

Auszüge aus der Vorlage:

Stadt Leipzig
01.5/035/07.04

RV

Information

zur Ratsversammlung am 16.04.2008 Drucksache Nr. IV/3136

Eingereicht von

Dezernat Jugend, Soziales, Gesundheit und Schule

Prüfauftrag: Einführung eines Sozialtickets / Außerplanmäßige Ausgabe gemäß § 79 (1) Sächsische Gemeindeordnung

Information

Das Ergebnis der Prüfung wird zur Kenntnis genommen.

Vorbemerkungen

Mit dem von der SPD-Fraktion, der Fraktion DIE LINKE und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen gemeinsam gestellten Antrag IV/A 205 vom 12.07.2007 wurde ein Prüfauftrag über die Möglichkeit der Einführung eines Sozialtickets in Leipzig initiiert. In der Ratsversammlung am 14.11.2007 wurde der Antrag mit Änderungen beschlossen.

Das Sozialamt hat gemeinsam mit der Abteilung Verkehrsplanung des Tiefbauamtes, der LVB und dem MDV die möglichen Auswirkungen der Einführung eines Sozialtickets untersucht. Dies bezog sich insbesondere auf die Veränderung von Fahrgastzahlen und Verkehrsströmen, die notwendigen Leistungsveränderungen seitens der LVB und anderer Träger des MDV sowie die daraus resultierenden wirtschaftlichen Folgen auf der Einnahmen- und Ausgabenseite.

Besonderes Problem in diesem Prozess war, dass eine Prognose der tatsächlichen Nutzung eines Sozialtickets nur sehr grob möglich ist und von einer Vielzahl von stadtspezifischen Einflussfaktoren abhängt. Die Erfahrungen anderer Städte sind hierbei nur eingeschränkt nutzbar, weil die Verkehrsstrukturen und -ströme kaum von Kommune zu Kommune übertragbar

sind (z.B. Anteil Bus, Straßenbahn, S-Bahn, U-Bahn). Deshalb wurde die Untersuchung anhand von 3 Nutzerszenarien vorgenommen, welche die mögliche Bandbreite einer Sozialticketnutzung abbilden.

Es wurde mit allen Trägern des MDV Einvernehmen über die in der Vorlage dargestellten Alternativen und deren wirtschaftliche Darstellbarkeit erzielt.

Die Vorlage beschreibt in Teil I die sozialpolitischen Aspekte der Einführung eines Sozialtickets. In Teil II wird eine wirtschaftliche Betrachtung vorgenommen.

Auch wenn das Prüfungsergebnis zeigt, dass in sozial- und beschäftigungspolitischer Hinsicht gute Gründe für die Einführung eines Sozialtickets sprechen, legt die Verwaltung aufgrund der aktuellen Haushaltslage keinen entsprechenden Beschlussvorschlag vor.

In dieser Vorlage wird unter Bezugnahme auf den Prüfauftrag durchgängig der Begriff „Sozialticket“

verwendet. Für den Fall einer Einführung eines solchen Angebots sollte die entsprechende Monatskarte jedoch – in Anlehnung an den „Leipzig-Pass“ – „Leipzig Mobil Card“ heißen, um einer eventuellen Stigmatisierung entgegenzuwirken.

Teil I – Sozialpolitische Aspekte der Einführung eines Sozialtickets

1. Kommunale Verantwortlichkeit und sozialstaatlicher Rahmen

Im Grundgesetz (GG) wird den Gemeinden das Recht gewährleistet, alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft im Rahmen der Gesetze in eigener Verantwortung zu regeln (Art. 28 Abs. 2 GG). Garantiert ist dabei nicht nur der Aufgabenbereich, sondern auch die Befugnis, in diesem Bereich die Geschäfte eigenverantwortlich zu führen. Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG enthält hinsichtlich der Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft ein verfassungsrechtliches Aufgabenverteilungsprinzip zugunsten der Gemeinden.¹ Wie das Bundesverfassungsgericht in ständiger Rechtsprechung formuliert sind Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft diejenigen Bedürfnisse und Interessen, die in der örtlichen Gemeinschaft wurzeln oder auf sie einen spezifischen Bezug haben.² Dazu wird vor allem die Daseinsvorsorge gezählt.³ Diese umschreibt die staatliche Aufgabe zur Bereitstellung der für ein sinnvolles menschliches Dasein notwendigen Güter und Leistungen - die sogenannte Grundversorgung. Dazu gehört als Teil der Leistungsverwaltung die Bereitstellung von öffentlichen Einrichtungen für die Allgemeinheit, also Verkehrs- und Beförderungswesen, Gas-, Wasser-, und Elektrizitätsversorgung, Müllabfuhr, Abwasserbeseitigung, Bildungs- und Kultureinrichtungen, Krankenhäuser, Friedhöfe, Bäder usw.

In den ÖPNV-Gesetzen der Länder werden bestimmte Elemente einer ausreichenden Verkehrsbedienung genannt⁴:

- Versorgung der Allgemeinheit
- **Soziale Belange**
- Verkehrsentlastung
- Umweltschutz
- Landesplanerische Faktoren
- **Bedarf und potenzielle Nachfrage**
- Verkehrsbedienung und Infrastruktur.

Unter Berücksichtigung dieser Aspekte obliegt es der kommunalen Ebene, für die konkrete Situation ein Angebot als angemessen zu definieren. Die Gestaltungsoptionen zur Einführung eines Sozialtickets als Instrument der Daseinsvorsorge sind gegeben.

Zu berücksichtigen sind aber auch andere gesetzliche Vorgaben. Denn nach Art. 28 Abs. 2 GG sind alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft **im Rahmen der Gesetze** zu regeln. Dazu zählt u.a. auch das Sozialstaatsprinzip aus Art. 20 GG. Darin heißt es: "Die Bundesrepublik

Deutschland ist ein demokratischer und sozialer Bundesstaat." Mit Sozialstaatsprinzip wird das grundlegende Staatsprinzip bezeichnet, das den Staat zur sozialen Gerechtigkeit in Gesetzgebung, Verwaltung und Rechtsprechung verpflichtet. Ziel des Sozialstaates ist der Abbau erheblicher sozialer Unterschiede und die Sicherung eines angemessenen Lebensstandards für alle Teile der Bevölkerung. Ausgefüllt wird das Sozialstaatsprinzip durch die Fürsorge für Hilfsbedürftige, die Schaffung sozialer Sicherungssysteme⁵, die Herstellung

von Chancengleichheit und einer gerechten, für Ausgleich der sozialen Gegensätze sorgenden, Sozialordnung⁶. Das Sozialstaatsprinzip verpflichtet nach Art. 20 Abs. 1 in Verbindung

mit Art. 28 Abs. 2 GG die Kommunen soziale Dienstleistungen für alle Bürgerinnen

und Bürger bereitzustellen.⁷ Dabei geht es nicht nur um die bloße Existenzsicherung, es geht vielmehr auch um Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. In diesem Sinne ist Sozialpolitik nicht allein Wohlfahrt, sondern auch eine "Staatsbürgerqualifikationspolitik".⁸

2. Teilhabe am gesellschaftlichen Leben

Der Sozialstaat ermöglicht seinen Bürgern gesellschaftliche Teilhabe. Das Menschenbild ist das autonome, in seiner Entscheidung freie Individuum. Teilhabe und das Verständnis von sozialer Gerechtigkeit orientieren sich vornehmlich daran, den Menschen gleiche Chancen und Möglichkeiten zu verschaffen, am ökonomischen und gesellschaftlichen Leben teilzuhaben und sich selbst zu verwirklichen. Dies wird mit dem Begriff ‚Chancengerechtigkeit‘ beschrieben. Teilhabe orientiert sich immer am allgemeinen Lebensniveau in einer Gesellschaft.

Soziale Teilhabe kann grundsätzlich vier Formen annehmen:

- **Teilhaberechte:** Als staatliche gewährte Rechtsansprüche bestimmen sie zusammen mit den Bürger- und Freiheitsrechten den rechtlichen Status des Bürgers, dank derer er grundsätzlich einen Anspruch auf Zugang und Partizipation an den Leistungen unterschiedlicher gesellschaftlicher Teilsysteme erhält.
- **Monetäre Ressourcen:** Ihre Verfügbarkeit ist typischerweise entweder an Arbeit oder an soziale Rechtsansprüche gebunden. Sie gewähren Teilhabe an den Produkten des Wirtschaftssystems.
- **Gelegenheiten:** Die Zugänglichkeit bestimmter Einrichtungen wie Schulen, Krankenhäuser, Sportstätten, Jugendzentren oder Altenpflegeheime materialisiert die Teilhabe an öffentlich bereitgestellten Sach- und Dienstleistungen (u.a. auch an Leistungen des ÖPNV).
- **Kompetenzen:** Die im Laufe eines Lebens erworbenen Fähigkeiten und Motivationen stellen ein kaum verlierbares ‚Vermögen‘ der Individuen dar, das sie aus zurückliegenden Prozessen sozialer Teilhabe (insbesondere in Familie, Schule und Beruf) akkumuliert haben.

Im Allgemeinen wird der Tatbestand der ‚Teilhabe am gesellschaftlichen Leben‘ auf bestimmte benachteiligte Gruppen bezogen, wie z.B. Menschen mit Behinderungen. Aufgrund von körperlichen, geistigen oder psychischen Beeinträchtigungen werden staatliche Ausgleichsmaßnahmen

realisiert, welche die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglichen (s. Sozialgesetzbuch IX Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen).

Die Frage der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben stellt sich jedoch auch im Bezug auf Personen mit geringem Einkommen bzw. Empfängern von staatlichen Transferleistungen. Ein großer Anteil von Einwohnern, insbesondere in Großstädten, kann die Kosten, die eine Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglichen, nicht aufbringen und ist auf unterstützende kommunale Leistungen angewiesen. Unabhängig von den o.g. sozialstaatlich garantierten Rechten existieren somit soziale Risiken, die überdurchschnittlich bestimmte soziale Gruppen betreffen, wie z.B. (Langzeit-) Arbeitslose und ihre Familien, für die diese Wahlfreiheit eingeschränkt ist und die durch das System sozialer Sicherung nicht ausreichend abgedeckt werden. Die Chance auf Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ist für diese Personengruppen nicht im gleichen Maße vorhanden, wie für diejenigen, die aufgrund eines am durchschnittlichen gesellschaftlichen Lebensniveau gemessenen ausreichenden Einkommens die Teilhabemöglichkeiten in Anspruch nehmen können.

Zu berücksichtigen ist in diesem Kontext die wirtschaftliche Entwicklung. Die Umlage von Kostensteigerungen des Nah- und Fernverkehrs auf die Nutzer, die Kürzung der Pendlerpauschale,

die steigenden Öl- bzw. Benzinpreise, steigende Mietnebenkosten und letztlich auch die Mehrwertsteuererhöhung führen bei gleichbleibenden Regelsätzen zur weiteren

Reduzierung der individuell für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zur Verfügung stehenden Mittel.

Die Absicht der Bundesregierung, die Höhe von Arbeitslosengeld II und Sozialhilfe vor dem Hintergrund der aktuellen Preisentwicklung zu überprüfen, weist auf die knappe Bemessenheit der momentanen Regelsätze hin. Einige Bundesländer haben aus diesem Grund entsprechende Landesregelungen zur Unterstützung leistungsberechtigter Haushalte erlassen.

3. Mobilität als Voraussetzung für Teilhabe am gesellschaftlichen Leben

Mobilität in einer Großstadt wie Leipzig kann als notwendiger Bestandteil des soziokulturellen Existenzminimums verstanden werden. Sie ermöglicht Teilhabe im weitesten Sinne – sei es durch Erwerbsarbeit, durch Arbeitssuche, Erhalt der Beschäftigungsfähigkeit (Zeitmanagement),

Erledigung von Behördenwegen und durch Versorgung unter Nutzung preiswerter Angebote (z.B. Lebensmittel), die nicht im Nahbereich der Wohnung vorhanden sind. **Mit einem Sozialticket ist also nicht die Forderung nach uneingeschränkter Mobilität verbunden,**

sondern die Sicherung eines für die soziale Teilhabe erforderlichen Mindestmaßes an Mobilität.

Die Höhe der staatlichen Unterstützungen reicht oftmals nicht aus, um die Kosten für Mobilität zu decken. Der Gesetzgeber billigt z.B. im Regelsatz SGB II lediglich einen Anteil von 6% monatlich für sämtliche Verkehrsdienstleistungen im Nah- und Fernverkehr für Schienen- und Straßenverkehr zu. Bei einem Regelsatz von 100% (347 €) sind das monatlich 20,82 € (90% (312 €) = mtl. 18,72 €; 80% (278 €) = mtl. 16,68 €; 60% (208 €) = mtl. 12,48 €). Somit

Seite 6 von 26

sind gerade diejenigen nicht in der Lage, entsprechende preisgünstige Monats- bzw. Fahrkarten zu erwerben, die auf den ÖPNV angewiesen sind.

Dem gegenübergestellt bestehen gegenwärtig folgende Kosten für den ÖPNV in Leipzig:
Monatskarte: 47,80 € (Abo 39,58 €)

Kurzstrecke: 1,40 €

4er Kurzstrecke: 5,60 €

Langstrecke: 1,90 € (Kind: 1,10 €)

4er Langstrecke: 7,20 € (Kind: 4,40 €)

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

Die ungenügende Absicherung der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben betrifft neben regelsatzfinanzierten

Arbeitslosengeld II-Empfängern gleichermaßen Beschäftigte im Niedriglohnssektor, Empfänger niedriger Renten, viele Arbeitslosengeld I-Empfänger, sowie Arbeitslose ohne Leistungsansprüche.

4. Das Sozialticket als Instrument sozialer Kommunalpolitik

Sozialpolitische Instrumente auf kommunaler Ebene, wie z.B. ein Sozialticket, haben die Verbesserung der Situation einkommensbenachteiligter Bürgerinnen und Bürger der Stadt zum Ziel. Über die individuelle Nützlichkeit hinaus liegt das Sozialticket auch im öffentlichen Interesse der Stadt, weil dadurch gesellschaftliche Teilhabe ermöglicht wird, die wiederum eine Voraussetzung für die städtische Entwicklung ist.

Gerade in den Großstädten der neuen Bundesländer sind ein hohes Ausmaß an Langzeitarbeitslosigkeit

und eine nur geringfügig sinkende bzw. gleichbleibende Zahl an Empfängern

von Arbeitslosengeld II zu verzeichnen. Eine zunehmende Gruppe sind die Geringverdiener, die trotz einer sozialversicherungspflichtigen Tätigkeit auf zusätzliche Leistungen des Arbeitslosengeldes

II angewiesen sind. Ihr Anteil an allen Empfängern von Arbeitslosengeld II betrug 2007 in Leipzig über 20 Prozent. Mit kommunalen Konzepten der Arbeitsmarkt- und Beschäftigungsförderung soll in Abstimmung mit der Arbeitsagentur und ARGE dieser Entwicklung

gegengesteuert werden. Da davon auszugehen ist, dass ein Großteil der Nutzer eines Sozialtickets Empfänger von Leistungen des SGB II ist, besteht ein hohes kommunales Interesse, diese Teilhabe zu ermöglichen. Das Sozialticket würde insofern ein städtisches Instrument in einem integrierten arbeitsmarkt- und beschäftigungspolitischen Konzept sein. Aber nicht nur die Teilhabe am Erwerbsleben oder die Arbeitssuche ist relevant. Auch die Familien- und Betreuungsarbeit soll ermöglicht werden, z.B. wenn in familialen Netzwerken die Großelterngeneration die Betreuung der Enkel übernimmt, um die Erwerbstätigkeit der Kinder zu gewährleisten. Mobilität ermöglicht die Nutzung medizinischer, Bildungs-, Freizeit- und Kulturangebote, die im gesamten Stadtgebiet vorhanden sind. Auch der Wunsch, sich aufgrund vorhandener zeitlicher Ressourcen freiwillig, ehrenamtlich bzw. bürgerschaftlich zu engagieren, kann aufgrund höherer Mobilität auch durch Menschen ohne Erwerbseinkommen besser realisiert werden. Diese Bereiche verweisen darauf, dass die Zielgruppen alle

Seite 7 von 26

Alters- und sozialen Gruppen sind – darunter auch Langzeitarbeitslose, Ältere mit geringen Renten, Alleinerziehende oder kinderreiche Familien mit niedrigem Einkommen.

Oftmals wird gegen das Sozialticket eingewandt, dass mit dem Sozialticket ein zusätzlicher Anreiz entstünde, sich in der Situation der Bedürftigkeit auf Dauer einzurichten. Es wird zudem unterstellt, das Sozialticket stelle einen Anreiz für Bedürftige dar, nach Leipzig zu ziehen und hier zu leben, so dass damit eine ‚Zuwanderung in Leipziger Sozialsysteme‘ stattfindet. Dies ist empirisch nicht belegt. Menschen suchen verstärkt in den Großstädten nach Erwerbs- und Lebenschancen. Diese üben generell durch ihre Infrastruktur und nicht zuletzt durch den ausgebauten öffentlichen Nahverkehr eine Anziehungskraft aus.

Wer im Sozialticket zuallererst ein Instrument der ‚Ermöglichung‘ begreift, setzt darauf, dass mittels des Sozialtickets Aktivitäten ausgelöst werden, die zur Beendigung der Hilfebedürftigkeit führen können. Insofern ist das Sozialticket nicht als ‚Hängematte‘, sondern als ‚Türöffner‘ oder ‚Distanzüberwinder‘ zu verstehen. Zugleich ist darauf zu verweisen, dass das Ticket immerhin 25 Euro (zeitlich unbeschränktes Ticket) kosten würde. Das ist für den berechtigten Personenkreis ein erheblicher Teil des monatlich zur Verfügung stehenden Einkommens (vgl. oben Regelsatz). Es darf also unterstellt werden, dass der Kauf eines Sozialtickets eine bewusste Entscheidung für die aktive und selbstbestimmte Teilhabe an der Gesellschaft darstellt. Der Kauf eines Sozialtickets ist folglich eine durchaus mittelfristige Investition in die Zukunft (Arbeit und Arbeitsfähigkeit, Bildung, soziale Kontakte etc.).

Es handelt sich bei dieser Ermäßigung um eine Sachleistung, die im Sinne eines vorsorgenden Sozialstaates die aktive Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglicht. Das Sozialticket folgt damit in seiner sozialpolitischen Logik dem bereits bestehenden Leipzig-Pass; nicht ohne Grund soll der Besitz des Leipzig-Passes zum Bezug des Sozialtickets berechtigen¹¹ (vgl. z.B. auch Regelungen zum Ferien-Pass für Leipzig-Pass-Inhaber).

- Das Sozialticket fördert die **verfügbaren Ressourcen** sozio-ökonomisch benachteiligter Personen. Ressourcen (besonders Zeit, Geld, Besitz) sind für diese Personen grundsätzlich frei verfügbare, jedoch in der Regel knappe Möglichkeiten zur Befriedigung von Bedürfnissen. Alle Formen *sozialer Teilhabe* verbrauchen bestimmte Ressourcen, die somit je nach Umständen nicht ausreichen.
- Das Sozialticket fördert die **Zugangsmöglichkeiten** bzw. **Gelegenheiten** von Personen. *Soziale Teilhabe* setzt ein Angebot an Teilhabemöglichkeiten voraus, das nach Maßgabe von Status, Ressourcen und Kompetenzen wahrgenommen werden kann.

Im Unterschied zu den im vorherigen Punkt genannten Ressourcen sind Gelegenheiten Elemente der sozialen, räumlichen und sächlichen Umwelt, über die Personen nicht frei, sondern nur nach von Dritten gesetzten Bedingungen (z.B. des Zutritts oder der Bedürftigkeit) verfügen können.

- fördert die **Handlungskompetenzen** von Personen. Kompetenzen sind unmittelbar an die eigene Person gebundene Voraussetzungen der Handlungsfähigkeit (wie Bil-

¹¹ Unter dem in Leipzig geforderten Sozialticket wird eine Monatsnetzkarte ohne zeitliche Einschränkung für Leipzig-Pass-Berechtigte verstanden (Regelungen in Bezug auf den Leipzig-Pass, Berechnungen zur potentiellen Nutzerzahl, Prognosen zur tatsächlichen Inanspruchnahme, finanzielle Auswirkungen nach Varianten und weitere Themen vgl. folgend Teil 2 der Vorlage).

Seite 8 von 26

dung, Gesundheit, Wissen, Fertigkeiten) und der Handlungsbereitschaft (Leistungsbereitschaft, Motivationen). Sie können als notwendige *Bedingung sozialer Aktivität* gelten. ¹²

Es handelt sich bei einem ‚Sozialticket‘ **dem Grunde nach um eine Rabattierung und nicht um eine finanzielle (soziale) Leistung**. Der ÖPNV dient der öffentlichen Daseinsvorsorge. Jede Fahrkarte, unabhängig ob Monatskarte oder Einzeltickets, ist bereits durch die Stadt erheblich gestützt bzw. subventioniert. Vergleichbare Rabattierungssysteme bzw. Regelungen greifen z.B. bei der Nutzung von öffentlichen Straßen, Bildungs- und Kultureinrichtungen oder Beratungsstellen. Daseinsvorsorge bedeutet, dass alle Bürgerinnen und Bürger der Stadt an diesen Leistungen teilhaben können. Das Sozialticket ist in diesem Sinne keine Leistung, die grundsätzlich preiswert für alle Bevölkerungsgruppen der Stadt angeboten wird, sondern nur für diejenigen, die aufgrund ihrer Einkommenssituation einen Bedarf haben.

5. Beispiele anderer Städte – Köln und Dortmund

Aufgrund des Fallzahlenanstiegs - insbesondere bei den erwerbsfähigen ALG II-Empfängern - und zur Abfederung sozialer Problemlagen reagierten einige Kommunen nach grundlegenden politischen Diskussionen in den städtischen Gremien mit der Einführung eines Sozialtickets und definierten den Kreis der anspruchsberechtigten Personen anhand der Einkommensgrenzen.

Die politische Entscheidung zur Einführung eines Sozialtickets zum 01.01.2008 in Höhe von monatlich 15 Euro für den Nahverkehr konnte z.B. in **Dortmund** dadurch erreicht werden, dass das Sozialticket zunächst für eine Laufzeit von zwei Jahren konzipiert wurde. Der Rat der Stadt Dortmund hielt in der betreffenden Stadtratssitzung fest, dass falls die Bundesregierung

eine Erhöhung der Regelsätze beschließt, die den Bezug eines „normalen“ Tickets ermöglicht oder falls ein den Regelansätzen entsprechend günstiges Tarifangebot im VRR (Verbund Rhein-Ruhr) geschaffen wird auf das Dortmunder Sozialticket verzichtet werden kann.¹³ Insofern behält sich die Kommune ein Entscheidungsrecht nach zwei Jahren vor und wirkt parallel über die Interessenvertreter der Städte und Gemeinden auf den Bund in Bezug auf entsprechende Regelsatzänderungen ein.

Seit dem 01.01.2007 können Einwohner auch in der Stadt **Köln** durch den sogenannten Köln-Pass u.a. vergünstigte Monatsfahrkarten für den städtischen öffentlichen Nahverkehr beziehen. Der Preis liegt bei 25 Euro, nutzungsberechtigt sind u.a. Leistungsbezieher des Arbeitslosengeldes II, der Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsunfähigkeit, der Kinder- und Jugendhilfe oder nach dem Asylbewerberleistungsgesetz sowie Personen mit einem Einkommen, das maximal 10% über dem Sozialhilfe- oder ALG-II-Satz liegt.

Die Evaluierung des Instruments Sozialticket in Köln ergab verschiedene positive Effekte. So wurde ein Neu- und Mehrverkehr im ÖPNV induziert, d.h. die Nutzerzahl und Auslastung der Strecken stieg an. Ebenso wurde in dem Zusammenhang die Dienstleistungsqualität des ÖPNV positiver bewertet. Weiterhin wurde nachgewiesen, dass bisherige Schwarzfahrer nun (häufiger) ein Ticket kauften. Insofern wurde die Zahl der Delikte dieser Art verringert. Der

erforderliche städtische Zuschuss war zudem geringer als zu Beginn der Einführung des Sozialtickets prognostiziert.

6. Ökologischer Aspekt

Neben den grundlegenden sozialpolitischen Effekten ist auch der ökologische Aspekt hervorzuheben.

Leipzig hat sich – ebenso wie andere Großstädte – in Bezug auf das Thema ‚Umweltindikatoren‘, Reduzierung der Feinstaubbelastung etc. zur Umsetzung ökologischer Ziele verpflichtet, wie sie sich u.a. aus dem Verkehrskonzept der Stadt Leipzig ergeben. Bei einer Entscheidung für die Einführung eines Sozialtickets sollten demnach auch ökologische Indikatoren berücksichtigt und evaluiert werden. So trägt beispielsweise die Senkung des motorisierten Individualverkehrs dazu bei perspektivisch die Aufwendungen für Straßenbau und –unterhaltung zu reduzieren. Ferner sind die Verringerung der Schadstoffbelastung und des Verkehrslärms relevante Faktoren.

7. Umsetzung strategischer Ziele und Handlungsleitlinien der Stadtpolitik

Die Bürgerinnen und Bürger erwarten im Falle sozialer Problemlagen ausgleichende Maßnahmen,

die ihnen eine Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglichen. Dies wird besonders deutlich in den Intentionen der Bürgerinitiative „Leipzig braucht ein Sozialticket“. Die durch nicht ausreichende Regelsätze bedingten Folgen und finanziellen Belastungen werden auf die Ebene der Städte und Gemeinden verlagert (Städte als Ausfallbürge des Bundes, der die Gesetze beschließt). Deshalb ist die Einführung eines Sozialtickets mancherorts mit dem Appell an den Bundesgesetzgeber verbunden, hier finanzielle Abhilfe zu schaffen. Gleichwohl kann es das politische Ziel kommunaler Sozialpolitik sein, aus Gründen der Förderung der Teilhabe diese finanzielle Lücke selbst zu schließen.

Eine Entscheidung zur Einführung eines Sozialtickets würde in Leipzig zur Umsetzung der beiden strategischen Ziele **Reduzierung der Arbeitslosigkeit** (durch Erhöhung der Mobilität z.B. bei der Arbeitsplatzsuche) und zu einer **ausgeglichenen Altersstruktur** durch Stärkung der Kinder und Familienfreundlichkeit der Stadt beitragen (Teilhabe und Mobilität für Familien – Familien bestehen aus Kindern, Jugendlichen, Erwachsenen und der Großelterngeneration). Die **aktuellen Handlungsleitlinien der Stadtverwaltung** beschreiben Leipzig als Stadt des sozialen Zusammenhalts. In Leipzig ist verstärkt eine soziale Schieflage festzustellen, die es gilt, zu mindern. Dabei kann es nicht um die Einführung neuer sozialer Leistungen gehen, die lediglich ‚versorgen‘ und somit die Passivität der Nutzer befördern. Ein von der Bürgerschaft getragenes starkes soziales Netz der Unterstützung und Aktivierung zur Teilhabe stärkt die demokratische Stadtgesellschaft. Das ‚Sozialticket‘ kann als sozialpolitisches Instrument zur Verbesserung der Teilhabemöglichkeiten beitragen und damit den sozialen Zusammenhalt stärken.

Eine soziale Kommunalpolitik, welche die Stärkung der Teilhabemöglichkeiten, die Förderung von Arbeitsmarkt und Wirtschaft sowie die Anwendung flexibler sozialpolitischer Instrumente als einheitlichen Ansatz versteht, ist in diesem Sinne umfassender als eine kommunale Sozialpolitik. Leipzig würde mit der Entscheidung für ein Sozialticket **auf Integration, auf Teilhabe, auf die Wahrnehmung von Chancen und auf die Stärkung des sozialen Zusammenhalts** setzen.

¹ BVerfGE 79, 127 (143, 150 ff.)

² BVerfGE 79, 127 (151)

³ Stern, Staatsrecht I, S. 412; Erichsen, Kommunalrecht, S. 373

⁴ Vgl. Barth, S. (2000): Nahverkehr in kommunaler Verantwortung: Der öffentliche Personennahverkehr nach der Regionalisierung. Bielefeld (Schriftenreihe für Verkehr und Technik, Band 90), S. 158 ff.

⁵ BVerfGE 28, 324, (348 ff.).

⁶ BVerfGE 22, 180 (204).

⁷ Dr. Uwe Brandl, Präsident des Bayerischen Gemeindetags, Daseinsvorsorge: Kommunen und Mittelstand - Partner oder Konkurrenten? in <http://www.bay-gemeindetag.de/information/zeitung/2003/092003/bz092003a.htm>

⁸ Vgl. Preuß (1990), Verfassungstheoretische Überlegungen zur normativen Begründung des Wohlfahrtsstaates, in Sachße/ Engelhardt (Hrsg.): Sicherheit und Freiheit. Zur Ethik des Wohlfahrtsstaates, S. 106 ff.

⁹ Vgl. Kaufmann (2005): Sozialpolitik und Sozialstaat. VS Verlag, S. 121.

¹² Vgl. Kaufmann (2005): Sozialpolitik und Sozialstaat. VS Verlag, S. 86 f.

¹³ Der Rat der Stadt Dortmund hat am 13.12.07 die Einführung des Sozialtickets zunächst für einen zweijährigen Modellversuch beschlossen. Erstmals ab dem 01. Februar 2008 können die hilfebedürftigen Menschen das Ticket nutzen. Bezugsberechtigt sind die Leistungsbezieher des Arbeitslosengeldes II, der Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsunfähigkeit, der wirtschaftlichen Jugendhilfe oder nach dem Asylbewerberleistungsgesetz. Das personenbezogene Ticket 1000 (Preisstufe A) ist im Jahresabonnement für den Preis von monatlich 15 € erhältlich und im gesamten Dortmunder Stadtgebiet gültig.