

Die Linke-Ratsfraktion Flensburg

Rathausplatz 1
24937 Flensburg
Tel.: 0461/85 1873
FAX: 0461/85 1874



Flensburg, 11.06.2020

RV-77/2020

- öffentlich -

Beschlussvorlage

Finanzausschuss am 18.06.2020
Sozial- und Gesundheitsausschuss am 22.06.2020
Ratsversammlung am 25.06.2020

Einführung eines Sozialtickets für den öffentlichen Nahverkehr der Stadt Flensburg Antrag der Ratsfraktion DIE LINKE

Antrag:

Die Ratsversammlung möge beschließen, zum 1. Januar 2021 ein Sozialticket für den städtischen Nahverkehr (derzeit Aktiv-Bus) mit einer 50-prozentigen Reduzierung aller Fahrpreistypen einzuführen. Die Verwaltung der Stadt Flensburg wird darüber hinaus eine zügige Erweiterung einer bedarfsgerechten Infrastruktur (Fahrzeuge, Personal und Betriebszeiten) ermöglichen und die dafür notwendigen finanziellen Mittel bereitstellen bzw. durch Zuschuss-/Fördermittel aus Bund und Land realisieren.

Begründung:

1. Die derzeitige Situation, die allen Kunden des Flensburger Stadtverkehrs lediglich eine Beförderung zu Normalpreisen (siehe Fahrpreistabelle, Anlage 3) zugesteht, wird der sozialen Situation der Stadt schon lange nicht mehr gerecht und stellt eine Ungleichbehandlung großer Teile der Flensburger Bevölkerung dar. Etwa ein Viertel aller Flensburgerinnen und Flensburger können sich regelmäßige Fahrten mit dem Stadtbus nur sehr schwer oder gar nicht leisten. – Eine erste Berechnung der Stadtverwaltung ermittelt dafür 20.950 Berechtigte (bei einer für ganz Flensburg zugrunde gelegten 95.469 Einwohnerinnen und Einwohnern, siehe Anlage 2, MV HA 9/2020). Das entspricht einer Quote von etwa 22 Prozent. Diese Zahlen sind für die Einführung eines Sozialtickets sehr erheblich, weil sie 1. den Bedarf auf der Grundlage des Sozialatlases (2018) detailliert ermitteln – und 2. einen (auch im Vergleich zu anderen Städten) sehr hohen Anteil der Flensburger Bevölkerung als Berechtigte ausweisen.

Anlage 1 (aus Mitteilungsvorlage HA 9/2020, gesamt als Anlage 2):

In Tabelle 1 sind die Personengruppen mit geringem Einkommen aufgeführt, die potentiell Anspruch auf ein Sozialticket hätten.

Tabelle 1: Empfänger*innen von Leistungen nach SGB II und XII, AsylbLG und Wohngeldempfänger*innen sowie weitere Berechtigtengruppen (Quelle: Sozialatlas 2018)

Berechtigtengruppen laut Sozialatlas 2018	Gesamt	davon Erwachsene	davon Kinder
SGB II	11.204	8.305	2.899
SGB XII (außerh. Einrichtungen)	2.692	2.692	0
AsylbLG	554	369	185
Senior*innen mit ger. Eink.	1.764	1.764	0
Andere ⁴	4.700	4.700	0
Summe	20.950	17.866	3.084
Gesamtbevölkerung	95.469	81.228	14.241
Anteil an der Gesamtbevölkerung	22%	22%	22%

Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene mit Bezug von Leistungen nach dem SGB II (ALG II, Sozialgeld) und SGB XII (Sozialhilfe), Kinderzuschlag (und Kindergeld), Wohngeld (und Kindergeld) sowie Asylbewerberleistungsgesetz haben Anspruch auf Bildungs- und Teilhabeleistungen. Dazu gehören auch die Schülerbeförderungskosten, sofern die besuchte Grundschule mehr als 2 km oder die besuchte weiterführende Schule mehr als 4 km von zu Hause entfernt liegt.

⁴ Weitere Bevölkerungsgruppen wie geringfügig oder in Teilzeit Angestellte, Empfänger*innen von Leistungen nach SGB III mit teilweise geringem Einkommen, die unterhalb der Einkommensgrenze liegen.

2. Im Zusammenhang mit der derzeitigen „Corona-Krise“ ist nochmals eine starke Zunahme der Zahl von Sozialticket-Berechtigten zu erwarten (durch mit Transferleistungen gekoppeltem Kurzarbeitergeld, durch eine Zunahme von Berechtigten beim Arbeitslosengeld und durch eine schwierigere Vermittlung in den Arbeitsmarkt auch mehr SGB-II-Empfänger*innen). Für diese Menschen stellt ein Sozialticket eine notwendige Erleichterung ihrer Situation (siehe Pkt. 3) dar.

3. Nach SGB II orientiert sich Bedarf für Verkehr an einem niedrigen Einkommen ohne Sozialleistungen und wird für 2020 mit 35,99 € veranschlagt. Dieser Posten umfasst alle Fahrten, egal ob mit dem städtischen Nahverkehr, dem Regional- oder dem Fernverkehr. In Flensburg ist eine gleichwertige Mobilität mit einem Monatsticket der Aktiv-Bus (49,50 Euro) also bei weitem nicht möglich. Derzeit reicht dieser veranschlagte Bedarf lediglich für 8-9 monatliche Hin- und Rückfahrten (insgesamt etwa 17 Einzelfahrten à 2,00 € mit „Streifenkarte“) mit dem Stadtbus; das entspricht lediglich 2 Fahrten pro Woche. Dies ist für eine hinreichende Mobilität zu wenig. – Mit einem Sozial-Monatsticket (24,75 Euro) würde diese Beschränkung wegfallen, und mit den zusätzlichen 10,47 € wäre eine monatliche Fahrt ins Kreisgebiet (Verwandtenbesuch, Freizeit etc.) zumindest teilweise möglich. Bei Sozial-Einzeltickets (1,00 € mit „Streifenkarte“) könnten etwa 17-18 Hin und Rückfahrten (insgesamt etwa 35 Einzelfahrten) im Stadtgebiet bezahlt werden – also etwa 4 Fahrten pro Woche. Nur mit einem Sozialticket (Monatskarte) wird eine Nutzung der Stadtbusse nach dem von Aktiv-Bus errechneten Bedarfsdurchschnitt von 60 Einzelfahrten pro Monat (siehe Anlage 2, MV HA 9/2020) ermöglicht. Diese Bedarfsgrundlage soll durch das Sozialticket allen Einwohner*innen gleichermaßen ermöglicht werden.

4. Eine Reduzierung von 50 Prozent der regulären Fahrpreise ist aufgrund der o.g. Begrenzung der Regelsatzkosten dringend geboten, um Menschen mit Transferleistungen, niedrigen Renten oder Einkommen unter dem geltenden „Existenzminimum“ eine ausreichende und gleichberechtigte

te Mobilität für Fahrten zum Arbeitsplatz, zu Behörden, zum Einkauf oder für Verwandtenbesuche und Freizeitaktivitäten zu ermöglichen. Der MV HA 9/2020 ist zu entnehmen: „Wird der Preis weniger reduziert, ist das Ticket für einkommensschwache Bürger*innen i.d.R. noch zu teuer.“ (siehe Anlage 2)

5. Die Anzahl der Berechtigten lässt sich mithilfe des „Sozialatlases“ der Stadt Flensburg recht genau bestimmen (siehe Anlage 4). – Dass nach Angaben der Stadtverwaltung auch Menschen mit nicht-existenzsichernden Löhnen in den Kreis der Berechtigten aufgenommen werden (siehe oben, Anlage 1), ist unerlässlich, um allen Menschen eine gleichberechtigte Mobilität zu ermöglichen.

6. Die mit der Einführung eines Sozialtickets verbundenen Investitionen in der Infrastruktur stellen für alle Einwohnerinnen und Einwohner eine spürbare Verbesserung des Verkehrsangebotes (Taktverdichtungen und ggf. Liniennetzerweiterung) dar, die auch von Nicht-Berechtigten genutzt werden können und die damit den gesamten Stadtbusverkehr attraktiver machen. Darüber hinaus bedeutet eine bessere Infrastruktur des Stadtbusverkehrs auch eine nicht zu unterschätzende klimafreundliche Entscheidung und einen notwendigen und sozial gestalteten Anreiz für eine erhöhte Nutzung des Nahverkehrsangebotes. Die Einführung ist also auch eine sozial verträgliche sowie eine der von der Stadt formulierten Klimapolitik entsprechende Maßnahme.

7. Die Einführung eines Sozialtickets ohne gleichzeitige Implementierung eines kostenfreien Schülertickets ermöglicht eine stufenweise Planung von Fahrpreissenkungen aus sozial- und klimapolitischen Erwägungen. Sie begrenzt die finanziellen Aufwendungen (z.B. 11 statt 24 zusätzlicher Busse – ähnlich auch für neu einzustellendes Fahrpersonal).

Finanzierung:

1. Die Verwaltung der Stadt Flensburg errechnet für ein 50-prozentiges Sozialticket einen Bedarf von etwa 1,26 Mio. Euro pro Jahr. – Da es sich hierbei nicht allein um eine notwendige Sozialleistung für eine hohe Zahl von Berechtigten (siehe oben), sondern um eine kontinuierliche Zukunftsinvestition für einen verbesserten Nahverkehr mit einem deutlichen klimapolitischen Aspekt mit langfristigen positiven Folgen handelt, ist dieser Kostenfaktor über den eigentlichen Aufgabenbereich hinaus gerechtfertigt.

2. Der finanzielle Mehrbedarf erhält eine hohe Priorität im Haushalt der Stadt Flensburg. Dazu werden Fördermittel aus Land und Bund zielgerecht und vorrangig für diese Maßnahme eingesetzt. Eigenmittel aus dem stadteigenen Haushalt können dafür ebenso bereitgestellt werden, sofern diese nicht zu Lasten von anderen sozialen Leistungen gehen. Klimarelevante Entlastungen müssen hier positiv in die Bilanz aufgenommen werden.

3. AKTUELL: Das Konjunkturprogramm der Bundesregierung (Mai/Juni 2020) sieht explizit einen Finanzierungsschwerpunkt für den Nahverkehr der Bundesländer vor (Pkt. 22 des Entwurfspapiers, veranschlagte Kosten: ca. 2,5 Milliarden Euro). Diese Mittel eignen sich für die Investition in ein soziales und klimafreundliches Zukunftsprojekt „Sozialticket“ in der Stadt Flensburg, der – rechnet man mit einem 0,1-Prozent-Anteil Flensburgs an der Gesamtbevölkerung der Bundesrepublik – anteilig Finanzierungszuschüsse von bis zu ca. 2,5 Millionen Euro zukommen könnten.

4. Die Einführung eines Sozialtickets führt nicht zwangsläufig auch zu höheren Kosten oder Einnahmeausfällen für den Betreiber des Stadtverkehrs. Vielmehr kann ein attraktives Sozialticket zu einer deutlich höheren Nachfrage führen und so die Einnahmen verbessern.

Alternativen:

1. Ein Verzicht auf die Einführung eines Sozialtickets würde die soziale Ungleichheit der Stadt bestätigen und eine große Bevölkerungsgruppe (ca. 22 Prozent) mit dem Flensburger Stadtverkehr von notwendiger und gleichberechtigter Mobilität weiterhin ausschließen bzw. ihnen die Mobilität mit dem öffentlichen Nahverkehr weiterhin stark beschränken. Dies wäre eine Fortsetzung der

bisherigen Politik, die viele Flensburgerinnen und Flensburger durch ein unpassendes und unflexibles Fahrpreissystem marginalisiert.

2. Eine geringere Fahrpreisreduzierung als 50 Prozent bliebe weitestgehend wirkungslos und würde die oben geschilderte Problematik nicht beheben.

3. Der Verzicht auf die Einführung eines Sozialtickets und damit verbundenen Verbesserungen der Infrastruktur des öffentlichen Nahverkehrs würde über die negativen sozialen Konsequenzen eine klimarelevante Reduzierung des CO₂-Ausstoßes für die gesamte Stadt verhindern.

4. Eine gleichzeitige Einführung von Sozialticket und kostenfreiem Schülerticket würde für die Stadt eine zu hohe finanzielle Belastung darstellen (3,86 Millionen Euro für beide Maßnahmen gegenüber 1,26 Millionen Euro für die alleinige Einführung des Sozialtickets). Die dafür notwendigen hohen gleichzeitigen infrastrukturellen Maßnahmen sind ebenfalls nur wesentlich schwerer bereitzustellen.

Klimaverträglichkeit:

Die in der Begründung vorgetragenen positiven Auswirkungen auf Umwelt und Klima rechtfertigen die Investition in ein Sozialticket als einen wichtigen Schritt zur Senkung von CO₂-Ausstoß und um generelle und klimapolitische Ziele erreichen zu können. Die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs stellt für die Stadt Flensburg eine der wichtigsten Stellschrauben dar, um positive Veränderungen erreichen und die schon bestehenden umwelt- und klimaorientierten Grundlagen und Initiativen realisieren zu können.

Gleichstellung:

Durch ein Sozialticket werden auch und insbesondere Frauen finanziell entlastet. Ihr Anteil an berechtigten Alleinerziehenden sowie bei armutsauslösenden Renten ist statistisch höher als bei Männern (siehe Anlage 5). Bei Familien mit Kindern stellt ein Sozialticket für Frauen auch für den Transport zu Behörden oder zum Arbeitsplatz eine wichtige Entlastung dar.

Berichterstattung: Herman U. Soldan-Parima

Frank Hamann
Fraktionsvorsitzender Die Linke