

**DIE LINKE.
Fraktion im Dresdner Stadtrat**

Dr.-Külz-Ring 19
01067 Dresden

André Schollbach
Fraktionsvorsitzender

Telefon 0351 - 488 2822
0351 - 488 2815
Telefax 0351 - 488 2823

E-Mail: fraktion@dielinke-dresden.de
Web: www.linke-fraktion-dresden.de

ANTRAG

Dresden, den 04. Dezember 2007

Betreff: Einführung Dresdner Sozialticket

Behandlungsvorschlag: Ortsbeiräte
Ausschuss für Finanzen und Liegenschaften
Sozialausschuss

Der Stadtrat möge beschließen:

1. Der Stadtrat erklärt seine Absicht, in der Landeshauptstadt Dresden, spätestens zum 01.01.2009 ein „Dresdner Sozialticket“ einzuführen, welches den Beziehern von ALG II (SGBII), Beziehern von Sozialhilfe (SGB XII), Leistungsberechtigten nach Asylbewerberleistungsgesetz und Mitglieder der jeweiligen Bedarfsgemeinschaften erlaubt, zu deutlich reduzierten Fahrpreisen den Öffentlichen Personennahverkehr in Dresden zu nutzen.
2. Der Oberbürgermeister und die Verbandsräte der Stadt Dresden in der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Oberelbe (Z-VOE) werden aufgefordert, sich in den Organen des Zweckverbandes vorrangig für eine verbundweite Lösung für ein „Dresdner Sozialticket“ einzusetzen.
3. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, parallel dazu eine auf die Landeshauptstadt beschränkte Lösung zu prüfen und vorzubereiten. Dabei sind insbesondere die entsprechenden Modelle des Landes Berlin, der Stadt Köln und der Stadt Senftenberg hinsichtlich ihrer Relevanz für eine Dresdner Lösung zu prüfen.
4. Zur Begleitung der Erarbeitung und der Einführung eines „Dresdner Sozialticket“ wird eine Steuerungsgruppe „Dresdner Sozialticket“ gebildet, welcher Vertreter der

zuständigen Geschäftsbereiche (GB 02, GB 05, GB 06) und je ein Vertreter der Fraktionen im Stadtrat angehören. Vertreter des VVO und der DVB sollen hinzugezogen werden.

5. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, in dieser Steuerungsgruppe verschiedene Modelle für ein „Dresdner Sozialticket“ und dessen finanzielle und verwaltungsorganisatorische Konsequenzen vorzustellen.

Begründung

Mobilität ist ein Grundrecht, welches bestmöglich seitens der Stadt und seines Nahverkehrsanbieters, für alle Einwohner dieser Stadt umgesetzt werden sollte

Innerhalb der Landeshauptstadt Dresden sind über 60.000 Personen, darunter 8.000 Kinder unmittelbar von Hartz IV betroffen.

Innerhalb des „Warenkorbes“ für die Höhe der Leistungen nach SGB II (ALG II) bzw. nach SGB XII (Sozialgeld) ist ein Anteil für Mobilitätsbedürfnisse in Höhe von 19,20 Euro für Erwachsene, 15,36 Euro für Jugendliche und 11,52 Euro für Kinder vorgesehen. Davon müssen ALG-II- und Sozialgeldbeziehende nicht nur Fahrkarten für Bus und Bahn für die Arbeitssuche, Reparaturen für das Fahrrad und gegebenenfalls den Pkw bezahlen. Diese Mittel sollen auch ausreichend sein, um laut SGB II den Betroffenen „in vertretbarem Umfang ... eine Teilnahme am kulturellen Leben“ (§ 20 Abs. 1 SGB II und § 27 Abs. 1 SGB XII) zu ermöglichen.

Dieser Betrag ist nicht ausreichend, um zu den geltenden Tarifen regelmäßig den ÖPNV in Dresden in Anspruch nehmen zu können, geschweige denn, um darüber hinaus gehende Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen. Der Paritätische Wohlfahrtsverband hat in seiner Analyse der Regelsatzberechnung 2006 nach den gesetzlich festgelegten Bestimmungen einen Betrag von 41,70 Euro für die Abteilung 7 – Verkehr – errechnet. Die nach der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe (EVS) 2003 ermittelten tatsächlichen Ausgaben der durch die Regelsatzverordnung festgelegten Referenzgruppe liegen

bei etwa 66 Euro.

Für viele von Einkommensarmut betroffene Haushalte und Personen sind somit deutliche Einschränkungen ihrer innerstädtischen Mobilität verbunden. Da viele Betroffene jedoch auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind, um am kulturellen, sozialen aber auch wirtschaftlichen Leben der Stadt teilnehmen zu können, sollten seitens der Stadt neue Rahmenbedingungen angestrengt werden.

Dabei ist Mobilität ein entscheidender Faktor, um sozialer Isolation und Ausgrenzung entgegen zu wirken. Sie ist zugleich auch Voraussetzung für die Rückkehr in den Arbeitsmarkt. Deshalb sollen Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit alle ihr Recht auf Mobilität wahrnehmen können.

Dies ist aus Sicht der Antragstellerin nur über einen Sondertarif bzw. ein so genanntes „Sozialticket“ möglich.

Ein solches Sozialticket sollte dabei folgenden Kriterien genügen:

- hohe Praktikabilität für Nutzer möglichst ohne Stigmatisierungseffekte
- möglichst wenig Bürokratie
- überschaubare zusätzliche Kosten für die Landeshauptstadt Dresden
- kinderfreundliche Ausgestaltung

Die letzten zwei Jahre wurden bestimmt durch zahlreiche Vorstöße, Gespräche und Vorüberlegungen zum Thema „Sozialticket“ innerhalb des Stadtrates und zwischen dem Stadtrat und der Verwaltung. Auch mit dem VVO, der DVB, der ARGE und Betroffenen-Initiativen wurde intensiv kommuniziert. Übereinstimmung wurde dabei bisher vor allem darin erzielt, dass das gegenwärtige System (Wertmarken für drei bzw. vier Euro als Zuschuss zu Monatskarten) keine praktikable und tragfähige Lösung für die Anspruchsberechtigten darstellt. Trotz Verbesserung der finanziellen Unterstützung seitens der Stadt für Monatskarten des innerstädtischen Nahverkehrs, nutzen nur wenige Berechtigte dieses Angebot. Seit mehreren Jahren werden seitens des städtischen Haushalts bereitgestellte Gelder nicht voll umfänglich abgerufen. Zusätzlich notwendige Finanzmittel können durch Betroffene nicht erbracht werden. Eine konstruktive Lösung konnte bisher jedoch nicht gefunden werden.

Auch eine entsprechende Initiative der Landeshauptstadt Dresden innerhalb des VVO ist bisher an den widerstreitenden Interessen innerhalb des Verkehrsverbundes gescheitert.

Dennoch ist die Antragstellerin der Auffassung, dass einer Verbundlösung der Vorrang eingeräumt werden sollte.

Sollte dies jedoch innerhalb eines Jahres nicht zum Erfolg führen, sollte eine Dresdner Lösung gefunden werden. Diesbezüglich ist insbesondere auf die Erfahrung in der Stadt Köln zu verweisen. Sinnvoll dürfte auch ein fachlicher Austausch mit der Stadt Leipzig sein, in welcher derzeit ebenfalls ein Sozialticket konzipiert wird.

Maßgeblich für das Finden eines praktikablen Lösungsweges dürfte eine realistische Einnahmen- und Kostenprognose sein. Diese sollte davon ausgehen, dass es mit Sozialticket möglich ist, neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen. Dem muss natürlich ein gewisser Mitnahmeeffekt (Wechsel vom Normal- zum Sondertarif) gegenübergestellt werden. Die Bewertung des Gesamtsaldos und die Aufteilung möglicher realer oder fiktiver Mehrkosten zwischen der Stadt, dem Verkehrsverbund und der DVB dürfte der Schlüssel zur Lösung des Problems sein.

Daneben sind einige juristische und praktisch-organisatorische Fragen zu klären.

Da die Antragstellerin davon ausgeht, dass es für die Einführung des Sozialtickets eines breiten Konsenses innerhalb des Stadtrates bedarf, schlägt sie die Bildung einer Steuerungsgruppe unter Beteiligung aller Fraktionen vor.

André Schollbach
Fraktionsvorsitzender