

**BESCHLUSS - VORLAGE**

Dezernat/Amt:                      Verantwortlich:      Tel.Nr.:              Datum  
I/Büro des Oberbürgermeisters      Frau Mayer              1050              12.11.2010

---

**Betreff:**

**ÖPNV  
hier:  
Einführung eines Sozialtickets in Freiburg**

---

| <b>Beratungsfolge</b> | <b>Sitzungstermin</b> | <b>Öff.</b> | <b>N.Ö.</b> | <b>Empfehlung</b> | <b>Beschluss</b> |
|-----------------------|-----------------------|-------------|-------------|-------------------|------------------|
| 1. HA                 | 22.11.2010            | X           |             | X                 |                  |
| 2. KJHA/SO            | 02.12.2010            | X           |             | X                 |                  |
| 3. GR                 | 25.01.2011            | X           |             |                   | X                |

---

Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO):      nein

Abstimmung mit städtischen Gesellschaften:      ja - abgestimmt mit VAG

Finanzielle Auswirkungen                              nein

---

**Beschlussantrag:**

**Der Gemeinderat nimmt die Drucksache G-10/174 zur Kenntnis und spricht sich auf der Grundlage der Ergebnisse der infas-Marktuntersuchung und der in der Drucksache G-10/174 dargelegten Argumente gegen die Einführung eines Sozialtickets in Freiburg aus.**

---

Anlagen:

1. infas-Marktstudie: Sozialticket in Freiburg, September 2010
2. Darstellung der finanziellen Auswirkungen
3. Stellungnahmen des Regio-Verkehrsverbundes Freiburg (RVF) und des Zweckverbandes Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF)

**1. Ausgangslage**

Seit mehreren Jahren gibt es in einer Reihe von Städten und Gemeinden Initiativen, die die Einführung eines sog. „Sozialtickets“ fordern. Gemeint ist damit ein rabattierter Fahrschein für Bevölkerungsgruppen, die über ein sehr begrenztes Einkommen verfügen. Verwiesen wird dabei auch auf den zugrundeliegenden Regelsatz Hartz IV/SGB II für die Bedarfsposition Verkehr, der mit 15,52 € viel zu niedrig angesetzt sei und nicht ausreiche, um eine reguläre Monatsfahrkarte zu kaufen. Postuliert wird ein Recht auf Mobilität auch für einkommensschwächere Bevölkerungsgruppen. Armut führe zu einer erzwungenen Immobilität und schränke somit die gesellschaftliche Teilnahme ein.

Inzwischen haben bereits einige Städte - beispielhaft seien Dortmund, Köln oder München genannt - solche Tickets eingeführt.

Auch in Freiburg wird seit 2005 vom „RUNDEN TISCH zu den Auswirkungen der Hartz-Gesetze in Freiburg“ die Einführung eines Sozialtickets gefordert. Am 14.11.2008 fand eine erste Veranstaltung des Runden Tisches zum Thema Sozialticket statt. Danach wurde das Thema zum Gegenstand einer öffentlichen Debatte. In der Folge hat die Fraktionsgemeinschaft von Junges Freiburg/DIE GRÜNEN am 19.11.2008 einen Fraktionsantrag gestellt. In der Aufsichtsratssitzung der VAG vom 21.11.2008 wurde auf der Grundlage dieses Antrages die Prüfung einer rabattierten ÖPNV-Nutzung für besondere Bedarfsgruppen veranlasst.

**2. Bisheriges Verfahren**

In einem ersten Schritt wurden im Februar 2009 der Kreis der für ein solches Ticket in Frage kommenden Personen in Freiburg durch die Sozialverwaltung ermittelt (siehe 3.). Die Klärung der Nutzergruppe eines Sozialtickets bildete die Grundlage für eine Marktuntersuchung durch ein externes Marktforschungsinstitut.

Um die politische Begleitung des Gutachtens sicherzustellen, wurde eine Kommission aus Mitgliedern des Aufsichtsrates der VAG gebildet. Diese Kommission trat im Mai 2009 zu ihrer konstituierenden Sitzung zusammen. In den folgenden Sitzungen wurden die Angebote mehrerer Gutachter geprüft und die Vergabe des Auftrages an die Fa. infas, Bonn, beschlossen.

Mit der Fa. infas wurde dann in der aufsichtsrätlichen Kommission die vorgeschlagene Untersuchungsmethode abgestimmt und der vorgelegte Fragebogen freigegeben.

Aus Gründen des Datenschutzes wurde vereinbart, dass die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erst in einem Telefonauswahlverfahren ermittelt und dann befragt werden.

In der abschließenden Sitzung der Kommission Sozialticket des Aufsichtsrates der VAG wurden im Juli 2010 von der Fa. infas die Untersuchungsergebnisse vorgestellt. Die Kommission regte an, dass die Ergebnisse noch einmal ausführlich im Gemeinderat vorgestellt werden.

Das weitere Verfahren wurde dann von der VAG offiziell an die Stadtverwaltung gegeben. Auf der Grundlage der Ergebnispräsentation von infas wurde dann die Studie stadintern durch das Sozial- und Jugendamt und die Kämmerei geprüft.

Der Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) und der Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF) wurden um eine Stellungnahme gebeten (siehe Anlage 3).

Außerdem wurde die Fa. infas beauftragt, die zu diesem Zeitpunkt als Folienpräsentation vorliegenden Ergebnisse zu einem schriftlichen Bericht auszuarbeiten (siehe Anlage 1).

### **3. Kreis der möglichen Anspruchsberechtigten**

Auf der Grundlage der folgenden Angaben des Sozial- und Jugendamtes wurde der Kreis der möglichen Anspruchsberechtigten ermittelt (Stand Mai 2010).

- **Empfänger/innen von Leistungen nach dem SGB II**

Das SGB II beinhaltet die Förderung (einschließlich finanzieller Förderung) von erwerbsfähigen Personen ab 15 und unter 65 Jahren sowie deren Angehörigen, soweit diese ihren Lebensunterhalt nicht aus eigenen Mitteln bestreiten können.

**Anzahl Personen: 16.658**

Empfänger/innen von SGB II-Leistungen stellen den größten Kreis der potenziell Berechtigten eines Sozialtickets dar.

- **Empfänger/innen von Leistungen nach dem SGB XII**

Zum SGB XII zählen folgende Leistungsarten:

- Hilfe zum Lebensunterhalt (laufende Sozialhilfe zur Sicherung des sozio-kulturellen Existenzminimums), (§§ 27-40 SGB XII);
- Grundsicherung im Alter und bei der Erwerbsminderung (laufende Sozialhilfe für Menschen ab 65 Jahren sowie für dauerhaft voll Erwerbsgeminderte zwischen 18 und 65 Jahren (§§ 41-46 SGB XII));

- Hilfen zur Gesundheit (vorbeugende Gesundheitshilfe, Hilfe bei Krankheit, Hilfe zur Familienplanung, Hilfe bei Schwangerschaft und Mutterschaft, Hilfe bei Sterilisation, (§§ 47-52 SGB XII);
- Eingliederungshilfe für behinderte Menschen, (§§ 53-60 SGB XII);
- Hilfe zur Pflege (§§ 61-66 SGB XII),
- Hilfe zur Überwindung besonderer sozialer Schwierigkeiten (§§ 67-69 SGB XII);
- Hilfe in anderen Lebenslagen (Blindenhilfe, Altenhilfe, Hilfe in sonstigen Lebenslagen, Bestattungskosten), (§§ 70 -74 SGB XII).

**Anzahl Personen: 4.364**

- Empfänger/innen von Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz

Hierbei handelt es sich um :

- Flüchtlinge mit Duldung
- Asylbewerber/innen in vorläufiger und kommunaler Unterbringung
- Abgelehnte Asylbewerber/innen mit Duldung in vorläufiger Unterbringung

**Anzahl Personen: 640**

- Wohngeldempfänger/-innen

Haushalte mit niedrigem Einkommen erhalten Wohngeld als Mietzuschuss, selbstnutzende Wohneigentümer als Lastenzuschuss, um tragbare Wohnkostenbelastungen zu erreichen.

**Anzahl Haushalte: 3.095**

In der Marktuntersuchung beschränkte sich die Untersuchung auf Personen ab 18 Jahren, da eine telefonische Befragung von Minderjährigen nicht zulässig ist. Ebenso wurde der Kreis der Empfängerinnen und Empfänger von Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz aufgrund der geringen Anzahl und einem verhältnismäßig hohen Aufwand nicht einbezogen.

Bei den wohngeldberechtigten Haushalten wurde die Zahl der Personen insgesamt geschätzt, da hier aufgrund der statistischen Erfassung keine genaueren Daten vorliegen.

Dies führte dazu, dass in der Studie von einer Grundgesamtheit der Berechtigten von insgesamt 19.850 Personen ausgegangen wird.

#### **4. Zusammenfassung der infas- Ergebnisse**

Im Folgenden werden nur die wichtigsten Ergebnisse der infas-Marktuntersuchung dargestellt. Eine differenziertere Darstellung enthält der von infas vorgelegte Bericht (siehe Anlage 1).

Ein knappes Drittel der möglichen Anspruchsberechtigten kann jederzeit auf einen PKW als Fahrer oder Mitfahrer zugreifen. Weitere 40 % können nach Abstimmung einen PKW nutzen.

Etwa 70 % der Befragten fahren mindestens wöchentlich mit dem ÖPNV und rund 60 % nutzen dabei Zeitkarten.

Die Befragung ergab, dass die Befragten eine große Akzeptanz für die Einführung eines vergünstigten Sozialtickets in Freiburg zeigen. Bei mehreren zu Auswahl stehenden Ticketvarianten würden 67 % der Befragten eine rabattierte RegioKarte bevorzugen.

Die Akzeptanz steigt, wie zu erwarten ist, mit dem sinkenden Preis für ein Sozialticket.

infas hat ermittelt, dass in Freiburg je nach untersuchtem Szenario jährlich zwischen 107.000 und 132.000 Sozialtickets verkauft werden könnten.

Die Anzahl der verkauften Sozialtickets ergibt sich im Wesentlichen durch eine hohe Wechselbereitschaft der bisherigen Nutzerinnen und Nutzer der RegioKarte, die zu dem für sie kostengünstigeren Angebot wechseln würden.

Aus dem Kreis der bisherigen Nichtnutzer der öffentlichen Verkehrsmittel könnten mit einem Sozialticket circa 470 - 750 Personen als neue Kundinnen und Kunden gewonnen werden (entspricht 2,4 - 3,8 % der Grundgesamtheit aus 19.850 Personen).

#### **5. Stichprobe der infas-Marktuntersuchung**

Es wird an dieser Stelle darauf verzichtet, das methodische Vorgehen bei der Marktstudie: „Sozialticket in Freiburg“ zu erläutern und auf die entsprechende Darstellung in der Anlage 1 (siehe dort S. 1 und 2.) verwiesen. Im Folgenden werden noch einmal kurz die im Verfahren erörterten methodischen Fragen angesprochen, die bereits in der Kommission des Aufsichtsrates der VAG ausführlich diskutiert worden waren.

Eine direkte Ansprache der möglichen Anspruchsberechtigten auf der Grundlage der entsprechenden personenbezogenen Daten aus der Sozialverwaltung hätte die Durchführung der Befragung erheblich erleichtert. Die Datenschutzbeauftragte der Stadt Freiburg hat allerdings daraufhin gewiesen, dass es aus datenschutzrechtlichen Gründen grundsätzlich nicht zulässig ist, personenbezogene Daten für eine solche Befragung an Dritte weiterzugeben.

Das hatte zur Folge, dass die Telefonbefragung ausschließlich auf der Grundlage der ADM Masterdatei (Arbeitskreis deutscher Markt- und Sozialforschungsinstitute e.V.), die sowohl eingetragene und nicht eingetragene - zufällig generierte - Telefonnummern enthält. Damit können auch solche Haushalte erreicht werden, die sich nicht haben eintragen lassen.

In der Phase der ersten Fragen wurde dann geklärt, ob die betreffende Person überhaupt zum Kreis der potenziell Anspruchsberechtigten gehört.

Wenn dies nicht der Fall war, wurde das Interview abgebrochen und die Person blieb in der Auswertung unberücksichtigt. Ein solches Verfahren ist relativ aufwändig.

Es stellte jedoch neben allen anderen denkbaren Optionen im vorliegenden Fall die einzig realisierbare und methodisch vertretbare Zugangsmöglichkeit zur Zielgruppe dar.

So wurde vom „RUNDEN TISCH zu den Auswirkungen der Hartz-Gesetze in Freiburg“ die Frage aufgeworfen, ob damit nicht bestimmte Gruppen von vorneherein von der Befragung ausgeschlossen waren. Dies gelte zum Beispiel für Personen ohne Festnetztelefon oder ohne festen Wohnsitz. Weiter wurde die Problematik der Schwarzfahrer angesprochen. Die Schwierigkeit, diese Personengruppen in der Befragung zu erfassen, wurde auch in der Kommission angesprochen.

Selbst wenn diese Gruppen methodisch nicht erfasst werden konnten, stellt sich die Frage, ob dies dann zu einer Verfälschung der Ergebnisse geführt hat. Es liegen keine Anhaltspunkte vor, dass eine stärkere Einbeziehung der genannten Gruppen zu einem anderen Gesamtergebnis geführt hätte.

Die Frage wird trotzdem in der Ziffer 7 noch einmal aufgegriffen und erläutert, wie sich ÖPNV-Neukunden auf die Höhe der benötigten Bezuschussung auswirken.

## **6. Finanzielle Auswirkungen**

Die Schätzung der ertragswirtschaftlichen Konsequenzen bei Einführung der verschiedenen Ticketvarianten für alle Beteiligten anhand von Szenarien gehörte im Rahmen der infas-Untersuchung ebenfalls zu den Aufgaben.

Dies beinhaltet jedoch keine differenzierte Ermittlung der direkten Haushaltsbelastungen und der finanziellen Wirkungen im Rahmen der bestehenden Verbundverträge sowie einer mittelbaren gesamtstädtischen Kostenbetrachtung (Delta: Einnahmen - Kosten).

Bei der Ermittlung der gesamtstädtischen finanziellen Auswirkungen muss die enge vertragliche Einbindung der VAG in den Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF) berücksichtigt werden, weil sonst die Gefahr besteht, fälschlicherweise anzunehmen, alle mit der Einführung eines Sozialtickets verbundenen tariflichen Mehreinnahmen blieben bei der VAG. Diese unzutreffende Annahme könnte weiter dazu verleiten, die tariflichen Mehreinnahmen einfach mit den städtischen Zuschüssen für das Sozialticket zu verrechnen, um so die gesamtstädtische Belastung zu ermitteln.

Die Verbundverträge ermöglichen weder der VAG noch der Stadt das bestehende Tarifangebot auszuweiten. Insofern kommt als Sozialticket nur ein subventioniertes reguläres RVF-Ticket in Betracht.

In der Tabelle 1 (siehe Anlage 2) ist der auf der Grundlage der für die drei Varianten prognostizierten verkauften Sozialtickets benötigte Zuschussbedarf aus dem städtischen Haushalt dargestellt. Der Zuschussbedarf ergibt sich aus der Differenz des Preises für eine RegioKarte Basis und dem Preis für ein Sozialticket. Die zusätzliche jährliche Belastung des städtischen Haushaltes bei Einführung eines Sozialtickets in Form einer RegioKarte läge demnach zwischen 2,4 bis 4 Mio. €.

Diesen Ausgaben sind bei einer gesamtstädtischen Betrachtung die zusätzlichen Einnahmen der VAG durch das Sozialticket gegenüber zu stellen.

Wie die Tabelle 2 (siehe Anlage 2) zeigt, führt die Einführung eines Sozialtickets in Freiburg zu erheblichen Mindereinnahmen, da Personen, die bereits bisher schon den ÖPNV genutzt haben, nun zu dem für sie günstigeren Sozialticket wechseln werden.

Die von der RVF erzielten Einnahmen würden je nach Szenario durch diesen Effekt zwischen 0,9 - 2 Mio. € pro Jahr geringer ausfallen. Offensichtlich wird dieser Trend auch nicht durch einen positiven Mengeneffekt, z. B. deutlich mehr Neukunden bei der preisgünstigeren Varianten 2 und 3 aufgefangen.

Erst mit dem Zuschuss aus dem städtischen Haushalt - je nach Szenario 2,4 bis 4,1 Mio. € entstehen nach Einführung eines Sozialtickets in Freiburg im RVF Mehreinnahmen zwischen 1,5 - 2 Mio. € pro Jahr.

Die höheren Einnahmen fließen erst einmal vollständig in den Einnahmepool. Im Rahmen der vertraglichen Einnahmeverteilung der RVF würden dann davon etwa 56 % der VAG zugeschrieben. Die Einnahmeverteilung trägt der verbundweiten Gültigkeit der RegioKarte Rechnung. Denn das Sozialticket wäre als rabattierte Basis RegioKarte verbundweit gültig und dementsprechend ist für regionale ÖPNV-Fahrten auch an die regionalen Verkehrsunternehmen ein Ausgleich zu zahlen.

Damit gibt es in Freiburg ganz andere Voraussetzungen für ein Sozialticket als in den Städten, die ein solches Ticket bereits eingeführt haben. In Köln gibt es beispielsweise eine Tarifzone CityTicket.

Erst auf der Grundlage dieser klaren Begrenzung des Sozialtickets in Köln auf das Stadtgebiet war unter Verbundbedingungen überhaupt eine Zuscheidung der gesamten Zusatzeinnahmen zugunsten der Kölner Verkehrsbetriebe möglich.

Selbst bei einer gesamtstädtischen Betrachtung und damit einer Berücksichtigung der tatsächlichen zusätzlichen Mehreinnahmen der VAG bleibt eine erhebliche Finanzierungslücke zwischen 1,6 - 3 Mio. € jährlich bestehen.

Die in Ziffer 5 geschilderten verständlichen Nachfragen zur Methode zielen darauf, ob nicht bei der Einführung eines Sozialtickets ein wesentlich höherer Anteil an echten Neukunden gewonnen werden könnte. Der Runde Tisch verbindet damit die Erwartung, dass zusätzliche Neukunden bei einer gesamtstädtischen Betrachtung das Finanzierungsdelta verkleinern.

Um diese plausibel erscheinende Annahme nachvollziehbar überprüfen zu können, wird in der Tabelle 3 dargestellt, wie sich zusätzliche an Neukunden verkaufte Sozialtickets in der bestehenden Finanzierungssystematik auf die Einnahmen und den Zuschussbedarf auswirken.

Als frei gewählte Annahme wird dabei davon ausgegangen, dass 10 % oder 10.000 Sozialtickets zusätzlich an Neukunden verkauft würden. Bei Szenario 1 würde dies zur einer nur marginalen Entlastung führen. Die gesamtstädtische Belastung würde demnach von 1,6 Mio. € um 27.000,00 € verringert und auf 1, 573 Mio. € sinken.

Bei Szenario 2 und 3 kostet hingegen jedes weitere verkaufte Sozialticket die Stadt zusätzliches Geld (siehe auch Tabelle 3a).

Auch eine wesentlich höhere Zahl an Neukunden und zusätzlich verkauften Sozialtickets ändert also nichts daran, dass ein hohes städtisches Finanzierungsdelta bleibt

In dieser Betrachtung bleiben mögliche „Sprungkosten“ noch völlig unberücksichtigt. Sehr häufig wird übersehen, dass gerade in einem bereits gut ausgelasteten ÖPNV mehr Fahrgäste zu höheren Kosten führen können, weil aufgrund der gestiegenen Nachfrage dichtere Takte, zusätzliche Fahrzeuge und mehr Personal benötigt werden. Dies dürfte auch der Grund sein, weshalb das Sozialticket in Dortmund erst ab 9:00 Uhr benutzt werden darf.



## 7. Bewertung

Dass es für einkommensschwächere Schichten grundsätzlich schwieriger ist, alle Mobilitätswünsche zu erfüllen, liegt auf der Hand. Das Recht auf eine bessere Mobilität auch für einkommensschwache Gruppen wird in der Diskussion über die Einführung eines Sozialtickets aber allein auf den Aspekt eines günstigeren Tarifs verengt.

Allerdings ist für Menschen, die auf die öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen sind, ein attraktives Angebot, d. h. eine dichte Vernetzung der Abfahrtszeiten, eine gute Erschließung der Fläche mit Haltestellen und Linien sowie einer Bedienung auch am späten Abend, am frühen Morgen oder am Wochenende Grundvoraussetzung, um die Mobilitätsbedürfnisse überhaupt befriedigen zu können.

Zu dem Personenkreis, die auf die öffentlichen Verkehrsmittel in ganz besonderem Maße angewiesen sind, gehören gerade Menschen, die über nur wenig Einkommen verfügen.

Interessant ist, dass aus dem Kreis der möglichen Anspruchsberechtigten 80 % erklären, die Aussage „meine eigenen Ziele sind mit dem ÖPNV schlecht erreichbar“, treffe für sie nicht zu.

Freiburg weist im Verhältnis zur Stadtgröße ein sehr gutes ÖPNV-Angebot auf. Die Stadt erfüllt damit die wichtige Aufgabe einer sozialen und ökologischen kommunalen Daseinsvorsorge im Verkehrsbereich.

Um einen hochwertigen öffentlichen Verkehr den Bürgerinnen und Bürgern anbieten zu können, werden erhebliche Gelder aufgebracht. Zum einen werden Gewinne der Stadtwerke im steuerlichen Querverbund zur Abdeckung der Defizite der VAG verwendet. Im Jahr 2009 waren dies 7,7 Mio. €. Außerdem sieht das ambitionierte Stadtbahnausbauprogramm den Bau weiterer Stadtbahnen vor. Insgesamt geht es dabei um Investitionen in der Größenordnung von rund 150 Mio. €.

Ob auch ärmere Menschen ihre Mobilitätswünsche erfüllen können, hängt neben einem entsprechenden Angebot natürlich auch von der Höhe der Tarife ab.

Die Stadt bezuschusst nicht nur den Betrieb und Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel mit viel Geld, sondern subventioniert darüber hinaus auch im ZRF gemeinsam mit dem Land die Tarife im RVF mit rund 9 Mio. € pro Jahr, um so auch einen preislich attraktiven ÖPNV anbieten zu können.

In einem bundesweiten Vergleich der ÖPNV-Tarife aus dem Jahr 2007 kommt die Initiative soziale Marktwirtschaft zu dem Ergebnis, dass die Stadt Freiburg den günstigsten Jahreskartenpreis aufweist. Die durchschnittlichen jährlichen Kosten für die Nutzung des ÖPNV - also eine Jahreskarte, die einen Umkreis von 15 - 20 km abdeckt - variieren sehr stark und reichen von 440,00 € pro Jahr in Freiburg bis zu über 1.100,00 € in Koblenz. Auch in vergleichbaren Städten in Baden-Württemberg

sind Jahreskarten - mit 826,00 € in Heilbronn oder mit 960,00 € in Heidelberg in der Regel wesentlich teurer als in Freiburg.

Die infas-Studie zeigt, dass das attraktive ÖPNV-Angebot in Freiburg und die relativ günstigen Verbundtarife auch von den einkommensschwächeren Gruppen gut angenommen wird. 81 % der potenziell Anspruchsberechtigten eines Sozialtickets sind bereits ÖPNV-Kunden. Ein erstaunlich hoher Anteil von 59 % nutzen sogar Zeitkarten.

Dort, wo Zeitkarten als zu teuer wahrgenommen werden, kann man in der Regel ein Ausweichen auf andere Tarifangebote feststellen. Die hohe Quote der RegioKarten-Nutzer ist ein starkes Indiz dafür, dass das Preis-Leistungs-Verhältnis auch unter sozialen Gesichtspunkten akzeptiert wird.

Die Zahl echter Neukunden, die mit einem Sozialticket in Freiburg gewonnen werden könnten, ist mit 470 - 750 Personen absolut und mit 2,4 - 3,8 % relativ zur Grundgesamtheit (19.850 Personen) betrachtet eher gering.

Die Ergebnisse von infas lassen damit nicht erwarten, dass mit dem Angebot eines Sozialtickets in nennenswertem Umfang neue Kundenpotenziale erschlossen werden können.

Wie unter Ziffer 7 dargelegt wurde, beeinflussen zudem mehr Neukunden für das Sozialticket den gesamtstädtischen Zuschussbedarf nur marginal.

Vor dem Hintergrund ganz unterschiedlicher Ausgangsbedingungen (Tarifhöhe, räumliche Tarifstruktur und Verbundverträge) sind die Erfahrungen, die andere Städte mit der Einführung eines Sozialtickets gemacht haben, nicht auf Freiburg übertragbar.

Die verbundweite Gültigkeit eines Sozialtickets führt zu einer Sonderstellung der Stadt Freiburg gegenüber allen anderen Städten, die ein Sozialticket eingeführt haben. In diesen Städten gibt es eine städtische Tarifzone, die es ermöglicht, dass bis zu 100 % der mit einem Sozialticket erzielten Einnahmen beim eigenen kommunalen Verkehrsunternehmen verbleiben.

Aus städtischer Sicht ist zu hinterfragen, ob es aus sozialen Gründen tatsächlich notwendig und sinnvoll ist, für bereits vorhandene Fahrgäste den Tarif weiter abzusenken und zudem in Kauf zu nehmen, dass die Hälfte der aus dem städtischen Haushalt aufzubringenden Gelder den regionalen Verkehrsunternehmen für Fahrten in der Region zufließt.

Die Verwaltung ist der Meinung, dass die Einführung eines Sozialtickets in Freiburg keine effiziente Verwendung öffentlicher Gelder für einen an sich sinnvollen sozialen Zweck darstellt. Die derzeitige Haushaltssituation lässt zudem keinen Spielraum für eine solche zusätzliche freiwillige Leistung.

## 8. Zusammenfassung

Die bestehenden Verbundstrukturen grenzen die möglichen Gestaltungsoptionen für die Einführung eines Sozialticket in Freiburg erheblich ein.

Die vorhandene Tarifstruktur, die ausschließlich verbundweit gültige Zeitkarten (RegioKarte) beinhaltet, ermöglicht keine stadtinterne Verrechnung der Zuschüsse und Einnahmen eines Sozialtickets. Alle im Verbund erzielten regulären Tarifeinnahmen fließen in den Einnahmenpool der RVF.

Aufgrund der verbundweiten Gültigkeit eines Sozialtickets hätten die regionalen Verkehrsunternehmen einen Anspruch auf einen finanziellen Ausgleich. Dies führt zu einer Sonderstellung der Stadt Freiburg gegenüber allen anderen Städten, die ein Sozialticket eingeführt haben. In diesen Städten gibt es eine städtische Tarifzone, die es ermöglicht, dass bis zu 100 % der mit einem Sozialticket erzielten Einnahmen beim eigenen kommunalen Verkehrsunternehmen verbleiben.

Folge hiervon ist, dass bei einer Einführung eines Sozialtickets nicht nur ein hoher Betrag von 2,3 - 4 Mio. € über den städtischen Haushalt bereitzustellen wäre, sondern selbst bei einer gesamtstädtischen Kostenbetrachtung ein hohes Defizit von ca. 1,6 - 2,9 Mio. € entstünde.

Die Stadt Freiburg investiert bereits in ganz erheblichem Umfang öffentliche Gelder in den Betrieb, Tarif und weiteren Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel.

Die Stadt Freiburg weist bereits heute ein sehr gutes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln auf und hat auch im bundesweiten Vergleich den günstigsten ÖPNV-Tarif.

Aus Sicht der Verwaltung bietet die derzeitige Haushaltssituation keinen Spielraum für weitere freiwillige Leistungen.

Für Rückfragen steht Ihnen Herr Jutzler, Büro des Oberbürgermeisters, Tel.: 0761/201-1063, zur Verfügung.