

## Kreistagsdrucksache Nr. 097/23

AZ. 43/797

### Tagesordnungspunkt

ÖPNV: Konzeption zur Einführung eines kreisweiten Sozialtickets

#### Bericht

Ausschuss für Verwaltung, Klimaschutz und Technik (öffentlich) am 04.10.2023

---

### Sachverhalt

#### 1. Ausgangssituation

In seiner Sitzung am 14.12.2022 beauftragte der Kreistag im Rahmen der Haushaltsberatungen 2023 die Landkreisverwaltung, auf Grundlage des Deutschlandtickets eine Konzeption für ein kreisweites Sozialticket zur Entlastung einkommensschwacher Haushalte vorzulegen. Man verständigte sich darauf, zunächst die ersten Erfahrungen nach der Einführung des Deutschlandtickets am 01.05.2023 abzuwarten, die bis zu diesem Zeitpunkt dann vorliegenden Fakten in der Sommerpause aufzubereiten und anschließend im Vorfeld der Haushaltsberatungen 2024 eine entsprechende Konzeption im Herbst vorzulegen.

Ziel dieser Kreistagsdrucksache ist es, dem Kreistag für den Entscheidungsprozess einer möglichen Einführung eines kreisweiten Sozialtickets eine verlässliche Grundlage zu bieten. Dabei soll einerseits ein möglicher „technischer Umsetzungsweg“ zur Abwicklung in den bestehenden Strukturen aufgezeigt und andererseits die Frage der Notwendigkeit eines solchen Tickets und die damit verbundenen voraussichtlichen finanziellen Auswirkungen dargestellt und bewertet werden. Die in dieser Drucksache enthaltenen Ausführungen erfolgten in enger Abstimmung der Abteilung Verkehr und Straßen und der Abteilung Soziales innerhalb der Landkreisverwaltung.

#### 2. Deutschlandticket

##### a) Allgemeines

Mit dem Deutschlandticket wird seit dem 01.05.2023 ein jederzeit monatlich kündbares Abo mit bundesweiter Fahrtberechtigung im gesamten Nahverkehr für 49 Euro angeboten. Es handelt sich somit um ein günstiges und klimafreundliches Ticketangebot, das die Nutzung des deutschlandweiten öffentlichen Nahverkehrs zu einem pauschalen Preis für Fahrten unabhängig von Landesgrenzen oder Tarifgebieten ermöglicht. Reisende können also alle Busse und Bahnen des öffentlichen Regional- und Nahverkehrs in ganz Deutschland nutzen. Ausgenommen sind der Fernverkehr sowie Fahrten in der ersten Klasse. Grundsätzlich wird das Deutschlandticket digital angeboten – also per App oder auf einer Chipkarte. Der Verkehrsverbund naldo gibt das Deutschlandticket entweder als Handyticket oder derzeit noch als Papierticket aus. Das Deutschlandticket ist personengebunden und nicht auf andere Personen übertragbar. Kinder unter sechs Jahren fahren weiterhin kostenlos mit.

Beim derzeitigen Preis von 49 Euro handelt es sich um einen Einführungspreis. Auf Bundes- und Länderebene wurde bereits vereinbart, dass es von 2024 an eine Dynamisierung in Form eines automatischen Inflationsausgleichs geben soll. Die Finanzierung erfolgt grundsätzlich hälftig durch Bund und Länder - für das Jahr 2023 mit jeweils 1,5 Mrd. Euro. Seitens der kommunalen Spitzenverbände wurde in diesem Zusammenhang frühzeitig darauf hingewiesen, dass die bereitgestellten Ausgleichsmittel von insgesamt 3 Mrd. absehbar nicht aus-

reichen werden, sie enthalten erhebliche Prognoseunsicherheiten und wurden ursprünglich für ein Jahres-Abo kalkuliert. Eine Nachschusspflicht besteht nur für das Jahr 2023, sodass schon ab dem Jahr 2024 mit erheblichen Mehrbelastungen für die kommunale Seite zu rechnen ist.

Weitere Informationen zum Deutschlandticket können der **KTDS 099/23** entnommen werden.

#### b) Sondersituation im Stadtgebiet Tübingen

Der Preis für das Deutschlandticket beläuft sich für alle Tübinger Einwohnerinnen und Einwohner derzeit auf 34 Euro, weil die Stadt Tübingen einen entsprechenden Zuschuss gewährt.

Der Gemeinderat der Stadt Tübingen hat im Rahmen seiner Haushaltsberatungen 2023 zudem einen Grundsatzbeschluss gefasst, für die eigenen Einwohnerinnen und Einwohner mit KreisBonusCard ein Sozialticket einzuführen. Der Zeitpunkt der Einführung sowie die konkrete Ausgestaltung sind derzeit noch unklar. Im Ergebnis soll sich der monatliche Preis auf 15 Euro belaufen.

### **3. Umsetzung eines kreisweiten Sozialticket**

#### a) Bezugsberechtigte

Ein kreisweites Sozialticket könnte – analog zu den Überlegungen in der Stadt Tübingen – so ausgestaltet sein, dass das Deutschlandticket zu einem ermäßigten Preis für einen definierten Kundenkreis angeboten wird.

Mit der KreisBonusCard (KBC) bietet der Landkreis Tübingen ein etabliertes System, um Menschen mit geringen Einkommen im sozialen und kulturellen Bereich zu unterstützen. Die KreisBonusCard erhalten Einwohnerinnen und Einwohner im Landkreis, welche zum Antragsdatum im Bezug von Leistungen nach dem SGB II, SGB XII, Asylbewerberleistungsgesetz, Wohngeldgesetz oder Kinderzuschlag (§ 6a Bundeskindergeldgesetz) sind. Erwachsene erhalten die reguläre KreisBonusCard, Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren die KreisBonusCard Junior. Die KreisBonusCard wird ab dem 1. des Antragsmonats für 12 Monate ausgestellt. Das Gültigkeitsdatum sowie Name und Wohnort der berechtigten Person sind auf der Karte aufgedruckt. Die KreisBonusCard bietet eine niederschwellige, verwaltungs- und stigmatisierungsarme Möglichkeit den Anspruch auf Vergünstigungen nachzuweisen. Sollte der Kreistag die Einführung einer Vergünstigung im ÖPNV beschließen, könnte diese an den Besitz einer KBC bzw. KBC Junior geknüpft werden.

Schülerinnen und Schüler, die eine der genannten Sozialleistungen erhalten, haben einen Anspruch auf die Leistungen des Bildungs- und Teilhabepaketes. Ein Baustein dieser Leistungen ist die Übernahme der notwendigen Schülerbeförderungskosten. Sofern Schülerinnen und Schüler für den Schulbesuch auf die Nutzung des ÖPNV angewiesen sind, können die Ticketkosten erstattet werden. Es fallen somit de facto bereits heute über das Bildungs- und Teilhabepaket (BuT) keine Mobilitätskosten an. Schülerinnen und Schüler sollten daher von einem möglichen kreisweiten Sozialticket ausgenommen werden, um vom Bund zu finanzierende Leistungen nicht auf die kommunale Seite zu verlagern. Sollte sich der Kreistag für die Einführung eines kreisweiten Sozialtickets entscheiden, müsste seitens der Verwaltung im nächsten Schritt geprüft werden, inwieweit rechtssichere Möglichkeiten bestehen, bestimmte Personengruppen (z.B. Unter-18-Jährige) diskriminierungsfrei von einem bestimmten Angebot auszunehmen.

#### b) Befristung

Unabhängig vom konkreten Ausgabemodell führt die Berechtigungsprüfung zu Verwaltungsaufwand. Dieser kann minimiert werden, indem ein kreisweites Sozialticket maximal für die Laufzeit der KreisBonusCard ausgegeben wird. Danach muss das Sozialticket neu bestellt werden. Zwar werden die Kunden verpflichtet, den Wegfall der Voraussetzungen für die KBC

der Ausgabestelle mitzuteilen, da damit das Recht zum Bezug des Sozialtickets entfällt. Eine Überprüfung, ob die Kunden ihre Verpflichtung erfüllen, wäre jedoch mit keinem vertretbaren Aufwand leistbar.

#### c) Zuschusssystematik

Bei der Einführung eines kreisweiten Sozialtickets müsste der Landkreis als Initiator der Maßnahme insbesondere den Differenzbetrag zwischen jedem ausgegebenem Deutschlandticket und dem festgelegten Sozialticketpreis übernehmen. Des Weiteren haben die Verkehrsunternehmen Anspruch auf Ausgleichsleistungen für die unentgeltliche Beförderung von Menschen mit Schwerbehinderung im öffentlichen Personennahverkehr nach § 228 Neuntes Sozialgesetzbuch (SGB IX). Bei einer Bezuschussung des Deutschlandtickets würden nach Auskunft des hierfür zuständigen Regierungspräsidiums Stuttgart auch die Ausgleichsleistungen nach SGB IX entsprechend sinken und der Landkreis müsste diese Differenz anhand von Durchschnittssätzen dem naldo erstatten. Hinzu kämen weitere Kosten für den vertrieblichen und kommunikativen Mehraufwand.

#### d) Vertrieb

Zunächst einmal unabhängig davon, ob alle mit dem Vertrieb verbundenen Herausforderungen befriedigend gelöst werden können, ist ein kreisweites Sozialticket vertriebstechnisch grundsätzlich möglich. Die mit der Umsetzung beauftragte Vertriebsstelle – ein Abocenter – verfügt ohnehin über die Wohnortdaten der Kunden, da es sich beim Deutschlandticket um eine persönliche Fahrkarte handelt. Im Gegensatz zu einem „naldo-Sozialticket“ kann zudem die Problematik vermieden werden, dass alle naldo-Landkreise das Modell umsetzen und finanzieren müssten. Ein kreisweites Modell ließe sich vielmehr auf den Landkreis Tübingen als eine weitere Freiwilligkeitsleistung des Landkreises eingrenzen.

#### e) Integrierung des Stadtgebiets Tübingen

Bei der Einführung eines kreisweiten Sozialtickets müsste dieses für alle Bewohnerinnen und Bewohner des Landkreises zugänglich sein – auch für diejenigen der Stadt Tübingen. Das bedeutet, dass das geplante städtische Sozialticket im Landkreis-Sozialticket entweder vollständig aufgehen müsste (und damit die Finanzierung vollständig über den Landkreis läuft) oder aber – falls die Stadt ihr Sozial-Ticket zu günstigeren Konditionen anbieten möchte – dass die Stadt nur noch für den so entstehenden Differenzbetrag aufkommt. Dies würde wiederum erhöhte Anforderungen an die Abwicklung und Abrechnung stellen.

#### f) Kooperation mit Stadtverwaltung und Stadtwerken Tübingen

Da die Stadtverwaltung und Stadtwerke Tübingen in Zusammenarbeit mit naldo bereits an der Umsetzung eines städtischen Sozialtickets arbeiten, hat die Landkreisverwaltung – für den Fall eines entsprechenden Kreistagsbeschlusses – umfangreiche vorbereitende Gespräche geführt.

Folgende Zwischenergebnisse können berichtet werden:

- Das Kundencenter der Stadtwerke ist derzeit in einem bislang nicht gekannten Maße mit der Einführung und Umsetzung des Deutschlandtickets belastet. Alleine die monatlichen telefonischen Anfragen stiegen von einem niedrigen dreistelligen Wert auf zuletzt über 17.000. Nur durch den Einsatz von Personal aus anderen Bereichen konnte diese Welle einigermaßen bewältigt werden. Vergleichbare Rückmeldungen gibt es auch von den anderen Ausgabestellen und der Kundenberatung des naldo.
- Nach der kürzlich erfolgten Einführung des Deutschlandtickets als Jobticket und dem Ausgabemedium Handyticket steht bei naldo und den Abocentern aktuell die Einführung der Chipkarte auf der Agenda, für die zu erwarten ist, dass hierfür die zur Verfügung stehende Ressourcen vollumfänglich benötigt werden. Die Einführung zusätzlicher Tarifprodukte ist somit derzeit nicht administrierbar, zumal ein Sozialticket pro Fall einen gegenüber dem regulären Deutschlandticket deutlich erhöhten Beratungs-

und Verwaltungsaufwand mit sich bringt.

- Angesichts der vielfältigen Herausforderungen in der Umsetzung eines kreisweiten Sozialtickets erscheint es sinnvoll, ein Landkreis-Sozialticket vertrieblich analog dem geplanten städtischen Sozialticket aufzubauen. In diesem Fall sind für die Ausgabe des Sozialtickets zwei Varianten denkbar, die unterschiedliche Folgefragestellungen nach sich ziehen:

Variante 1: Das Abocenter rechnet mit dem Landkreis die ausgegebenen Sozialtickets zum vollen Preis ab und verlagert den Ausgabeprozess (Berechtigungsprüfung, Kundenbetreuung, Bankeinzug, Inkasso etc.) auf den Landkreis. Hierfür müssten beim Landkreis die notwendigen personellen und materiellen Ressourcen bereitgestellt werden, was zumindest kurzfristig nicht realisierbar ist.

Variante 2: Das Abocenter zieht bei den Kunden nur den ermäßigten Fahrpreis ein und stellt dem Landkreis eine Sammelrechnung für die Zuschüsse aus. Außerdem wird der Landkreis verpflichtet, für Zahlungsausfälle der Kunden zu bürgen. Bei diesem Modell fällt der Großteil des Verwaltungsaufwandes beim Abocenter an, muss aber vom Landkreis vergütet werden. Abgesehen hiervon werden beim Landkreis keine zusätzlichen Ressourcen benötigt.

Bei Stadt und Stadtwerken Tübingen sind bezüglich der vertrieblichen Umsetzung noch keine Entscheidungen getroffen. Aktuell erfolgt die Detailklärung dieser Fragen. Die in diesem Prozess gefundene Lösung sollte später dann auch für ein kreisweites Sozialticket übernommen werden.

#### **4. Bedürftigkeit**

Neben den unter Nr. 3 beschriebenen technischen Umsetzungsdetails besteht im Zusammenhang eines kreisweiten Sozialtickets vor allem auch Klärungsbedarf hinsichtlich der Bedürftigkeit der Bezugsberechtigten. Der Begriff der „Bedürftigkeit“ und der berechnete Personenkreis, welcher mit dem kreisweiten Sozialticket unterstützt werden soll, müsste vom Kreistag genauer definiert werden.

Sofern die Bedürftigkeit über den Bezug einer Sozialleistung hergeleitet wird, besteht aus Sicht der Verwaltung weiterer Diskussionsbedarf, da ein zusätzlicher finanzieller Unterstützungsbedarf für den Erwerb einer Fahrkarte zur deutschlandweiten Nutzung des Nahverkehrs nicht ersichtlich ist. Die Leistungen der Sozialgesetzbücher Zwei und Zwölf und die Leistungen des Asylbewerberleistungsgesetzes werden aufgrund einer Einkommens- und Verbrauchsstichprobe ermittelt und regelmäßig fortgeschrieben. Hierbei berücksichtigen die Regelsätze einen Anteil für den Bereich Verkehr, welcher das grundsätzliche Mobilitätsbedürfnis abdecken soll.

a) Anteil des Bereichs Verkehr in den Regelbedarfsstufen nach Rechtskreisen 2023

<b>Regelbedarfsstufe (RBS)</b>	<b>SGB II</b>	<b>SGB XII</b>	<b>AsylbLG §3a</b>	<b>AsylbLG §2</b>
RBS 1 Alleinstehende	45,02 €	45,02 €	44,92 €	45,02 €
RBS 2 verheiratet/Lebenspartnerschaft	40,45 €	40,45 €	40,48 €	40,45 €
RBS 3 unter 25 Jahre in HH der Eltern	36,05 €	36,05 €	36,03 €	36,05 €
RBS 4 Jugendliche von 14-17 Jahren	26,48 €	26,48 €	26,59 €	26,48 €
RBS 5 Kinder von 6-13 Jahre	27,72 €	27,72 €	27,79 €	27,72 €
RBS 6 Kinder von 0-5 Jahre	29,27 €	29,27 €	29,17 €	29,27 €

b) Mobilitätskosten von Erwachsenen

Die Übersicht zeigt, dass die Kosten eines Deutschland-Tickets, welches aktuell für 49 Euro erworben werden kann, in den Regelbedarfsstufen 1 und 2 fast vollständig durch die Bedarfsanteile abgedeckt sind. In der RBS 1 beträgt der Anteil 92 % der Kosten, in RBS 2 sind es 83 % der Kosten. Durch den Regelsatzanteil nicht abgedeckt wären somit Beträge zwischen 3,98 Euro und 8,55 Euro, wobei dies unter Berücksichtigung der weitreichenden Mobilität, welche mit dem Deutschland-Ticket verbunden ist, zu bewerten wäre.

c) Mobilitätskosten von Schülerinnen und Schülern

Die Regelbedarfsstufen 3 bis 5 umfassen vom Personenkreis Kinder und Jugendliche zwischen 6 und 25 Jahren, die im Haushalt der Eltern leben. In diesen Regelbedarfsstufen liegt der Anteil zwischen 74 % in RBS 3 und 54% in RBS 4. Beim Erwerb eines Deutschland-Tickets wären Kosten zwischen 12,95 Euro und 22,52 Euro nicht durch den Bedarfsanteil Verkehr im Regelbedarf abgedeckt. Der überwiegende Teil der Personen dieser Altersgruppe ist Schülerin oder Schüler oder befindet sich in einem Ausbildungsverhältnis.

Für Auszubildende gibt es besondere Fördermaßnahmen, wie das BAföG oder die Berufsausbildungsbeihilfe, welche jeweils eigene Fahrtkostenanteile enthalten. Bei Auszubildenden mit eigenem Ausbildungsgehalt, die aufstockende Leistungen erhalten, werden berufsbedingte Mobilitätskosten bei der Anrechnung von Einkommen berücksichtigt und sind damit ausgeglichen. Schülerinnen und Schüler können regelhaft die Leistungen des Bildungs- und Teilhabepaketes (BuT) in Anspruch nehmen. Hierzu zählt auch die vollständige Kostenübernahme der notwendigen Fahrtkosten zum Besuch der nächstgelegenen Schule. Berechtig sind Schülerinnen und Schüler bis zum Erreichen des 25 Lebensjahres, welche eine der Leistungen erhalten, mit der sie auch die KreisBonusCard erhalten könnten. Die Mittel des Bildungs- und Teilhabepaketes werden vom Bund erstattet und sind für den Landkreis quasi kostenneutral.

Im März 2023 wurde mit dem Jugendticket Baden-Württemberg ein umfassendes Mobilitätsangebot auf Abo-Basis eingeführt. Schülerinnen und Schüler, Auszubildende sowie Studierende unter 27 Jahren können ganzjährig und rund um die Uhr für 30,42 Euro/Monat den kompletten Nahverkehr in Baden-Württemberg nutzen. Das Ticket ist eine günstige und weitreichende Alternative zu den bekannten Schülermonatsfahrkarten und deckt den Mobilitätsbedarf von Kindern und Jugendlichen umfassend ab. Der Ticketpreis wäre zum weit überwiegenden Teil bereits durch den Bedarfsanteil im Regelsatz finanzierbar. Durch das Bildungs- und Teilhabepaket ist dieses Ticket für viele faktisch kostenfrei.

Sollten Kinder und Jugendliche mit Anspruch auf Schülerbeförderungskostenübernahme nach BuT anstelle des Jugendtickets Baden-Württemberg das [Stand heute] teurere Deutschland-Ticket erwerben, würden zumindest die fiktiven Kosten des JugendticketBW

übernommen. Die Berechtigten müssten somit nur die Differenz von 18,58 Euro aus dem Regelbedarf finanzieren.

Mit Blick auf das aktuell in der Umsetzung befindliche Vorhaben des Landes Baden-Württemberg, in Zusammenarbeit mit den ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsverbänden im Land, zum 01. Dezember 2023 das JugendticketBW in ein **sog. rabattiertes Deutschlandticket** umzustellen, entfielen ab diesem Zeitpunkt sogar diese Differenz von 18,58 Euro. Das JugendticketBW würde im Falle der Umsetzung zum rabattierten Deutschlandticket mit bundesweiter Gültigkeit für 30,42 Euro/Monat bzw. kostenfrei für Menschen mit Anspruch auf Übernahme der Schülerbeförderungskosten nach dem Bildungs- und Teilhabepaket.

#### d) Mobilitätskosten von Kindern unter 6 Jahren

Kinder unter 6 Jahren fahren bei der Deutschen Bahn, aber auch in Verkehrsverbänden wie dem naldo grundsätzlich kostenfrei. Darüber hinaus steht der Regelsatzanteil zur Verfügung.

#### e) Zusammenfassung

Die in den Regelbedarfen enthaltenen Anteile der Kategorie Verkehr decken in überwiegenderem Maße die Mobilitätskosten für die Nutzung des ÖPNV auf Basis des Deutschland-Tickets ab. Zusätzlich stehen im Regelsatz noch weitere Bedarfsanteile der Kategorie Freizeit, Unterhaltung und Kultur in Höhe von 39 bis 49 Euro zur Verfügung. Schülerinnen und Schüler können ihren Anspruch auf Erstattung der Schülerbeförderungskosten im Rahmen des BuT geltend machen. Darüberhinausgehende Kosten für den Erwerb des Deutschland-Tickets sind über den Regelbedarf abgedeckt. Kinder unter 6 Jahren haben in ÖPNV keine Mobilitätskosten. Wohngeld und Kinderzuschlag setzen für den Bezug voraus, dass der Lebensunterhalt zum überwiegenden Teil aus eigenem Einkommen bestritten werden kann und durch den Bezug keine weiteren Sozialleistungen in Anspruch genommen werden müssen. Der Mobilitätsbedarf der Erwachsenen wäre über das Einkommen und ggf. zu gewährende Freibeträge abgedeckt. Der Mobilitätsbedarf von Kindern und Jugendlichen ist über den analogen Anspruch auf das Bildungs- und Teilhabepaket, wie bereits beschrieben, abgedeckt.

## **5. Abschätzung finanzieller Auswirkungen**

### a) Berechnungsgrundlagen

Sollte auf Grundlage des Deutschland-Tickets für Inhaberinnen und Inhaber der KBC bzw. KBC Junior ein kreisweites Sozialticket eingeführt werden, werden die finanziellen Auswirkungen auf dieser Grundlage wie nachfolgend dargestellt abgeschätzt.

Zum Stichtag 31.12.2022 gab es 9.148 gültige KBC. Hiervon waren 3.791 an Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren ausgestellt und 5.357 Karten an Erwachsene. Die regionale Verteilung der Karten kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

<b>Ort</b>	<b>Gesamtzahl</b>	<b>Erwachsene</b>	<b>KBC Junior (unter 18)</b>
<b>Ammerbuch</b>	241	133	108
<b>Bodelshausen</b>	152	77	75
<b>Dettenhausen</b>	132	71	61
<b>Dußlingen</b>	193	108	85
<b>Gomaringen</b>	231	137	94
<b>Hirrlingen</b>	39	26	13
<b>Kirchentellinsfurt</b>	181	94	87
<b>Kusterdingen</b>	141	80	61
<b>Mössingen</b>	571	313	258
<b>Nehren</b>	213	110	103
<b>Neustetten</b>	58	32	26
<b>Ofterdingen</b>	135	76	59

<b>Rottenburg</b>	1850	1001	849
<b>Starzach</b>	89	56	33
<b>Tübingen</b>	4921	3042	1879

Der jährliche Finanzierungsbedarf eines kreisweiten Sozialtickets ist abhängig von dem berechtigten Personenkreis, der Nutzungsquote, der Entwicklung des Grundpreises sowie dem gewährten Zuschuss. Aus den bisherigen Erfahrungen mit der KBC ist bekannt, dass Vergünstigungen im Nahverkehr ein sehr hohes Potential besitzen, Berechtigte zur Beantragung einer KBC zu veranlassen. Es ist davon auszugehen, dass viele Menschen, welche die KBC bisher nicht nutzen, hinzugewonnen werden können.

b) Beispielrechnungen anhand derzeitiger Anzahl KBC / KBC Junior

**Variante 1 (Berechtigt sind nur KBC-Inhaberinnen und -Inhaber über 18 Jahre)**

Das Angebot wird nur für volljährige Personen im Besitz einer KreisBonusCard gewährt. Inhaberinnen und Inhaber einer KreisBonusCard Junior – unter 18jährige – erhalten keinen Rabatt.

<i>Nutzerquote anhand 5.357 KBC</i>	<i>Reduzierung auf 39 €</i>	<i>Reduzierung auf 34 €</i>	<i>Reduzierung auf 15 €</i>
100%	642.840	964.260	2.185.656
75%	482.130	723.195	1.639.242
50%	321.420	482.130	1.092.828
25%	160.710	241.065	546.414

Abhängig von der Nutzerquote und dem gewährten Rabatt wären jährliche Kosten zwischen 160.710 Euro und 2,19 Millionen Euro einzuplanen. Die Beträge errechnen sich anhand der zum 31.12.2022 ausgestellten KBCs.

**Variante 2 (Berechtigt sind alle KBC-Inhaberinnen und -Inhaber)**

Der Kreis erstattet an den Verkehrsverbund naldo pro verkauftem Deutschland-Ticket an Inhaberinnen und Inhaber der KBC oder KBC Junior einen Betrag von 10, 15 oder 34 Euro.

<i>Nutzerquote anhand 9.148 KBC</i>	<i>Reduzierung auf 39 €</i>	<i>Reduzierung auf 34 €</i>	<i>Reduzierung auf 15 €</i>
100%	1.097.760	1.646.640	3.732.384
75%	823.320	1.234.980	2.799.288
50%	548.880	823.320	1.866.192
25%	274.440	411.660	933.096

Ausgehend vom Einführungspreis von 49 Euro, wären abhängig von der Nutzerquote und dem gewährten Rabatt jährliche Kosten zwischen 274.440 Euro und 3,73 Millionen Euro einzuplanen. Die Beträge errechnen sich anhand der zum 31.12.2022 ausgestellten KBCs.

c) Beispielrechnungen anhand des berechtigten Personenkreises

Nicht alle Menschen, die zu dem „dem Grunde nach berechtigten Personenkreis“ gehören – also eine Sozialleistung beziehen – nutzen aktuell die KreisBonusCard. Vergünstigungen im Nahverkehr haben ein hohes Potential Menschen zur Beantragung der KBC zu motivieren. Die Verwaltung hat die Anzahl der potentiell Berechtigten zum Stichtag 31.12.2022 näherungsweise erhoben.

<i>Rechtskreis</i>	<i>Anzahl Erwachsene</i>	<i>unter 18-jährige</i>
<i>SGB II</i>	4818	1787
<i>SGB XII</i>	2742	163
<i>AsylbLG</i>	417	366
<i>Wohngeld</i>	2322	1799
<i>Kinderzuschlag</i>	689	1787
<b>Summe</b>	<b>10.988</b>	<b>5.902</b>

Bei der vollständigen Inanspruchnahme des Angebots durch alle Berechtigten entstünde folgende Kostenschätzung.

**Variante 1 (ohne Kinder und Jugendliche unter 18)**

<i>Nutzerquote anhand 10.988 erwachsenen potentiell Berechtigten</i>	<i>Reduzierung auf 39 €</i>	<i>Reduzierung auf 34 €</i>	<i>Reduzierung auf 15 €</i>
100%	1.318.560	1.977.840	4.483.104
75%	988.920	1.483.380	3.362.328
50%	659.280	988.920	2.214.552
25%	329.640	494.460	1.120.776

Abhängig von der Nutzerquote und dem gewährten Rabatt wären jährliche Kosten zwischen 329.640 Euro und 4,48 Millionen Euro einzuplanen.

**Variante 2 (alle KBC-Berechtigten)**

<i>Nutzerquote anhand 16.890 potenziell Berechtigten</i>	<i>Reduzierung auf 39 €</i>	<i>Reduzierung auf 34 €</i>	<i>Reduzierung auf 15 €</i>
100%	2.026.800	3.040.200	6.891.120
75%	1.520.100	2.280.150	5.168.340
50%	1.013.400	1.520.100	3.445.560
25%	506.700	760.050	1.722.780

Abhängig von der Nutzerquote und dem gewährten Rabatt wären jährliche Kosten zwischen 506.700 Euro und 6,89 Millionen Euro einzuplanen.

**6. Bewertung der Landkreisverwaltung**

Wie unter Nr. 3 der vorliegenden Kreistagsdrucksache dargestellt, ist die technische Umsetzung zur Einführung eines kreisweiten Sozialtickets grundsätzlich möglich, auch wenn dabei noch eine Vielzahl an Herausforderungen und Umsetzungsdetails zu klären wären. Zur Festlegung der Bezugsberechtigung bietet sich die KBC als etabliertes System zur Förderung von Menschen mit geringen Einkommen an. Der Vertrieb müsste in enger Kooperation mit der Stadt bzw. den Stadtwerken Tübingen über ein Abocenter erfolgen. Zur Vermeidung von Doppelstrukturen und unverhältnismäßigem Verwaltungs- und Personalaufwand bei der Landkreisverwaltung sollte dieses Abocenter bei den Kunden nur den ermäßigten Fahrpreis einziehen und dem Landkreis eine Sammelrechnung für die Zuschüsse ausstellen.

Unabhängig von der grundsätzlichen Umsetzbarkeit sieht die Landkreisverwaltung derzeit jedoch keine Notwendigkeit für die Einführung eines kreisweiten Sozialtickets. Das bestehende Deutschlandticket stellt bereits ein stark rabattiertes Angebot dar, welches zu einem sehr attraktiven Preis eine umfassende Mobilität gewährleistet. Die Darstellungen unter Nr. 4 verdeutlichen, dass die in den Regelsätzen der unterschiedlichen Sozialleistungen enthaltenen Anteile für Mobilität die aus dem Deutschlandticket resultierenden Mobilitätskosten in

überwiegendem Maße abdecken und somit bereits heute einkommensschwache Personen vom Deutschlandticket auch ohne zusätzlichen Zuschuss profitieren. Des Weiteren können Schülerinnen und Schüler ihren Anspruch auf Erstattung der Schülerbeförderungskosten im Rahmen des BuT geltend machen. Darüberhinausgehende Kosten für den Erwerb des Deutschland-Tickets sind bei Schülerinnen und Schülern über den Regelbedarf abgedeckt bzw. würden mit der geplanten Einführung des Deutschlandticket Junior entfallen. Kinder unter 6 Jahren haben im ÖPNV zudem grundsätzlich keine Mobilitätskosten. Eine weitere Bezuschussung einkommensschwacher Haushalte ist aus Sicht der Landkreisverwaltung mit Blick auf diese Zahlen nicht begründbar, da es nach Einführung des Deutschlandtickets bei den Leistungsempfängern hierfür derzeit schlichtweg an der Bedürftigkeit fehlt. Die Einführung eines kreisweiten Sozialtickets würde vor diesem Hintergrund aus Sicht der Landkreisverwaltung Fehlanreize auslösen und im Falle der Schülerbeförderung durch den Bund zu finanzierende Leistungen über das BuT auf die kommunale Seite verlagern.

Die finanziellen Auswirkungen eines kreisweiten Sozialtickets auf den Kreishaushalt hängen von der Höhe des Zuschusses, der Festlegung des Berechtigtenkreises und der tatsächlichen Nutzerquote ab. Die Darstellungen unter Nr. 5 der vorliegenden Drucksache zeigen dabei die finanziellen Größenordnungen auf, die sich bei der Berücksichtigung aller KBC-Berechtigten nach derzeitigem Stand je nach Variante bei jährlich bis zu maximal 4,48 Mio. Euro bzw. 6,89 Mio. Euro bewegen. In den Darstellungen unter Nr. 5 nicht enthalten sind die Auswirkungen einer möglichen Einführung des derzeit geplanten Deutschlandticket Junior, da diese noch nicht bekannt sind. Mit einer solchen Einführung würden sich die genannten Kosten in derzeit nicht bezifferbarer Höhe reduzieren.

Die vorliegenden Überlegungen sind an das Deutschlandticket geknüpft, dessen mittelfristige Weiterexistenz keinesfalls gesichert ist. Insbesondere sind die Finanzzusagen von Bund und Ländern befristet und in ihrer Höhe begrenzt. Nachdem sich mit den aktuellen Haushaltsberatungen auf Bundesebene ein deutlicher finanzpolitischer Paradigmenwechsel abzeichnet, sieht es die Verwaltung als Hauptaufgabe der kommunalen Seite, sich bei Bund und Ländern für den dauerhaften Bestand des Deutschlandtickets und seine finanzielle Absicherung einzusetzen. Hingegen fördert ein kommunales Engagement für ein derzeit auf unsicheren Rahmenbedingungen gründendes Angebot die Erwartungshaltung, dass sich die kommunale Seite auch bei grundlegenden Änderungen dieser Rahmenbedingungen (z.B. Wegfall Bundesfinanzierung) weiterhin engagieren wird, obwohl es sich beim Deutschlandticket um ein ganz klar in Bundes- und Landesverantwortung stehendes Produkt handelt. Das würde die Haltung der kommunalen Seite deutlich abschwächen.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Landkreisverwaltung die technische Umsetzbarkeit eines kreisweiten Sozialtickets für grundsätzlich gegeben hält. Aufgrund der Tatsache, dass die Kosten des Deutschlandtickets von den Regelbedarfen der unterschiedlichen Sozialleistungen weit überwiegend abgedeckt sind bzw. die Kosten der Schülerbeförderung über das BuT getragen werden, wird derzeit keine Notwendigkeit eines kreisweiten Sozialtickets gesehen bei gleichzeitig enormen zu erwartenden finanziellen Haushaltsauswirkungen. Unter den derzeitigen Umständen hält die Landkreisverwaltung eine Einführung eines kreisweiten Sozialtickets für ausgeschlossen.