

Vorlage Nr.: **2021/0791**

Verantwortlich: **Dez. 3**

Dienststelle: **stja**

Kostenloser ÖPNV bis 25-jährige Inhaber*innen des Karlsruher Kinderpasses und Karlsruher Passes

Beratungsfolge dieser Vorlage

Gremium	Termin	TOP	ö	nö	Ergebnis
Jugendhilfeausschuss	21.07.2021	1	x		
Gemeinderat	27.07.2021	11	x		

Beschlussantrag

Der Gemeinderat beschließt nach Vorberatung im Jugendhilfeausschuss, auf den kostenfreien ÖPNV für Passinhaber*innen von 6 – 25 Jahren zu verzichten.

Die Umsetzung ist finanziell nicht darstellbar und würde den städtischen Haushalt vor sehr große Herausforderungen stellen, zukünftige Genehmigungen durch die Aufsichtsbehörden deutlich erschweren oder gar gefährden. Die bisherige in sich stimmige und schlüssige Angebotspalette der Karlsruher Pässe würde stark widersprüchlich verändert.

Der Aufwand für Passinhaber*innen und Verwaltung stiege unverhältnismäßig an. Aufgrund des attraktiven exklusiven Angebots ist mit einem negativen Imagewandel zu rechnen.

Finanzielle Auswirkungen	Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen Erträge (Zuschüsse und Ähnliches)	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzüglich Folgeerträge und Folgeeinsparungen)
Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>			

Haushaltsmittel sind dauerhaft im Budget vorhanden

Ja

Nein Die Finanzierung wird auf Dauer wie folgt sichergestellt und ist in den ergänzenden Erläuterungen auszuführen:

Durch Wegfall bestehender Aufgaben (Aufgabenkritik)

Umschichtungen innerhalb des Dezernates

Der Gemeinderat beschließt die Maßnahme im gesamtstädtischen Interesse und stimmt einer Etatisierung in den Folgejahren zu.

CO ₂ -Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	positiv <input type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Korridortheema: Soziale Stadt	
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	durchgeführt am	
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	abgestimmt mit KVV/VBK	

Inhaltsverzeichnis

1. Zusammenfassung	2
2. Vorbemerkung	3
3. Einführung kostenfreier ÖPNV für 6 – 25 Jährige	4
3.1 Bestehende ÖPNV Regelung	4
3.2 Umsetzung kostenfreier ÖPNV	4
4. Erhalt Bundesmittel gemäß „Starke Familien Gesetz“	5
5. Auswirkungen auf die Sozialregion	5
6. Grobschätzung der finanziellen Auswirkungen	6
7. Auswirkungen durch die Veränderungen der Angebotsstruktur	7
8. Fazit	8

1. Zusammenfassung

Die aktuelle Regelung mit dem KVV beinhaltet die Bezuschussung der persönlichen Monatskarte auf den halben Tarifpreis und wurde auf die Angebote Ausbildungskarte und Ferienpässe ausgeweitet. Die Einführung eines kostenfreien ÖPNV hätte neben der Kostensteigerung für die Stadt in der Umsetzung Auswirkungen auf zusätzlich benötigtes Personal in den Kundenzentren des KVV bedingt durch erhöhtes Kundenvolumen und Verkaufsspitzen.

Um die Bundesmittel gemäß dem „Starke Familien Gesetz“ zu erhalten, würde der Verwaltungsaufwand bei der Abteilung BuT und im Jugendfreizeit- und Bildungswerk deutlich steigen. Mit einem zusätzlichen Personalzuwachs, der noch nicht abzuschätzen ist, wäre zu rechnen. Auch die Kundin oder der Kunde hätte nicht nur zusätzliche Wege bei der Antragsstellung zu gehen, sondern müsste sich unterschiedlichen, teilweise komplexen (BuT), Verwaltungsprüfungen fügen.

Der kostenlose ÖPNV in Karlsruhe hätte für die SozialRegion voraussichtlich negative Auswirkungen. Es ist nicht davon auszugehen, dass die Gemeinden der SozialRegion diese Neuerungen übernehmen würden, wodurch die gemeinsamen Ziele auseinanderdriften und Leistungen der Armutsbekämpfung wieder wohnortabhängig wären.

Die hier aufgeführten Kosten und Beträge sind nicht valide, sondern lediglich Annahmen, die die Größenordnung widerspiegeln. Dies gilt insbesondere für die Steigerung der ausgegebenen Pässe wegen des Attraktivitätszuwachses durch Kostenfreiheit, die Änderung der Bemessungsgrundlage ab 01.01.2021 und die Veränderung der wirtschaftlichen Lage der Familien.

Die durch die lange Tradition der Armutsbekämpfung in Karlsruhe und der Region entstandene Philosophie der inklusiven Teilhabe wäre nicht mehr erfüllt. Das exklusive Angebot des kostenlosen ÖPNV würde die bisherige große Akzeptanz der Pässe in der Karlsruher Bevölkerung verändern und die Schere zwischen Arm

und Reich deutlich akzentuieren. Der Angebotsunterschied wäre allein durch das Alter bedingt. Selbst bei gleich niedrigem Einkommen würden 20-Jährige kostenfrei und 60-Jährige kostenpflichtig fahren.

2. Vorbemerkung

Die Stadt Karlsruhe blickt auf eine lange Tradition erfolgreicher Armutsbekämpfung zurück und hat mit Einführung der Karlsruher Pässe ein stigmatisierungsfreies Konzept stetig weiterentwickelt.

Ziele der Armutsbekämpfung sind Teilhabegerechtigkeit und faire Zugänge zu den verschiedenen Lebensbereichen wie Bildung, Gesundheit, Arbeit oder Wohnen, insbesondere für von Armut bedrohte Menschen.

Zum Teilhabegedanken gehört auch die Förderung der Mobilität durch den öffentlichen Nahverkehr. Bereits 1962 wurden Freifahrtscheine durch die Karlsruher Verkehrsbetriebe gewährt, um der armutsnahen Bevölkerung Mobilität zu ermöglichen.

Die wichtigsten Bausteine der kommunalen Armutsbekämpfung sind Karlsruher Pass und Karlsruher Kinderpass. Über die vielfältigen vergünstigten Angebote soll deren Inhaber*innen die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben ermöglicht werden. Die Pässe fungieren somit auch als Instrument, um die Schere zwischen Arm und Reich im Rahmen des kommunalen Handlungsspielraumes zu kompensieren und um die soziale Ungleichheit zu reduzieren. Das soll ohne paternalistische Grundhaltung erfolgen. Die von Armut betroffenen und bedrohten Personen werden als Kund*innen und nicht als Almosenempfänger*innen behandelt. Der Eigenanteil an den vergünstigten Angeboten ist grundsätzlich so dimensioniert, dass die Inanspruchnahme der „normalen Intensität“, also der durchschnittlichen Nutzung durch Karlsruher Bürger*innen entspricht. Damit verfolgt das Konzept der Karlsruher Pässe einen wertschätzenden, inklusiven Ansatz.

Seit Wiedereinführung des Karlsruher Passes zum 1. Oktober 2009 für Personen ab 18 Jahren mit Wohnsitz im Stadtgebiet Karlsruhe war die Berechtigung ausschließlich an den Bezug von Sozialleistungen geknüpft. Neben den weiter bestehenden Anspruchsberechtigten von sozialen Transferleistungen wurde der Pass im nächsten Schritt für „armutsgefährdete“ Personen geöffnet, zuerst um 10 Prozent Einkommen über dem Sozialhilfe- bzw. SGB II Satz.

Mit den Gemeinderatsbeschlüssen im Oktober und November 2019 wurde der Nutzerkreis für den Karlsruher Pass und Kinderpass deutlich ausgeweitet. Ziel war auch eine weitere Entstigmatisierung und hohe Transparenz. Dazu wurde die Berechnungsgrundlage auf die Einkommensprüfung nach dem gewichteten Nettoäquivalenzeinkommen (NÄE) umgestellt. Die Grundlage zur Prüfung des Anspruchs ist seither allein das Einkommen und nicht mehr die Berechnung nach dem SGB II Satz. Diese Umstellung bedeutete zudem eine Verwaltungsvereinfachung.

Seit Januar 2021 liegt die Einkommensgrenze nach dem NÄE bei 1.300 Euro. Zusätzlich zu den Empfängern von Transferleistungen wird damit vor allem der Personenkreis der „Working Poor“ angesprochen, der bisher stets „durch das Raster gefallen ist“, da er bislang knapp über der Einkommensgrenze zur Anspruchsberechtigung lag. „Working Poor“ sind Personen, die trotz Erwerbsarbeit unter die Armutsgrenze fallen. Mit diesem Paradigmenwechsel entspricht das Konzept der Armutsbekämpfung dem Konzept der Lebenslagen, zu dem z.B. Studierende nicht grundsätzlich zählen.

Durch diese Ausweitung sind deutlich mehr Personen anspruchsberechtigt, den Karlsruher Pass zu beziehen.

Geplant war ein Sachstandsbericht im Sommer 2020, um die Veränderungen der Ausgabebehalten zu evaluieren. Aufgrund der anhaltenden Pandemie war eine aussagekräftige Evaluation weder im Sommer 2020 noch bislang möglich. Zoo, Bäder und andere Einrichtungen sind meistens geschlossen und somit können nur sehr wenige Angebote genutzt werden. Durch die eingeschränkten Nutzungsmöglichkeiten haben viele Berechtigte keinen Pass beantragt.

Da diese Situation weiter anhält, kann auch auf absehbare Zeit keine Aussage getroffen werden, wie sich die Umstellung der Berechnungs- und Anspruchsgrundlage auf den Kreis der Berechtigten auswirkt.

Zusätzlich muss mit einem Anstieg des Berechtigtenkreises aufgrund der zu erwarteten pandemiebedingt verschlechterten finanziellen Situationen vieler Bürger*innen gerechnet werden. Somit ist derzeit auch unklar, ob die bisher eingestellten Mittel bei normaler Nutzung der Pässe ausreichend sind.

Aufgrund der Unsicherheiten bei der Anzahl der Berechtigten, der künftigen Inanspruchnahme der Pässe und der Kostenentwicklung je ausgegebenem Pass sind bereits die ursprünglichen Planzahlen für den Haushalt 2021 nur vage Schätzungen. Erst nach Ablauf von zwei regulären Kalenderjahren sind realistische Kostenkalkulationen wieder möglich.

Auch für den DHH 2022/2023, dessen Plan im Sommer 2021 aufgestellt wird, kann keine fundierte Aussage zu den Planzahlen getroffen werden.

3. Einführung kostenfreier ÖPNV für 6 – 25-Jährige

3.1 Bestehende ÖPNV Regelung

Im Herbst 2009 wurde auf Beschluss des Gemeinderats das Ausgabeverfahren von KVV Zeitfahrkarten im Rahmen des Karlsruher Passes eingeführt. Bei Vorlage eines Karlsruher Passes bezahlen Kund*innen für eine persönliche Monatskarte für Karlsruhe (2 Waben) im Kundenzentrum nur den halben Tarifpreis, die andere Hälfte stellt der KVV monatlich direkt der Stadt Karlsruhe in Rechnung. Auf Wunsch können Kund*innen auch Karten mit einem darüberhinausgehenden Geltungsbereich erwerben. Der städtische Zuschussanteil bleibt dabei allerdings konstant, so dass die Kund*innen den Mehrpreis selbst tragen. Später wurde im Rahmen des Karlsruher Kinderpasses die Möglichkeit zum ermäßigten Erwerb von Ausbildungsmonatskarten und Ferienpässen des KVV nach einem analogen Verfahren ergänzt.

Mittlerweile ist es auch möglich, im Rahmen des Karlsruher Seniorenpasses eine ermäßigte Karte ab 65 Jahren zu erwerben.

Die Fahrkarten sind nur in den KVV-Kundenzentren in Karlsruhe und bei Vorlage des Karlsruher Passes / Kinderpasses erhältlich.

Das bestehende Verfahren ist etabliert, wird vielfach und bedarfsgerecht genutzt, ist einfach in der Handhabung für Kund*innen und in der Abrechnung und genießt eine hohe Kundenakzeptanz. Beschwerden sind nicht bekannt.

3.2 Umsetzung kostenfreier ÖPNV

Im Rahmen der Haushaltsberatungen hat der Gemeinderat Mittel eingestellt, damit Besitzer*innen der Karlsruher Pässe bis 25 Jahre den ÖPNV kostenlos nutzen können, und die Verwaltung beauftragt, eine Umsetzung zu prüfen.

Eine Umsetzungsoption bestünde in einer Anpassung der bestehenden Fahrkartenabgabe. Anstelle einer Teilbezuschung könnte für Passinhaber*innen bis 25 Jahre eine Vollbezuschung treten, d.h. die Fahr-

karten könnten ohne Leistung eines Eigenanteils beim KVV bezogen werden. Durch die kostenlose Abgabe sind allerdings erhebliche Nutzerzuwächse und damit auch ein Mehr an Verkaufsvorgängen im vierstelligen Bereich in den KVV Kundenzentren zu erwarten.

Dieser Zuwachs hätte zur Folge, dass es an jedem Monatsbeginn zu nicht hinnehmbaren Qualitätseinbußen für alle Kund*innen in den Karlsruher Kundenzentren kommt (Warteschlangen, Wartezeiten), da zum einen die räumlichen Kapazitäten begrenzt sind und zum anderen eine durchgehende dauerhafte Verstärkung der Verkaufspersonale für periodische Verkaufsspitzen wirtschaftlich nicht über den Erlös der Fahrkarten gedeckt und somit nicht darstellbar ist.

4. Erhalt Bundesmittel gemäß „Starke Familien Gesetz“

Im Rahmen der Armutsbekämpfung des Bundes stellt dieser durch das Programm „Bildung und Teilhabe“ (BuT) bei entsprechender Berechtigung und Antragsstellung Mittel für die Bezuschussung oder Übernahme der Kosten für die Scoolcard zur Verfügung. In der Regel sind Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene unter 25 Jahre, die Sozialleistungen erhalten, anspruchsberechtigt. Bisher waren die Karlsruher Pässe in der Finanzierung nachrangig. Der Erhalt der Bundesmittel (2019, 790.000 Euro) ist nur durch einen bürokratischen Mehraufwand möglich.

Die Lösung ist die Kennzeichnung der Pässe analog der Gemeinden der Sozialregion, die den Karlsruher Pass / Kinderpass ohne KVV eingeführt haben. Diese kennzeichnen die Pässe mit einem roten R (für Region). Das bedeutet für die Verkaufsstellen des KVV, dass Kund*innen, die einen mit R gekennzeichneten Pass haben, keine kostenfreie Monatskarte erwerben können.

Alle Kund*innen zwischen 6 – 25 Jahren bekommen ihren Pass mit rotem R ausgestellt und müssen beim Jobcenter, BuT einen Antrag auf die Scoolcard stellen. Erst nach Ablehnung des Jobcenters, das BuT bearbeitet, bekommen diese Kunden beim Jugend- Freizeit und Bildungswerk (jfbw) des Stadtjugendausschusses (stja) einen Pass, der nicht gekennzeichnet ist und sie zum Erwerb der Fahrkarte mit Vollbezuschussung berechtigt.

Die Kundin / der Kunde hat somit zusätzliche Wege zu gehen. Der Verwaltungsaufwand steigt deutlich, sowohl beim Jobcenter durch erheblich mehr Anträge und Ablehnungen, als auch bei der Ausgabe des Passes. Deshalb ist beim Jobcenter und auch beim jfbw mit einem deutlich erhöhten Personalbedarf zu rechnen.

Anders als beim jfbw müssen die „Working Poor“ beim Jobcenter eine komplette Antragstellung nach dem SGB II durchlaufen. Das bedeutet eine Überprüfung aller Einnahmen und Ausgaben ebenso wie des Vermögens. Unterlagen wie Einkommensnachweise, Unterhaltszahlungen, Rentenbescheid, Mietvertrag, Nebenkostenabrechnung, Prüfung des KFZ Wertes, Kontoauszüge, Sparbücher etc. müssen von den Kunden lückenlos vorgelegt werden. Dies entspricht nicht der Philosophie der Entstigmatisierung und ist nicht nur für die Kund*innen ein erheblicher Aufwand. Auch die Verwaltungsprüfung ist zeitaufwendig.

Durch diesen erheblichen bürokratischen Aufwand bleiben die BuT Bundesmittel erhalten, nicht jedoch die Fahrtkosten, die das Jobcenter beispielsweise den Teilnehmenden von Maßnahmen erstattet. Eine Schätzung dieser Beträge ist leider weder buchungs- noch EDV-technisch möglich.

5. Auswirkungen auf die SozialRegion

Die SozialRegion startete 2013 mit der Einführung des Karlsruher Kinderpass durch die Stadt Stutensee. Inzwischen ist die SozialRegion kontinuierlich auf zehn Städte und Gemeinden angewachsen. 2021 wird voraussichtlich Graben-Neudorf als elftes Mitglied dazukommen.

Alle Gemeinden beteiligen sich beim Karlsruher Kinderpass, und allen Inhaber*innen sind alle Leistungen in allen Gemeinden zugänglich. Der Karlsruher Pass kann zusätzlich eingeführt werden. Die Kommunen haben hier folgende Wahlmöglichkeiten:

1. Karlsruher Pass für alle Erwachsenen mit KVV-Ermäßigung
2. Karlsruher Pass für alle Erwachsenen ohne KVV-Ermäßigung
3. Karlsruher Pass nur für Menschen ab 65 Jahre mit KVV-Karte ab 65.

Die Wahlmöglichkeit erleichtert den Kommunen den Einstieg. Da Mobilität jedoch eine Grundvoraussetzung für Teilhabe ist, wird eine KVV-Ermäßigung flächendeckend für alle angestrebt. Weitere Ziele sind die Beibehaltung der bisher praktizierten unkomplizierten Handhabung und die Ausweitung der SozialRegion auf weitere Kommunen, damit noch mehr Menschen Zugang zu möglichst vielen Teilhabemöglichkeiten haben und die Region für alle unabhängig von individuellen finanziellen Mitteln attraktiv ist.

Der kostenlose ÖPNV hätte für die SozialRegion negative Auswirkungen.

Der Kinderpass gilt derzeit einheitlich in der gesamten SozialRegion. Sollten die Gemeinden der SozialRegion dem Karlsruher Beschluss im Bereich des Kinderpasses nicht folgen und das ist sehr wahrscheinlich, müssten die Pässe der Partnergemeinden gesondert behandelt werden. Die Situation der Passinhaber*innen würde aufgrund der unterschiedlichen Leistung der Pässe erstmalig auseinanderdriften.

Die Abrechnung zwischen den teilnehmenden Gemeinden würde sich deutlich erschweren. Das hätte einen erhöhten Verwaltungsaufwand zur Folge.

Das Ziel gleicher Leistungen in der gesamten SozialRegion wäre damit hinfällig. Zugang zur Mobilität, eine der wichtigsten Teilhabeleistungen von Karlsruher Pass und Kinderpass, wäre innerhalb der SozialRegion noch viel stärker wohnortabhängig. Die Idee der Angleichung der Karlsruher Pässe für Erwachsene im Bereich Mobilität würde in weite Ferne rücken. Die gemeinsame Armutsbekämpfung über Verwaltungsgrenzen hinweg würde deutlich geschwächt werden.

6. Grobschätzung der finanziellen Auswirkungen

Aufgrund der starken konjunkturellen Lage der vergangenen Jahre und des Rückgangs der Arbeitslosigkeit insbesondere der Langzeitarbeitslosigkeit und der sehr niedrigen Jugendarbeitslosigkeit waren die ausgegebenen Passzahlen in den Jahren vor der Pandemie rückläufig. Durch die Pandemie ist das Jahr 2020 als Artefakt nicht zu berücksichtigen. Als Grundlage wurde der Durchschnitt der in Karlsruhe ausgegebenen Pässe der Jahre 2015-2019 herangezogen. Dies sind 11.426 Karlsruher Pässe und 5.048 Karlsruher Kinderpässe im Jahresdurchschnitt.

Darunter sind 1.336 Karlsruher Pässe und 3.877 Karlsruher Kinderpässe im Alter von 6 – 25 Jahren. Diese beiden Zahlen sind die Basiswerte.

Für die bereits beschlossene Anhebung des NÄE als Bemessungsgrundlage muss mit mindestens 20 Prozent Steigerung des Personenkreises gerechnet werden.

Aufgrund der konjunkturellen Eintrübung und des attraktiven Angebots der Kostenfreiheit beim ÖPNV ist mit einem weiteren Anstieg der Anspruchsberechtigten und der Antragstellenden zu rechnen. Angenommen wird eine Steigerung von 30 Prozent.

Somit werden für die Grobschätzung 5.816, gerundet 5.800 Karlsruher Kinderpässe und 2.004, gerundet 2.000 Karlsruher Pässe herangezogen.

Bei den Karlsruher Kinderpässen entstehen Kosten in Höhe von

5.800 Pässe x 594 Euro	3.445.200 Euro.
------------------------	-----------------

Bei den Karlsruher Pässen (bis 25-Jährige) liegt die Grobschätzung bei

2.000 Pässe x 792 Euro	1.584.000 Euro
------------------------	----------------

*aufgrund der Kostenfreiheit wird die Monatskarte (attraktiver als die 9 Uhr Karte) genommen

Dies wären in der Summe Kosten von	5.029.200 Euro.
------------------------------------	-----------------

Abzüglich der Bundesmittel (BuT)	-790.000 Euro
----------------------------------	---------------

liegen die Kosten grob geschätzt bei	4.239.200 Euro.
--------------------------------------	-----------------

Diese Beträge sind nicht valide, sondern lediglich Annahmen, die die Größenordnung widerspiegeln. Dies gilt insbesondere für die Steigerung hinsichtlich Attraktivitätszuwachs durch Kostenfreiheit und Änderung der Bemessungsgrundlage.

Nicht berücksichtigt sind zusätzliche Kosten, die durch einen erhöhten Personalbedarf und eventuellen Raumbedarf beim Jobcenter (BuT), beim stja und beim KVV entstehen. Diese zusätzlichen Kosten beim Jobcenter (BuT) wären vollständig durch die Stadt zu finanzieren.

2019 lagen die Kosten für die Fahrkartenzahlung an den KVV insgesamt bei 2,1 Millionen Euro. Davon entfallen geschätzt auf die Altersgruppe 6 – 25 Jahre 400.000 Euro. Abzüglich dieser Kosten und zuzüglich der Kosten durch den entgeltfreien ÖPNV (4,2 Millionen Euro) liegen die Gesamtzahlungen für Fahrkarten an den KVV grob geschätzt bei 5,9 Millionen Euro und damit um 3,8 Millionen Euro höher als bisher.

Ungeachtet dessen wird die Stadt sich weiter dafür einsetzen, dass der KVV einen Großkundenrabatt gewährt. Bei einem Rabatt von z. B. 10 Prozent würde der städtische Haushalt um rund 500.000 Euro jährlich entlastet.

Der stja, größter Einzelkunde des KVV, hat bisher keinen Großkundenrabatt erhalten, weil im Gegensatz zu den anderen Großkunden der stja die Fahrtkosten nicht selbst ausgibt. Hierfür hätte der Aufsichtsrat des KVV einen entsprechenden Beschluss zu fassen, wobei die vielfältigen Verflechtungen der Tarife innerhalb des Verbundes eine Abstimmung mit allen Gesellschaften erfordern.

Aufgrund der finanziellen Gesamtsituation - die Genehmigung des Haushaltes erfolgte nur mit Auflagen - lehnt die Verwaltung die Umsetzung dieser Maßnahmen ab.

7. Auswirkungen durch die Veränderung der Angebotsstruktur

Die Umsetzung der Maßnahme hätte neben der fehlenden finanziellen Machbarkeit auch weitere gravierende negative Auswirkungen.

Mit der Einführung des kostenfreien ÖPNV wären die Pässe kein Angebot der inklusiven Teilhabeerechtigkeit mehr, sondern sie würden zu einem exklusiven Angebot nur für Passinhaber*innen. Das bedeutet einen Imagewandel hin zu Bevorzugung oder allenfalls „positiver Diskriminierung“ und widerspricht fundamental der bisherigen Philosophie der Pässe.

Passinhaber*innen hätten mit dem kostenfreien ÖPNV einen hohen geldwerten Vorteil. Das würde dazu führen, dass Personen, die knapp über der Bemessungsgrenze liegen und diesen Vorteil nicht nutzen können, diese Tatsache als sehr ungerecht empfinden werden. Diese Ungerechtigkeitslücke lässt sich nicht schließen. Sie würde durch dieses exklusive Angebot vielmehr zu einem breiten Graben werden. Die bisherige große Akzeptanz der Pässe wird dadurch deutlich schwinden.

Bisher ist die Angebotspalette der Pässe weitestgehend und in den Grundzügen stimmig. Die Angebote sind bisher für alle Passinhaber*innen jeglichen Alters grundsätzlich gleich. Bei Umsetzung der Maßnahme würde ein großer Teil kostenfrei und ein anderer großer Teil mit 50 Prozent Eigenbeteiligung ÖPNV fahren. Der Angebotsunterschied wäre allein durch das Alter bedingt. Selbst bei gleich niedrigem Einkommen fährt der/die 20-Jährige kostenfrei und der/die 60-Jährige kostenpflichtig.

Die wichtigen Angebote sind alle kostenpflichtig. Durch den kostenfreien ÖPNV würde diese Einheitlichkeit aufgehoben. Warum sollte die ÖPNV-Nutzung kostenfrei und der Badbesuch reduziert kostenpflichtig sein? Dieser Widerspruch wäre nicht aufzulösen, es sei denn, alle Angebote wären kostenfrei.

Die Eigenbeteiligung ermöglicht nicht nur eine bedarfsgerechte Nutzung mit dem Ziel der Teilhabeerechtigkeit, also keine unter- oder überdurchschnittliche Nutzung, sondern verbessert auch den Kostendeckungsgrad der Einrichtungen. Die Eigenbeteiligung ist somit auch sozialwirtschaftlich ein wichtiges Instrument.

8. Fazit

Die Umsetzung ist finanziell nicht darstellbar und würde den städtischen Haushalt vor sehr große Herausforderungen stellen, zukünftige Genehmigungen durch die Aufsichtsbehörden deutlich erschweren oder gar gefährden. Die bisherige in sich stimmige und schlüssige Angebotspalette der Karlsruher Pässe würde stark widersprüchlich verändert.

Der Aufwand für Passinhaber*innen und Verwaltung stiege unverhältnismäßig an. Aufgrund des attraktiven exklusiven Angebots ist mit einem negativen Imagewandel zu rechnen.

Die Verwaltung empfiehlt daher, auf den kostenfreien ÖPNV für Passinhaber*innen von 6 – 25 Jahren zu verzichten.

Beschluss:

Antrag an den Gemeinderat

Der Gemeinderat beschließt nach Vorberatung im Jugendhilfeausschuss, auf den kostenfreien ÖPNV für Passinhaber*innen von 6 – 25 Jahren zu verzichten.

Die Umsetzung ist finanziell nicht darstellbar und würde den städtischen Haushalt vor sehr große Herausforderungen stellen, zukünftige Genehmigungen durch die Aufsichtsbehörden deutlich erschweren oder gar gefährden. Die bisherige in sich stimmige und schlüssige Angebotspalette der Karlsruher Pässe würde stark widersprüchlich verändert.

Der Aufwand für Passinhaber*innen und Verwaltung stiege unverhältnismäßig an. Aufgrund des attraktiven exklusiven Angebots ist mit einem negativen Imagewandel zu rechnen.