

## **Teil I – Sozialpolitische Aspekte der Einführung eines Sozialtickets..... 3**

1. Kommunale Verantwortlichkeit und sozialstaatlicher Rahmen .....	3
2. Teilhabe am gesellschaftlichen Leben .....	4
3. Mobilität als Voraussetzung für Teilhabe am gesellschaftlichen Leben .....	5
4. Das Sozialticket als Instrument sozialer Kommunalpolitik .....	6
5. Beispiele anderer Städte – Köln und Dortmund .....	8
6. Ökologischer Aspekt .....	9
7. Umsetzung strategischer Ziele und Handlungsleitlinien der Stadtpolitik .....	9

## **Teil II – Wirtschaftliche Betrachtung .....11**

1. Auslaufen des „10-Uhr-Sozial“-Tickets zum 31.12.2006 .....	11
2. Wirtschaftliche Betrachtung der Thematik „Sozialticket“ .....	12
2.1 Berechtigter Personenkreis .....	12
2.2 Geschätzte Sozialticket-Nutzer .....	14
2.3 Zukünftiges Fahrverhalten .....	14
2.4 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung .....	15
3. Wirtschaftliche Angaben zu Sozialtickets in anderen Städten .....	19
4. Leistungsangebot eines Sozialtickets in Leipzig .....	20
4.1 Variante 1: Zeitlich begrenztes Ticket .....	20
4.2 Variante 2: Zeitlich unbegrenztes Ticket ohne Rabatt zur Hauptlastzeit .....	22
4.3 Variante 3: Zeitlich unbegrenztes Ticket mit Rabatt zur Hauptlastzeit .....	22
4.4 Variante 4: Ticketalternativen .....	23
4.5 Abwägung der Varianten .....	23
4.6 Einflussmöglichkeiten .....	23
4.7 Genehmigungsvorbehalt des MDV .....	24
5. Praktische Handhabung des Sozialtickets .....	24
5.1 Beantragung Leipzig-Pass .....	24
5.2 Kauf des Sozialtickets .....	24
6. Befristung .....	25
7. Evaluation der prognostizierten Nutzer- und Verkehrslastwerte .....	25
8. Haushaltsauswirkungen .....	26
9. Weitere Zeitschiene .....	26

### Anlagen

1	Künftiges Nutzungsverhalten des Personenkreises der berechtigten Sozialticketnutzer
2	Berechnung der Sozialticket-Mehr-/Mindereinnahmen
3	Zusätzliche Verkehrsleistungen der LVB

## 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.<sup>1</sup> 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.<sup>2</sup> Dazu wird vor allem die Daseinsvorsorge gezählt.<sup>3</sup> 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 genannt<sup>4</sup>:

- 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

---

<sup>1</sup> BVerfGE 79, 127 (143, 150 ff.)

<sup>2</sup> BVerfGE 79, 127 (151)

<sup>3</sup> Stern, Staatsrecht I, S. 412; Erichsen, Kommunalrecht, S. 373

<sup>4</sup> 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.

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 Sicherungssysteme<sup>5</sup>, die Herstellung von Chancengleichheit und einer gerechten, für Ausgleich der sozialen Gegensätze sorgenden, Sozialordnung<sup>6</sup>. 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.<sup>7</sup> 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".<sup>8</sup>

## 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<sup>9</sup>:

- **Teilhaberrechte:** 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

---

<sup>5</sup> BVerfGE 28, 324, (348 ff.).

<sup>6</sup> BVerfGE 22, 180 (204).

<sup>7</sup> 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>

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

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

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

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 Niedriglohnsektor, 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

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 entstände, 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 berechtigen<sup>11</sup> (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-

---

<sup>11</sup> 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).

derung, Gesundheit, Wissen, Fertigkeiten) und der Handlungsbereitschaft (Leistungsbereitschaft, Motivationen). Sie können als notwendige *Bedingung sozialer Aktivität* gelten.<sup>12</sup>

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 Regelsätzen entsprechend günstiges Tarifangebot im VRR (Verbund Rhein-Ruhr) geschaffen wird auf das Dortmunder Sozialticket verzichtet werden kann.<sup>13</sup> 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

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

<sup>13</sup> 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.

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 **ausgeglichene 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

---

<sup>14</sup> 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.

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.

## Teil II – Wirtschaftliche Betrachtung

Neben der Darstellung der sozialpolitischen Aspekte der Einführung eines Sozialtickets ist im Rahmen des Prüfauftrages eine wirtschaftliche Betrachtung vorzunehmen. Hierbei sind die Interessenlagen aller Beteiligten abzuwägen. Dies betrifft insbesondere:

### Potentielle Nutzer

- möglichst kostengünstiges Angebot zur Nutzung des Nahverkehrs ohne zeitliche Einschränkungen
- einfache Abwicklung ohne zusätzliche bürokratische Hürden

### Allgemeinheit

- keine allgemeinen Tarifierhöhungen auf Grund rabattierter Monatskarten für einen ausgewählten Personenkreis
- keine Einschränkung der Leistungsqualität der Verkehrsbetriebe

### Verkehrsbetriebe

- Deckung der Mehraufwendungen/Mindereinnahmen, soweit diese nicht durch ein größeres Fahrgastaufkommen gedeckt sind
- Möglichst wenig zusätzliche Fahrten in den Hauptlastzeiten, weil diese sofort zu höheren Aufwänden führen
- Möglichst einfache organisatorische Regelungen in der Umsetzung

### Stadt Leipzig

- Förderung der Teilhabemöglichkeiten einkommensbenachteiligter Bürgerinnen und Bürger
- Ausgewogenes Angebot, dass einerseits die Interessen der o.g. Zielgruppen aufgreift, aber den städtischen Haushalt in nur geringem Umfang belastet
- Umsetzung ohne bzw. mit nur geringem zusätzlichen Verwaltungsaufwand

## 1. Auslaufen des „10-Uhr-Sozial“-Tickets zum 31.12.2006

1999 wurde in Leipzig ein Monatsticket eingeführt, das auf Grundlage des damaligen 10-Uhr-Tickets (Monatskarte) für Inhaber eines Leipzig- bzw. Familienpasses einen vergünstigten Erwerb ermöglichte.

Jede Monatskarte wurde mit 7,50 € /Monat (Leipzig-Pass) bzw. 4,00 € /Monat (Familienpass) als Festbetrag gestützt. Für die Jahre 2004 – 2006 ergaben sich folgende Preise und Nutzerzahlen:

	2004		2005		2006	
Über Leipzig – Pass	18,30	19.466	20,00	19.106	22,00	10.890
Über Familienpass	21,80	17	23,50	24	25,50	4

Aktuell sind für den betroffenen Personenkreis derzeit folgende Angebote für die Tarifzone Leipzig verfügbar (Tarife gültig ab 01.08.07):

	Normalkauf	Abo (umgerechnet auf Monat)	Nutzung (von – bis)
Monatskarte	47,50	39,58	MDV
Monatskarte 10 Uhr	37,50	31,25	MDV 10 – 4 Uhr des Folgetages
Monatskarte Sparling	24,00	20,00	MDV 10 – 15 Uhr sowie 19 – 1 Uhr (zwischen 15 – 19 Uhr mit Zuzahlung einer Einzelfahrkarte Kind)

Es wurde davon ausgegangen, dass mit dem seit 01.01.06 eingeführten Sparling ein preislich attraktives Angebot unterbreitet wurde, das letztendlich das rabattierte 10-Uhr-Ticket vollständig ablösen kann. Jedoch wurde der Sparling nicht in dem Maße angenommen wie erhofft. Gegenüber dem 10-Uhr-Sozial-Ticket ist mit dem Sparling eine wesentliche Nutzungseinschränkung verbunden (15 – 19 Uhr), die für einen Teil der potentiellen Nutzer die Nutzbarkeit bzw. die Wirtschaftlichkeit der Nutzung zumindest in Frage stellt.

## 2. Wirtschaftliche Betrachtung der Thematik „Sozialticket“

Zur Einschätzung der finanziellen Auswirkungen der Einführung eines Sozialtickets sind folgende Komponenten zu untersuchen:

- a) Berechtigter Personenkreis
- b) Geschätzte Sozialticket-Nutzer
- c) Zukünftiges Fahrverhalten (Anzahl der Fahrten, Hauptlastzeiten)
- d) Wirtschaftlichkeitsbetrachtung.

Als Grundlage für diese Betrachtung dienen einerseits vorhandene Daten zur Anzahl von Leistungsempfängern SGB II und XII, Datenerhebungen/Umfragen seitens der LVB, Erfahrungen zum Nutzerverhalten anderer Städte sowie Annahmen zum Nutzerverhalten in der Stadt Leipzig.

### 2.1 Berechtigter Personenkreis

Für die Abgrenzung des berechtigten Personenkreises soll auf bereits vorhandene verwaltungsseitige Grundlagen zurückgegriffen werden. Mit dem Leipzig-Pass liegt bereits eine langjährig praktizierte und anerkannte Bedürftigkeitsprüfung vor, die von der Öffentlichkeit positiv wahrgenommen wird. Der für den Erwerb der Sozialticket-Monatskarten notwendige Bedürftigkeitsnachweis entfaltet über die Vorlage des Leipzig-Passes eine deutlich geringere stigmatisierende Wirkung als beispielsweise die Vorlage eines Bescheides über die Höhe des ALG-II.

Es wird daher vorgeschlagen, die Regelungen zum Leipzig-Pass und die diesbezüglich geltenden Einkommensgrenzen auch hinsichtlich des Sozialtickets zu verwenden:

Die Einkommensgrenzen für den Leipzig-Pass ergeben sich gemäß Stadtratsbeschluss vom 14.12.2005 aus dem 1½fachen Regelsatz des Haushaltsvorstandes, bei mehreren Personen zuzüglich der maßgebenden Regelsätze der Haushaltsangehörigen, sowie den angemessenen Mietkosten gemäß der Richtlinie zu den Kosten der Unterkunft. So liegt zum Beispiel die Einkommensgrenze für eine 3-Personen-Familie mit einem Kind unter 14 Jahren bei 1423,25 Euro.

Im Jahr 2006 wurden 50.030 Leipzig-Pässe ausgegeben, darunter

- 1.699 für Leistungsempfänger SGB XII
  - 48.331 für Leistungsempfänger nach dem SGB II bzw. Geringverdiener oberhalb der Einkommensgrenze SGB II (ca. 2% der ausgereichten Pässe)
- 
- 50.030 gesamt

Im ersten Halbjahr 2007 wurden 50.042 Leipzig-Pässe ausgegeben, darunter

- 833 für Leistungsempfänger SGB XII
  - 24.189 für Leistungsempfänger nach dem SGB II bzw. Geringverdiener oberhalb der Einkommensgrenze SGB II (ca. 2% der ausgereichten Pässe)
- 
- 25.021 gesamt
- 50.042 Hochrechnung auf das gesamte Jahr 2007

Durch die Erweiterung des Leistungsangebotes des Leipzig-Passes wäre für 2008 und die Folgejahre eine deutliche Erhöhung der Leipzig-Pässe zu unterstellen, die nicht aus der Historie, sondern aus der Zahl der potentiell Berechtigten für ein Sozialticket abzuleiten ist:

Leistungsempfänger SGB II (Personen, Stand 09/2007)	83.174
Leistungsempfänger SGB XII (Personen)	3.000
Geringverdiener oberhalb der Einkommensgrenze SGB II, jedoch unterhalb Leipzig-Pass in Anlehnung an bisherige Erfahrungen	
Leipzig-Pass (2% auf Personen SGB II)	1.663
	-----
Zwischensumme	87.837
Leistungsempfänger SGB II <= 15 Jahre (Personen, Stand 09/2007 – Freifahrt bis 6 Jahre bzw. SchülerCard / SchülerMobilcard)	-18.432
Leistungsempfänger SGB XII, die aufgrund der persönlichen Situation kein Sozialticket in Anspruch nehmen werden (z.B. Heimbewohner, sonstige Pflegefälle) ca. 50%	- 1.500
	-----
Anzahl potentieller Sozialticket-Nutzer	67.905

## 2.2 Geschätzte Sozialticket-Nutzer

Aufgrund verschiedenster Gegebenheiten würde nur ein Teil der potentiellen Nutzer das Sozialticket tatsächlich in Anspruch nehmen – beispielsweise aus folgenden Gründen:

- Gelegenheitsfahrer – auch ein Monatsticket zum rabattierten Preis ist nicht attraktiv bzw. wirtschaftlich
- Personen, die aus unterschiedlichsten Gründen keinen Leipzig-Pass beantragen
- Menschen, die nicht/oder nur geringfügig mobil sind
- Menschen, denen die Fähigkeit zur Einteilung des Geldes fehlt (Schulden – kein Fahrgeld)
- Motorisierte, die trotz des günstigen Angebotes nicht auf den Nahverkehr umsteigen würden
- Radfahrer
- „Sparsame Läufer“.

Wie groß der Nutzeranteil in Leipzig sein wird, lässt sich anhand eigener Daten nur mutmaßen. Erfahrungen anderer Städte, z.B. Berlin und Köln zeigen, dass der Anteil von Nutzern zu potentiellen Nutzern zwischen 20 und 50% liegen wird – dies würde für Leipzig zwischen 14.000 und 34.000 Sozialticket-Nutzer bedeuten.

Der Nutzeranteil hängt aber auch maßgeblich von der preislichen Gestaltung des Sozialticket-Angebotes sowie von den Nutzungsbedingungen (z.B. zeitliche Einschränkungen, Geltungsbereich) ab.

Für die nachfolgende Wirtschaftlichkeitsbetrachtung werden verschiedene Modelle unterstellt, die einen jeweils unterschiedlichen Nutzeranteil zu Grunde legen.

## 2.3 Zukünftiges Fahrverhalten

Von der LVB wurde in 2006 eine Studie in Auftrag gegeben, die das Mobilitätsverhalten von Erwerbslosen in einer repräsentativen Umfrage ermittelt hat. Eine diesbezügliche Übersicht ist als Anlage 1 beigefügt. Sicher ist diese Studie nicht direkt auf den Personenkreis der potentiellen Sozialticket-Nutzer übertragbar, aber weitgehend gleiche Mobilitätsgewohnheiten können durchaus unterstellt werden.

Auffällig ist, dass der Anteil der ÖPNV-Fahrten mit 15% am Gesamtverkehr sehr gering und der Anteil des motorisierten Individualverkehrs sehr hoch ist.

In dieser Erhebung wurde auch die Fahrhäufigkeit ermittelt. Daraus abgeleitet ist davon auszugehen, dass aus dem potentiellen Personenkreis des Sozialtickets ca. 2.100 Personen den ÖPNV bereits heute über Zeitkarten nutzen. Diese untergliedern sich in 370 Normal-Abo-Nutzer, 1.050 10-Uhr-Produkt-Nutzer und 680 Sparling-Nutzer.

Auf Basis der Erhebungen der LVB zum Mobilitätsverhalten Erwerbsloser im Jahr 2006 werden folgende Fahrtanzahlen der potentiellen Sozialticketnutzer als Istwert zu Grunde gelegt:

Zeitkartennutzer:	1,289 Mio. Fahrten
Bartarifnutzer:	3,652 Mio. Fahrten
Sonstiges Ticket:	0,430 Mio. Fahrten
	-----
Gesamt LVB	5,371 Mio. Fahrten

Nach Aussage des MDV entfallen 93% der innerörtlichen Fahrten auf die LVB, 7% der Fahrten werden von der Deutschen Bahn bzw. anderen Dienstleistern erbracht. Bezüglich des Nutzungsverhaltens wird eine Gleichverteilung bei allen Unternehmen zu Grunde gelegt.

Gesamt MDV 5,775 Mio. Fahrten

Bezüglich des **künftigen Nutzungsverhaltens** werden folgende Szenarien unterstellt (ausführliche Tabelle, siehe Anlage 1):

	15% Sozialticket-Nutzer	30% Sozialticket-Nutzer	50 % Sozialticket-Nutzer
Anzahl Sozialticket-Nutzer	10.186	20.371	33.952
MDV-Fahrten gesamt/Jahr	8,684 Mio. Fahrten	14,566 Mio. Fahrten	23,583 Mio. Fahrten
Anzahl <b>zusätzlicher</b> Fahrten gegenüber Ist MDV (5,7 Mio. Fahrten)	Gerundet 3,0 Mio. Fahrten	Gerundet 8,9 Mio. € Fahrten	Gerundet 17,9 Mio. Fahrten

## 2.4 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Die Einführung eines Sozialtickets in der Stadt Leipzig hat folgende wirtschaftliche Auswirkungen.

**Bisher** werden aus dem Personenkreis potentielle Sozialticketnutzer folgende Einnahmen erzielt:

680 Sparling-Nutzer x durchschnittlich 22,00 € x 12	= 0,180 Mio. €
1.050 10-Produkt-Nutzer x durchschnittlich 33,-- € x 12	= 0,416 Mio. €
370 „Normal“-Abo-Nutzer x 40 EUR x 12	= 0,178 Mio. €
3.477 Mio. Fahrten x 1,80 EUR (gewichteter Durchschnittspreis EFA/MFK/Kurzstrecke)	= 6,574 Mio. €
0,409 Mio. Fahrten („sonstiges Ticket“)	= 0
<hr/>	
LVB-Gesamteinnahmen aus dem Personenkreis der potentiellen Sozialticketnutzer	= 7,348 Mio. €
MDV-Gesamteinnahmen aus dem Personenkreis der potentiellen Sozialticketnutzer	= 7,901 Mio. €

**Bei Einführung des Sozialtickets** ist die Einnahmeseite sehr stark vom Preis eines Sozialtickets und vom tatsächlichen Nutzungsverhalten der Berechtigten geprägt. Zwischen dem Preis und der Nutzung des Sozialticketangebotes besteht ein enger Zusammenhang. Für die Kalkulation wird ein Preis von 22,50 Euro zu Grunde gelegt (Erläuterung siehe Punkt 4, Alternative 1). Die Einnahmeprognose erfolgt auf Grundlage der Modelle mit 15/ 30/ 50% (siehe oben) und der erwarteten Anzahl von Fahrten. Es wird unterstellt, dass aufgrund von Leistungseinschränkungen beim Sozialticket (Zeiten, Mitnahmeregelungen) nicht alle Berechtigten dieses Angebot nutzen, sondern für die genannten Modelle die bisherige Abnutzung beibehalten.

	15% Sozialticket-Nutzer	30% Sozialticket-Nutzer	50 % Sozialticket-Nutzer
Anzahl Sozialticket-Nutzer	10.186	20.371	33.952
MDV: Gesamteinnahmen aus dem Personenkreis der potentiellen Sozialticketnutzer	5,418 Mio. €	6,403 Mio. €	9,619 Mio. €
MDV: Mindereinnahmen (-) bzw. Mehreinnahmen (+) gegenüber den bisherigen Einnahmen (7,901 Mio. €)	- 2,483 Mio. €	- 1,498 Mio. €	+ 1,718 Mio. €

### Mehrkosten durch die Einführung des Sozialtickets

Für die LVB bedeutet das Sozialticket in Abhängigkeit von den Szenarien folgende prozentuale Steigerung der Fahrten:

	15% Sozialticket-Nutzer	30% Sozialticket-Nutzer	50 % Sozialticket-Nutzer
LVB: Anzahl zusätzlicher Fahrten gegenüber Ist (5,4 Mio. Fahrten)	Gerundet 2,7 Mio. Fahrten	Gerundet 8,1 Mio. € Fahrten	Gerundet 16,5 Mio. Fahrten
LVB: Mehrfahrten gegenüber 110,4 Mio. Fahrten 2006 in Prozent	+ 2,4%	+ 7,3%	+ 14,9%

Für den MDV liegen keine vergleichbaren Ausgangsdaten für den innerörtlichen Verkehr vor. Der prozentuale Zuwachs sollte dem der LVB entsprechen.

Die zeitliche (wochentäglich, Uhrzeit) und räumliche Verteilung dieser Mehrfahrten lässt sich auf dem gegenwärtigen Kenntnisstand nur sehr ungenau vorhersagen. Insgesamt ist zu konstatieren, dass die Mehrfahrten in den Schwachlastzeiten für die LVB ohne nennenswerten Mehraufwand zu verkraften sind. Problematisch sind die Hauptlastzeiten bzw. ggf. spezielle Fahrstrecken, die zu einem unmittelbaren Mehraufwand führen (sprungfixe Kosten).

Zu beachten ist auch, dass die Erhöhung des Fahrgastaufkommens nicht zu einer wesentlichen Verschlechterung der Leistungsqualität der LVB für die Allgemeinheit führen darf, d.h. dass insbesondere in den Hauptlastzeiten die Auslastung der Fahrzeuge nicht übermäßig erhöht werden kann. Dies würde ggf. dann den Einsatz von anderen Fahrzeugen oder die Verkürzung von Taktzeiten erfordern. Letzteres könnte für die Allgemeinheit aber durchaus auch ein Qualitätsgewinn sein.

Unter diesen Voraussetzungen geht die LVB für die jeweiligen Modellrechnungen von den in Anlage 3 dargestellten notwendigen Maßnahmen und deren Kosten aus. Da bereits in der Diskussion klar wurde, dass ein großer Teil des Mehraufwandes der Abdeckung der morgendlichen Hauptlastzeit zuzurechnen ist, wurden 2 Szenarien untersucht:

- a) Sozialticket mit zeitlich unbegrenzter Gültigkeit
- b) Sozialticket mit begrenzter Gültigkeit von 8.00 Uhr - 4.00 Uhr.

Im Sinne eines möglichst kostengünstigen Angebotes für den Personenkreis der Sozialticketnutzer wurde das Sozialticket mit begrenzter Gültigkeit als Ausgangslage gewählt, weil die notwendigen Maßnahmen der LVB dort besser abgrenzbar sind (weniger Auslastungen im Grenzbereich)

Zusammengefasst ergeben sich für ein **Sozialticket mit begrenzter Gültigkeit von 8.00 Uhr - 4.00 Uhr folgende Mehrkosten:**

Für die Auswirkungen beim MDV wurde die Mehraufwände bei der LVB zu Grunde gelegt und unterstellt, dass diese entsprechend den Fahrgastanteilen an den innerörtlichen Fahrten ebenfalls 93% betragen.

<b>MDV: mit Ausschluss 4.00 Uhr – 8.00 Uhr</b>	15% Sozialticket- Nutzer	30% Sozialticket- Nutzer	50 % Sozialticket- Nutzer
Gesamtmehrkosten durch Sozialticket	1,559 Mio. €	1,613 Mio. €	3,925 Mio. €
MDV: Mindereinnahmen (-) Mehreinnahmen (+)	- 2,483 Mio. €	- 1,498 Mio. €	+ 1,718 Mio. €
<b>Gesamtauswirkung Sozialticket (mit Aus- schluss 4.00 Uhr – 8.00 Uhr)</b>	<b>Mehrkosten 4,042 Mio. €</b>	<b>Mehrkosten 3,111 Mio. €</b>	<b>Mehrkosten 2,207 Mio. €</b>

Diese dargestellte Gesamtauswirkung legt zu Grunde, dass sämtliche Maßnahmen, die in Folge der Einführung des Sozialtickets voraussichtlich notwendig sind, komplett dem Thema Sozialticket zugerechnet werden. Hierbei ist aber anzumerken, dass auch ohne ein Sozialticket Veränderungen im Fahrgastaufkommen auf bestimmten Strecken Leistungsveränderungen bewirken. Dies betrifft insbesondere Linien, die derzeit bei der Auslastung im Grenzbereich liegen (beispielsweise Karl-Liebknecht-Straße).

Welcher Anteil letztendlich dem Sozialticket zuzurechnen ist, lässt sich betriebswirtschaftlich nicht herleiten.

Beim Sozialticket mit zeitlich unbegrenzter Gültigkeit ist die Ermittlung der Mehrkosten weit-  
aus schwieriger. Wenn man wie beim Ticket mit begrenzter Gültigkeit die notwendigen Maß-  
nahmen der LVB zu Grunde legt, dann entstehen extreme Mehrkosten für das schmale Zeit-  
fenster von 4.00 – 8.00 Uhr. Dies ist aber dadurch nachvollziehbar, dass in der morgendli-  
chen Hauptlastzeit die LVB bereits jetzt in vielen Bereichen grenzwertig ausgelastet ist und  
jegliche zusätzlichen Belastungen sofort in Leistungserweiterungen durchschlagen.

Daher wurde für die **Ermittlung der Mehrkosten des Sozialticket mit zeitlich unbegrenz-  
ter Gültigkeit** ein anderer Ansatz gewählt:

Die Kosten einer Monatskarte wurden auf der Grundlage von Erhebungen der LVB wie folgt  
aufgeteilt:

47,50 € gesamt

davon:

- 3,00 € für Verbundleistungen MDV
- 2,50 € für Leistungen, die bei dem Ticket mit begrenzter Gültigkeit ausgeschlossen  
werden (4.00 – 8.00 Uhr, Übertragbarkeit)

Dies ergibt einen rechnerischen Basiswert von 42 €. Die ursprüngliche Intention bestand  
darin, gemäß den sonstigen Regelungen des Leipzig-Passes diesen Betrag mit 50% zu sub-  
ventionieren. Damit ergäbe sich ein Sozialticketpreis von 21 € für den Teil der enthaltenen  
LVB-Leistungen.

Die Bereitschaft der LVB liegt vor, bei diesem Sozialticketpreis und einem Ausgleich der  
Mehraufwendungen in Höhe von 1,3 Mio. € die erforderlichen Leistungen zu erbringen. Dies  
würde bedeuten, dass 42% der Mehraufwendungen dem Sozialticket zugeschlagen (und  
erstattet) werden und 58% der allgemeinen Verkehrsentwicklung zugerechnet werden, die  
von der LVB selbst zu tragen sind.

Da sich die Stadt Leipzig als Mitglied des MDV jedoch dazu verpflichtet hat, keine neuen  
Haustarife der LVB zu vereinbaren, ist ein Sozialticket nur auf Basis des MDV zustimmungs-  
fähig.

Dies bedeutet für die potentiellen Nutzer natürlich umfassendere Leistungen (es können alle  
Verkehrsmittel innerhalb der Zone 110 genutzt werden), jedoch auch andere Konditionen.  
Die anderen Dienstleister sind einerseits an den Sozialticketeinnahmen zu beteiligen und  
andererseits sind entsprechende Mehraufwendungen zu ersetzen.

Wenn man an dem Ansatz 21 Euro für LVB-Leistungen festhält, bedeutet dies:

21,00 €	LVB-Leistungen (=93% der Gesamtleistungen)
+ 1,50 €	MDV-Beteiligung (= 7% der Gesamtleistungen)
<hr/>	
22,50 €	MDV-Sozialticket

1,300 Mio. €	Erstattung Mehraufwendungen an die LVB (93%)
0,098 Mio. €	Erstattung an andere Dienstleister (7%)
<hr/>	
1,398 Mio. €	Zuschuss an alle Dienstleister des MDV

Bei der Diskussion um ein Ticket mit begrenzter oder unbegrenzter Gültigkeit wird der ausgeschlossene Zeitraum mit 2,50 €/Monat bewertet. Daraus lässt sich folgender Mehraufwand ableiten:

	15% Sozialticket-Nutzer	30% Sozialticket-Nutzer	50 % Sozialticket-Nutzer
Anzahl Sozialticket-Nutzer	10.186	20.371	33.952
x 2,50 € x 12 Monate	0,306 Mio. €	0,611 Mio. €	1,019 Mio. €

Entweder wäre dieser Zusatzaufwand durch eine Erhöhung des Zuschusses an den MDV zu finanzieren oder würde in vollem Umfang auf den Preis des Sozialtickets umgelegt. Letzteres bedeutet einen Sozialticketpreis von 25,00 €.

Damit setzt sich dieser Preis wie folgt zusammen:

- 21,00 € - zu 50% rabattierter Preis für Leistungen der LVB mit dem Ausschlusszeitraum 4 – 8 Uhr
- 2,50 € - nicht rabattierter Aufwand für den Zeitraum zwischen 4 – 8 Uhr
- 1,50 € - zu 50% rabattierter Preis für MDV-Leistungen
- 
- 25,00 €

### 3. Wirtschaftliche Angaben zu Sozialtickets in anderen Städten

In vielen Städten laufen derzeit Verhandlungen zum Sozialticket. Folgende bereits praktizierte Lösungen sind bekannt:

Berlin:

- Die Monatskarte für BVG und S-Bahn kostet 70 €/Monat. Der Preis des Sozialtickets beträgt 33,50 €. Es gibt derzeit ca. 130.000 Sozialticketnutzer (ca. 30% der Berechtigten)
- Der Zuschuss des Landes Berlin beträgt derzeit 5,5 Mio. €.

Dresden:

- Es gibt derzeit kein eigentliches Sozialticket. Die Berechtigten erhalten eine Rabattmarke im Wert von 8 €, die zum vergünstigten Erwerb der Monatskarte führt (statt 44 € somit 36 €/Monat). Es gibt derzeit 3.500 Nutzer.
- Der Zuschuss der Stadt Dresden beträgt 0,168 Mio. €

Köln: Die Angaben von Köln sind widersprüchlich. Bekannt ist:

- Die Monatskarte kosten 68,00 € (59,80 € im Abo). Der Preis des Sozialtickets beträgt 25,00 €. Es gibt derzeit 63.000 Nutzer.
- Der Zuschuss der Stadt Köln beträgt dem Vernehmen nach 4,0 Mio. €.

Dortmund:

- Die Monatskarte kostet 15,00 €. Die Laufzeit des Sozialtickets ist zunächst auf 2 Jahre befristet.

#### **4. Leistungsangebot eines Sozialtickets in Leipzig**

Die meisten Großstädte mit einem Sozialticket bieten dieses ausschließlich als Monatskarte an. Vergleichsweise wenige Großstädte bieten ergänzend rabattierte Einzel- oder Sammel-fahrten an.

Die grundsätzliche Forderung an die Stadt Leipzig besteht darin, den einkommensschwachen Bürgern der Stadt die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen, weil der Regelsatz die damit verbundenen Kosten für den Nahverkehr nur unzureichend abbildet.

Daraus ist abzuleiten, dass für Wenigfahrer, die den Nahverkehr selten in Anspruch nehmen, der Regelsatz in Bezug auf den Nahverkehr kostendeckend ist. Der Anspruch bezieht sich daher auf die Bürger, die in Folge der Anzahl der Fahrten durch die Fahrkosten in sehr hohem Maße belastet werden. Daher sollte die Ausrichtung des Sozialtickets ausschließlich auf eine Monatskarte orientiert sein.

Die Leistungen und der Preis des Sozialtickets müssen so ausgewogen gestaltet sein, dass der durch dieses Angebot generierte Kundenzuwachs einen Großteil der damit verbundenen Kosten deckt. Dies bedeutet, dass besonders mehrkostenintensive Leistungsoptionen unterbleiben, um einen Preis zu ermöglichen, der dem sozialen Grundgedanken gerecht wird.

Es sind folgende Varianten möglich:

##### **4.1 Variante 1: Zeitlich begrenztes Ticket**

- Ausschluss der Zeit von 4.00 Uhr – 8.00 Uhr, um die Hauptlastzeit vor 8.00 Uhr nicht zusätzlich zu belasten.
- Das MDV-Sozialticket gilt generell personengebunden (keine Mitnahme zusätzlicher Personen).
- Dies scheint dadurch gerechtfertigt, dass
  - o zur Familie gehörende Kinder bis 6 Jahre ohnehin kostenfrei fahren und ab 6 Jahre durch die SchülerCard oder SchülerMobilCard sehr kostengünstig fahren.
  - o in der Bedarfsgemeinschaft lebende Angehörige ebenfalls Anspruch auf dieses Sozialticket haben.
- Die Mitnahme zusätzlicher Personen würde zu weiteren erlösfreien Fahrten führen, die die Mehrkosten erhöhen würden. Diese Mitnahmemöglichkeiten werden daher ausgeschlossen.

- Das Sozialticket wird nicht im Abo angeboten, sondern ist monatlich unter Vorlage des Leipzig-Passes zu erwerben. Es gibt daher keine Vertragsbindung. Der Bürger kann dementsprechend jeden Monat neu entscheiden, ob dieses Ticket für ihn wirtschaftlich sinnvoll ist. Andererseits werden damit auch zusätzliche Aufwendungen im Einnahmeverzug vermieden.

Bezüglich des Preises des Sozialtickets werden folgende Aspekte zu Grunde gelegt:

21,00 €	LVB-Leistungen (außer 4 - 8 Uhr)
+ 1,50 €	MDV-Leistungen
<b>22,50 €</b>	<b>MDV-Sozialticket (außer 4 - 8 Uhr)</b>

(Zuschuss der Stadt Leipzig an den MDV: 1,398 Mio. €)

Es wird ein fester Bezug zu dem Preis der Monatskarte vereinbart. Dies bedeutet, dass bei Tarifanpassungen auch eine Anpassung des Sozialticketpreises erfolgen muss. Dies kann ausschließlich zu Lasten des Sozialtickets, jeweils proportional zu Lasten des Sozialtickets und des Ausgleichsbetrages der Stadt Leipzig oder auch ausschließlich zu Lasten des Ausgleichsbetrages der Stadt Leipzig erfolgen.

Nur auf diese Weise kann mittelfristig eine haushaltsseitig vertretbare Belastung aus dem Sozialticket gesichert werden.

Eine Abweichung vom Sozialticketpreis hat bei den unterstellten Nutzerszenarien folgende Auswirkungen:

	15% Sozialticket-Nutzer	30% Sozialticket-Nutzer	50 % Sozialticket-Nutzer
Anzahl Sozialticket-Nutzer	10.186	20.371	33.952
Jahresbetrag bei 1 € Abweichung	122 T€	244 T€	407 T€

Dies bedeutet bei einem Sozialticketpreis von nur 21,50 Euro würden sich die Gesamtbelastung „Sozialticket“ (der Zuschuss der Stadt an den MDV) um 122 T€, 244 T€ bzw. 407 T€ erhöhen. Bei einem höheren Preis würde eine Entlastung in gleicher Größenordnung eintreten.

#### 4.2 Variante 2: Zeitlich unbegrenztes Ticket ohne Rabatt zur Hauptlastzeit

Soll generell ein Sozialticket mit 24 Stunden Gültigkeit (und ansonsten unveränderten Rahmenbedingungen) zum Einsatz kommen, dann ist damit der von der LVB dargestellte Mehraufwand, der zu einem großen Teil die morgendliche Hauptlastzeit (4-8 Uhr) betrifft, zu Grunde zu legen. Damit würde bei unverändertem sozialticketbedingtem Zuschuss der Stadt Leipzig an den MDV der Preis pro Sozialticket 25,00 € / Monat betragen:

21,00 €	LVB-Leistungen (außer 4-8 Uhr)
+ 1,50 €	MDV-Leistungen
+ 2,50 €	Zeit von 4 – 8 Uhr
<b>25,00 €</b>	<b>MDV-Sozialticket</b>

(Zuschuss der Stadt Leipzig an den MDV: ebenfalls 1,398 Mio. € - der Zeitraum von 4-8 Uhr wird komplett durch den Sozialticketnutzer getragen)

Hierbei ist anzunehmen, dass durch den moderat höheren Preis (der durch die umfangreichere Leistung durchaus gerechtfertigt ist) die in den Szenarien aufgeführten Nutzerzahlen unverändert übernommen werden können.

Neben der Grundforderung des Sozialtickets (kostengünstiges Angebot für Bedürftige) wird mit dem zeitlich unbegrenzten Sozialticket auch der Personenkreis der Geringverdiener (Mini-Jobs) abgedeckt, der ggf. darauf angewiesen ist, den ÖPNV auch in der Zeit von 4 – 8 Uhr zu benutzen.

#### 4.3 Variante 3: Zeitlich unbegrenztes Ticket mit Rabatt zur Hauptlastzeit

Die Leistung entspricht der Alternative 2, jedoch wird eine komplett 50%ige Rabattierung zu Grunde gelegt. Damit ergibt sich ein Sozialticketpreis von 23,75 €/Monat. Die Differenz zwischen 25,00 € und 23,75 € wird nicht vom MDV getragen, sondern ist von der Stadt Leipzig zu übernehmen und hätte folgende zusätzliche Haushaltsbelastungen zur Folge:

	15% Sozialticket-Nutzer	30% Sozialticket-Nutzer	50 % Sozialticket-Nutzer
Anzahl Sozialticket-Nutzer	10.186	20.371	33.952
X 1,25 € x 12	153 T€	306 T€	510 T€
Zuschuss an den MDV insgesamt	1.551 T€	1.704 T€	1.908 T€

#### 4.4 Variante 4: Ticketalternativen

Es werden 2 Sozialticketangebote aufgelegt – ein Sozialticket mit Ausschluss der Zeit von 4 – 8 Uhr zum Preis von 22,50 € und ein Ticket mit unbegrenzter Gültigkeit für 25,00 € (Variante 2) bzw. 23,75 € (Variante 3).

Theoretisch wäre dies das erfolgsversprechendste Modell. Damit würde erreicht, dass der Großteil der Sozialticketkäufer die preisgünstigere Variante wählen würde, die die LVB verhältnismäßig gering belastet. Andererseits wird denjenigen angemessen Rechnung getragen, die z.B. in Folge einer geringfügigen Beschäftigung gezwungen sind, die morgendliche Hauptlastzeit zu nutzen.

Aber: Der Mehrpreis von 2,50 € je Ticket resultiert daraus, dass alle Nutzer diesen Mehrpreis zahlen, um damit den gesamten Mehraufwand zu decken. Bei Wahlfreiheit stehen dem gesamten Mehraufwand nur anteilige Mehreinnahmen gegenüber, es verbleibt eine Finanzierungslücke. Bei einer Mischvariante müsste der Ticketpreis für das 24-h-Ticket mindestens bei 29,00 € liegen, um eine Mehrkostendeckung zu erreichen. Dies entspricht nicht der Zielstellung eines Sozialtickets.

Mit einem differenzierten Angebot steigt jedoch auch der Handhabungs- und Organisationsaufwand. Ein sehr großer Anteil der Tickets würde auf das zeitlich beschränkte Ticket entfallen, ein kleiner Teil auf das 24-Stunden-Ticket. Hierfür beide Ticketvarianten vorzuhalten, wird als unverhältnismäßig aufwändig eingestuft.

#### 4.5 Abwägung der Varianten

Nach Abwägung der einzelnen Varianten ist festzustellen, dass die Variante 2 am ehesten gleichermaßen die Zielsetzung eines Sozialtickets und die anfallenden Kosten berücksichtigt.

#### 4.6 Einflussmöglichkeiten

Die in 5.1 – 5.3 dargestellten Varianten und Preise/Kostenbelastungen sind grundsätzlich variabel. Eine Abweichung vom Sozialticketpreis hat bei den unterstellten Nutzerszenarien unabhängig von der zeitlichen Begrenzung/Nichtbegrenzung und Rabatten folgende Auswirkungen:

	15% Sozialticket-Nutzer	30% Sozialticket-Nutzer	50 % Sozialticket-Nutzer
Anzahl Sozialticket-Nutzer	10.186	20.371	33.952
Jahresbetrag bei 1 € Abweichung	122 T€	244 T€	407 T€

Dies bedeutet bei einem Sozialticketpreis für ein zeitlich unbegrenztes Ticket gemäß Alternative 2 von nur 24 € würde sich die Gesamtbelastung „Sozialticket“ für die Stadt um 122 T€, 244 T€ bzw. 407 T€ erhöhen. Bei einem höheren Preis würde eine Entlastung in gleicher Größenordnung eintreten.

Hierbei ist zu beachten, dass dieser Mechanismus nur in einem eng begrenzten Rahmen gilt, denn wesentliche Preisabweichungen führen dann auch zu einem deutlich veränderten Nutzungsverhalten.

#### **4.7 Genehmigungsvorbehalt des MDV**

In den Abstimmungsgesprächen zum Sozialticket war der MDV einbezogen und hat grundsätzliche Mitwirkungsbereitschaft signalisiert.

Die aufgeführten Preise des Sozialtickets und die sich daraus ergebenden Kostenbelastungen für die Stadt Leipzig resultieren aus einem im MDV abgestimmten Angebot vom 18.12.2007.

Als möglicher Einführungstermin bietet sich der 01.08.2008 an, weil zu diesem Zeitpunkt ohnehin eine Tarifierpassung des MDV erfolgt. Dem genannten Angebot des MDV ist nicht zu entnehmen, ob die genannten Preise auch nach dieser Tarifierpassung gelten. Es wird unterstellt, dass diese Preise/Kostenbelastungen mindestens für einen Zeitraum von 12 Monaten nach Einführung Gültigkeit behalten. Eine diesbezügliche Bestätigung wird vom MDV abgefordert.

Grundsätzlich ist zu beachten, dass die Umsetzung des Sozialtickets auf Basis des vorliegenden Angebotes noch der Genehmigung des Aufsichtsrates des MDV bedarf.

### **5. Praktische Handhabung des Sozialtickets**

#### **5.1 Beantragung Leipzig-Pass**

Das Sozialticket wird an den Leipzig-Pass gebunden. Der Leipzig-Pass ist in den Bürgerämtern der Stadt Leipzig zu beantragen und wird beim Nachweis der Bedürftigkeit sofort ausgestellt. Dieser Leipzig-Pass gilt ein Jahr unabhängig vom Kalenderjahr und ist nachfolgend mit erneuter Bedürftigkeitsprüfung neu zu beantragen.

Die Einführung des Sozialtickets würde voraussichtlich zu einer Erhöhung der Antragszahlen um ca. 10% führen. Dies betrifft den Personenkreis, der die bisherigen Leistungen persönlich als nicht attraktiv angesehen hat, aber nun die Leistungen des Sozialtickets nutzen möchte.

Da sich die Antragsannahme und -bearbeitung grundsätzlich auf das ganze Jahr verteilt, ist davon auszugehen, dass dies mit dem vorhandenen Personal und den gegenwärtigen Öffnungszeiten der Bürgerämter abzudecken ist. Jedoch ist mit Beginn des Sozialtickets ein kurzfristig erhöhtes Antragsvolumen zu erwarten.

#### **5.2 Kauf des Sozialtickets**

Das Sozialticket ist monatlich zu erwerben. Bei 14.000 – 34.000 Käufern monatlich ist eine Handhabung über die 3 Geschäftsstellen der LVB keinesfalls möglich. Der Vertrieb soll da-

her auch über die 22 A-Händler der LVB (Händler mit Vollsortiment) und die Bürgerämter der Stadt Leipzig erfolgen. Hierzu gäbe es noch organisatorischen Abstimmungsbedarf.

Beim Kauf des Sozialtickets wäre die Berechtigung durch Leipzig-Pass und ein Personaldokument vorweisen. Die Geschäftsstellen bzw. A-Händler sind zur Kontrolle verpflichtet (erfolgt bisher schon bei Azubi- oder Schülercards). Die Nr. des Leipzig-Passes ist vor der Nutzung des Tickets handschriftlich aufzutragen. Auf diese Weise würde gesichert, dass nur die Personen das Sozialticket erwerben und nutzen können, die dazu berechtigt sind. Auch ein Austausch des Sozialtickets zwischen verschiedenen Leipzig-Pass-Inhabern wird weitgehend vermieden.

Auf dem Sozialticket ist der Gültigkeitsmonat vermerkt.

Bei Fahrausweiskontrollen sind vom Ticketnutzer Sozialticket, Leipzig-Pass und Personaldokument vorzuweisen.

## **6. Befristung**

Vor dem Hintergrund der schwierigen Prognose einer tatsächlichen Nutzung des Sozialtickets und der damit verbundenen Kosten sollte das Angebot auf zwei Jahre befristet werden. Für eine Fortführung sollte erneut ein Beschluss der Ratsversammlung herbeigeführt werden. Dies gewährleistet, dass keine dauerhafte Festschreibung des Zuschusses an die LVB erfolgt.

## **7. Evaluation der prognostizierten Nutzer- und Verkehrslastwerte**

Die prognostizierten Nutzerzahlen, das Nutzerverhalten, die erwarteten zusätzlichen Verkehrslasten und deren Bewältigung sind mit erheblichen Unsicherheitsfaktoren behaftet. Deshalb ist parallel zur Einführung des Sozialtickets eine begleitende Erhebung der Änderungen der Verkehrsströme vorzunehmen. Dies betrifft insbesondere

- Sozialticketkäufer und deren Nutzungsverhalten (vorher/nachher)
- Nutzer von Bartarifangeboten, die in den Kreis der Sozialticketberechtigten fallen
- Zusätzliche Verkehrslasten im Zusammenhang mit dem Sozialticket

Diese Erhebung ist 1 Jahr nach Inkrafttreten der Sozialticketregelung dem Stadtrat vorzulegen.

