

Landeshauptstadt Stuttgart
Der Oberbürgermeister
GZ: OB 8220 - 06.06

Stuttgart, 14.07.2014

Stellungnahme zum Antrag

Stadträtinnen/Stadträte – Fraktionen SPD-Gemeinderatsfraktion, Bündnis 90/DIE GRÜNEN-Gemeinderatsfraktion, FDP-Gemeinderatsfraktion, SÖS und LINKE Fraktionsgemeinschaft
Datum 13.06.2014
Betreff Sozialticket

Anlagen

Text der Anfragen/ der Anträge

Vorbemerkung:

In der Sitzung des Verwaltungsausschusses vom 7. Mai 2014 wurde über den Zwischenstand zur Einführung eines Sozialtickets in der Landeshauptstadt Stuttgart informiert (die damals gezeigten Folien sind dieser Stellungnahme als Anlage beigelegt). Dabei wurde deutlich gemacht, dass Inhaber einer BonusCard in Stuttgart bereits Leistungen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs erhalten. 2013 wurden von der Landeshauptstadt rund 135.000 Monatstickets bezuschusst und die Stadt hat hierfür rund 2,0 Millionen Euro aufgewendet. Für die Haushaltsjahre 2014/15 stehen jeweils 2,2 Millionen Euro zur Verfügung.

Der Gemeinderat hat am 20. Dezember 2013 einen Zielbeschluss zur Einführung eines „neuen“ Sozialtickets zum 1. Januar 2015 gefasst, wobei die Finanzierung noch geregelt werden muss. Die Selbstbeteiligung für ein Jedermann-Monatsticket für zwei Zonen (gesamtes Stadtgebiet) soll danach auf 30 Euro pro Monat begrenzt werden. Auf dieser Basis hat die Verwaltung in Abstimmung mit SSB und VVS den Zuschussbedarf berechnet. Der Finanzierungsbedarf beträgt bei diesem Vorschlag (**Variante 1**) insgesamt rund 6,2 Millionen Euro. Die Differenz zum Haushaltsansatz beträgt somit 4,0 Millionen Euro pro Jahr und liegt damit über den Erwartungen des Zielbeschlusses, in dem von einem zusätzlichen Finanzierungsbedarf von 2,3 Millionen Euro ausgegangen wurde.

Die Verwaltung hat daher eine Alternative (**Variante 2**) ins Spiel gebracht, bei der der monatliche Zuschuss von heute 15,50 Euro auf 30 Euro fast verdoppelt würde. Die Inhaber einer BonusCard könnten damit künftig nicht nur 9-Uhr-Tickets, sondern bei Bedarf auch rund um die Uhr gültige Jedermann-Monatstickets kaufen. Sie hätten die Wahl zwischen einer und zwei Zonen. Bei dieser Variante wäre der erforderliche städtische Zuschuss deutlich geringer. Der Zuschussbedarf läge bei rund 4,0 Millionen Euro pro Jahr, das Delta zum Haushaltsansatz würde somit rund 1,8 Millionen Euro betragen.

Nach dem Zwischenstandsbericht im Verwaltungsausschuss haben die Fraktionen von Bündnis 90/Die Grünen, SPD, FDP und SÖS/LINKE am 13. Juni 2014 beantragt, zwei zusätzliche Varianten zu berechnen.

Variante 3:

Die Variante 3 ist keine eigene Variante, sondern entspricht aus Kundensicht der Variante 1. Es wird allerdings vorgeschlagen, einen anderen Referenzpreis zur Berechnung des städtischen Zuschusses zu verwenden. Bei den bisherigen Kunden soll nicht der Preis des Jedermann-Tickets zum Ansatz gebracht werden, sondern der Preis des 9-Uhr-UmweltTickets, da die BonusCard-Inhaber bisher nur zum Kauf des 9-Uhr-UmweltTickets berechtigt sind.

Mit einem solchen Vorgehen könnte der städtische Zuschuss gesenkt werden. Die Landeshauptstadt ist daher umgehend auf die Partner im Verkehrsverbund zugegangen. In der jüngsten Sitzung des VVS-Aufsichtsrates am 8. Juli 2014 wurde erneut über das Thema Sozialticket beraten. Die Stadt konnte erreichen, dass entsprechend ihres Vorschlages ein „Deckel“ eingezogen wird, das heißt, dass der städtische Zuschuss bei einem über den Prognosen liegenden Mehrverkehr begrenzt wird. Damit hat die Stadt bei allen Varianten Planungssicherheit erreicht. Auch wird mit dieser Lösung eine etwaige Überkompensation vermieden. Von den Partnern wurde allerdings nicht akzeptiert, dass ein anderer Referenzpreis als der vom VVS-Aufsichtsrat beschlossene und vom Regierungspräsidium Stuttgart genehmigte Tarif als Berechnungsgrundlage zum Ansatz gebracht werden kann. Im VVS-Aufsichtsrat haben alle Mitgesellschafter bekräftigt, dass der VVS kein eigenständiges Sozialticket auflegt, sondern dass die Träger der Sozialhilfe ermäßigte Tarife für bestimmte Bevölkerungsgruppen in ihrem Zuständigkeitsbereich anbieten können. Dies setzt nach dem Willen der Partner im Verkehrsverbund voraus, dass der Verursacher einen vollen Ausgleich zum jeweils gültigen VVS-Tarif leistet.

Die Variante 3 sieht vor, dass alle BonusCard-Inhaber zum Eigenanteil von 30 Euro ein JedermannTicket für zwei Zonen erhalten. Die Leistung für die BonusCard-Inhaber wird damit deutlich ausgeweitet. Sie können mit ihrem Ticket damit auch vor 9 Uhr fahren. Deshalb muss auch der Preis für das JedermannTicket für zwei Zonen bei der Berechnung der Mindereinnahmen angesetzt werden und nicht der Preis für das 9-Uhr-UmweltTickets.

Bei den Varianten 2 und 4 kann der Kunde hingegen zwischen den Tarifangeboten des VVS frei wählen. Für die Kunden, die hier das günstigere 9-Uhr-Umweltticket wählen, muss die Stadt auch nur die Differenz zu diesem Ticketpreis entrichten.

Variante 4:

Bei dieser Variante könnten die BonusCard-Inhaber zwischen den VVS-Tarifangeboten 9-Uhr-Ticket (eine oder zwei Zonen) und Jedermann-Monatsticket (eine oder zwei Zonen) nach ihrem Bedarf frei wählen. Der Endpreis für den Kunden würde gegenüber dem genehmigten Tarifpreis halbiert. Die andere Hälfte müsste die Landeshauptstadt aus Haushaltsmitteln aufbringen. Der gesamte Finanzierungsbedarf beträgt 4,9 Millionen Euro, der zusätzliche Finanzierungsbedarf gegenüber dem Haushaltsansatz somit 2,7 Millionen Euro.

Unabhängig von der gewählten Variante führt die Einführung eines Sozialtickets zu dauerhaften Mehrausgaben in erheblichem Umfang (zwischen 1,8 und 4 Mio. € p.a.). Angesichts der negativen Ergebnishaushalte in der Finanzplanung ab 2016 (2016: -69,1 Mio. €, 2017: -98,6 Mio. €, 2018: -105,1 Mio. €) ist daher eine dauerhafte Gegenfinanzierung zwingend notwendig.

Ebenso unabhängig von der gewählten Variante schlägt die Verwaltung vor, die Auswirkungen der Maßnahme in Bezug auf die Nachfrage und den Finanzierungsbedarf nach ca. zwei Jahren zu evaluieren.

Fritz Kuhn

Verteiler
<Verteiler>