



Informationsvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **VI/2015/01154**
Datum: 26.10.2015
Bezug-Nummer.
PSP-Element/ Sachkonto:
Verfasser: FB Soziales
Plandatum:

Beratungsfolge	Termin	Status
Stadtrat	28.10.2015	öffentlich Kenntnisnahme

Betreff: Weiterentwicklung Halle-Pass/Einführung Sozialticket

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat nimmt den Bericht zum Prüfergebnis zur Weiterentwicklung des Halle-Passes/Einführung eines Sozialtickets zur Kenntnis.

Tobias Kogge
Beigeordneter

Finanzielle Auswirkung: KEINE

Begründung:

EINLEITUNG

Mit dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und dem Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE/DIE PARTEI vom 25.06.2014 wurde ein Prüfungsauftrag über die Möglichkeit der Einführung eines Sozialtickets für den ÖPNV in Halle (Saale) vom Stadtrat der Stadt Halle beschlossen.

Der Fachbereich Soziales hat gemeinsam mit der HAVAG die Möglichkeit der Einführung eines Sozialtickets für den ÖPNV in Halle (Saale) erarbeitet, wobei der Schwerpunkt des Prüfergebnisses von der HAVAG geleistet wurde. Dies bezog sich insbesondere auf die Veränderung von Fahrgastzahlen und Verkehrsströmen, die notwendigen Leistungsveränderungen seitens der HAVAG und anderer Träger des MDV, die daraus resultierenden wirtschaftlichen Folgen auf der Einnahmen- und Ausgabenseite.

Ein besonderes Problem ergibt sich dadurch, dass eine Schätzung sowohl der potentiellen Nutzer als auch eine Prognose der tatsächlichen Nutzung eines Sozialtickets nur sehr grob möglich sind und von einer Vielzahl von stadtspezifischen Einflussfaktoren abhängen. Die Erfahrungen anderer Städte sind hierbei nur eingeschränkt nutzbar, auch wenn bei den Berechnungen grundsätzlich die Erfahrungen, die in der Stadt Leipzig gemacht wurden, zugrunde gelegt wurden.

Zunächst ist einmal von rund 32.500 potentiellen Nutzern ausgegangen worden. Dabei wurde der 1 ½-fache Regelsatz des SGB II bzw. XII zugrunde gelegt. Allerdings wurde die Gruppe der 0- bis 15-Jährigen überhaupt nicht in die Gruppe der möglichen potentiellen Nutzer aufgenommen, da diese weitergehende Vergünstigungen erhält. Auch die Gruppe der über 65-Jährigen wurde nicht voll berücksichtigt, da davon ausgegangen wird, dass diese das Sozialticket weniger in Anspruch nimmt als bei der Hauptzielgruppe der 15- bis 65-Jährigen. Ferner wurde angenommen (Erfahrungswerte aus Stadt Leipzig), dass nur 30 % der potentiellen Nutzer das Sozialticket in Anspruch nehmen werden, nämlich 9.750.

Ob diese Schätzungen tatsächlich eintreffen, kann nicht gesagt werden. Dies bleibt einem eventuell sich später anschließenden Evaluationsverfahren vorbehalten.

Die Vorlage beschreibt zunächst im 1. Teil die sozialpolitischen Aspekte. Die Ansätze zur Umsetzung – insbesondere die Berechnung der Kosten – wird im 2. Teil durch die HAVAG dargestellt.

Auch wenn gute Gründe für die Einführung eines Sozialtickets sprechen könnten, legt die Verwaltung aufgrund der aktuellen Haushaltslage keinen entsprechenden Beschlussvorschlag vor. Die Einführung des Tickets würde finanziell zu Lasten anderer Maßnahmen gehen.

Letztendlich handelt es sich um eine Gesamtabwägung verschiedener Aspekte, wie z. B. sozialer, aber auch wirtschaftlich-fiskalischer Gesichtspunkte, die hier zwingend berücksichtigt werden müssen.

I. Sozialpolitische Aspekte der Einführung eines Sozialtickets

1. Daseinsvorsorge

Zur Kernaufgabe der Daseinsvorsorge zählt u. a. auch die Bereitstellung von öffentlichen Einrichtungen, also auch das Verkehrs- und das Beförderungswesen. Unter diesem Aspekt obliegt es der Verwaltung, für die konkrete Situation ein Angebot bereitzustellen.

2. Teilhabe am gesellschaftlichen Leben

Der Sozialstaat ermöglicht seinen Bürgern gesellschaftliche Teilnahme, dazu gehört insbesondere auch der Zugang zu Leistungen, die der öffentliche Personennahverkehr bereitstellt.

3. Mobilität als Voraussetzung für Teilhabe am gesellschaftlichen Leben

Mobilität ist in der bevölkerungsreichsten Stadt ein notwendiger Bestandteil des sozio-kulturellen Existenzminimums. Mobilität ermöglicht Teilhabe im weitesten Sinne – sei es für die Erwerbssuche, den Erhalt der Beschäftigungsfähigkeit, die Erledigung von Behördenwegen oder die Nutzung preiswerter Angebote (z. B. Tafeln), die nicht im Nahbereich der Wohnung vorhanden sind.

Zwar hat der Gesetzgeber in den Regelbedarfsstufen des SGB II und XII ausdrücklich auch Einzelbeträge für die Inanspruchnahme von Verkehrsdienstleistungen festgelegt (sogenannte Mobilitätskosten). Diese betragen z. B. im Regelsetz SGB II bei einem alleinstehenden Erwachsenen rund 25 Euro für sämtliche Verkehrsdienstleistungen im Nah- und Fernverkehr einschließlich des Kaufs bzw. des Zubehörs und der Wartung von Fahrrädern.

Eine Monatskarte kostet hingegen 55,70 Euro.

Diese Gegenüberstellung verdeutlicht, dass die verfügbaren finanziellen Mittel des Regelsatzes für die Kosten des ÖPNV nicht ausreichen.

4. Das Sozialticket als Instrument sozialer Kommunalpolitik

Sozialpolitische Instrumente auf kommunaler Ebene, wie z. B. ein Sozialticket, haben die Verbesserung der Situation der einkommensbenachteiligten Bürger und Bürgerinnen der Stadt Halle (Saale) zum Ziel. Allein im SGB II-Bereich gibt es rund 20.000 Bedarfsgemeinschaften.

Damit würde nicht nur die Teilhabe am Erwerbsleben oder an der Erwerbssuche gestärkt, sondern auch eine bessere Familien- und Betreuungsarbeit ermöglicht. Wenn z. B. die Großeltern-Generation die Betreuung der Enkel übernimmt, um die Erwerbstätigkeit der Eltern zu ermöglichen. Mobilität ermöglicht die Nutzung von medizinischen, Bildungs-, Freizeit- und Kulturangeboten, die im gesamten Stadtgebiet verteilt sind. Aufgrund der höheren Mobilität wird auch Menschen mit geringerem Einkommen die Chance gegeben, sich ehrenamtlich zu betätigen, ohne durch Fahrtkosten belastet zu werden.

5. Ökologische Aspekte

Je mehr Menschen den öffentlichen Personennahverkehr nutzen, je geringer wird die Schadstoffbelastung, die durch den motorisierten Individualverkehr geschieht und mindestens auf lange Sicht trägt dies auch dazu bei, die Kosten für den Straßenbau und die Straßenunterhaltung zu reduzieren.

6. Finanzielle Aspekte

Es handelt sich bei dem Sozialticket dem Grunde nach um eine Rabattierung und nicht um eine neue kostenfreie soziale Leistung. Auch der Empfänger dieser Leistung muss diese Fahrkarte käuflich erwerben und muss – je nach Modell – mindestens 30 Euro selbst tragen. Allerdings, darauf wurde hingewiesen, stehen die finanziellen Mittel für die Einführung eines Sozialtickets im städtischen Haushalt nicht zur Verfügung bzw. gehen zu Lasten anderer Maßnahmen.

II. Konzeption der HAVAG

- Anlage