkung auf Umsatz - Phase 1	Umsatz sinkt	Umsatz bleibt gleich
Auswirkung auf Umsatz - Phase 2	Keine Änderung. Alle fahren weiterhin so oft sie wollen	Eine unbekannte Zahl von bisher Immobilien nimmt die verbilligten Angebote wahr. Umsatz steigt.
Ursache des (steigenden) Defizits	Verdrängung teurerer ÖPNV-Produkte durch günstigere bei konstanten Beförderungsfällen	Fehlanzeige! Die teureren Produkte sind für Einkommensschwache nicht erreichbar
Beispiel	Sozialticket 18,50 EUR Monatsticket für jedermann im Abo 58,50 EUR "Verlust" je Sozialmonatsticket 40,00 EUR	Fehlanzeige! Durch Sozialtickets wird der Markt besser erschlossen. Umsatz steigt, Defizit sinkt

Fazit: Durch Einführung des Sozialtickets ist für die RNV keine Umsatzminderung zu erwarten. Durch die zu erwartenden steigenden Fahrgastzahlen erfolgt keine Aufwandserhöhung; die vorhandenen Kapazitäten werden lediglich besser ausgelastet. Eine Umsatzentschädigung durch die Stadt Mannheim wird nicht fällig. Im Ergebnishaushalt fällt kein Ertrag und kein Aufwand an (außer zusätzliche Verwaltungskosten, die vom Antragsteller nicht beziffert werden können.)

Da die hier vorgetragene Sichtweise erst noch der Verifizierung durch nachträgliche Umsatzevaluation bedarf, ist zur Absicherung gegenüber nicht zu erwartenden aber auch nicht sicher auszuschließenden Nachforderungen der RNV eine Rückstellung als neutraler Aufwand in den EHH und in die Eröffnungsbilanz einzustellen (Rückstellungs-Art 1.6). Für das Folgejahr ist eine Auflösung der Rückstellung zu erwarten.

Finanzielle Auswirkungen:

in Euro	2012	2013	2014	2015
Ertrag/Einzahlung	0,00	0,00	0,00	0,00
Aufwand/Auszahlung	400.000,00	0,00	0,00	0,00


Thomas Trüper