

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 61	S0285/09	21.09.2009

zum/zur	
A0134/09 Die LINKE Fraktion	
Bezeichnung	
Magdeburg - Sozialticket	
Verteiler	Tag
Der Oberbürgermeister	29.09.2009
Ausschuss für Familie und Gleichstellung	13.10.2009
Gesundheits- und Sozialausschuss	21.10.2009
Finanz- und Grundstücksausschuss	21.10.2009
Stadtrat	03.12.2009

In der Sitzung des Stadtrates am 13.08.2009 wurde der Antrag A0134/09 – Sozialticket zur Beratung in die Ausschüsse verwiesen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt,

1. Initiativen zur Einführung eines Sozialtickets im Öffentlichen Personennahverkehr der Landeshauptstadt Magdeburg zu unternehmen
2. den Stadtrat bei der Beauftragung seiner Gesellschaftervertreter bzw. Aufsichtsratsmitglieder in der MVB GmbH hinsichtlich der Prüfung zur Einführung eines Sozialtickets in der Landeshauptstadt Magdeburg aktiv und kreativ zu unterstützen.

Der Stadtrat empfiehlt dem Oberbürgermeister, mit der Geschäftsführung der MVB GmbH mögliche Varianten zu beraten und dabei auch aktuelle Maßnahmen anderer Kommunen ob ihrer Übertragbarkeit auf die LH Magdeburg – wie etwa die *Leipzig-Pass-Mobilcard* – ernsthaft zu prüfen. Um Überweisung in die Ausschüsse GeSo, FuG, FG und die Gesellschafterversammlung der MVB wird gebeten.

Die Stellungnahme wurde auf Basis der Zuarbeiten des Sozial- und Wohnungsamtes und der MVB GmbH erarbeitet.

Die fachliche Stellungnahme des Sozial- und Wohnungsamtes stützt sich auf folgende Datenquellen:

- die Geschäftsstatistiken des Sozial- und Wohnungsamtes,
- die Aufschlüsse zum Magdeburg-Pass aus der Ideenwerkstatt vom 25. März 2009
- und die ersten Ergebnisse der Befragung zum Magdeburg-Pass (Diese Befragung befindet sich zurzeit im Bearbeitungsstand der Datenanalyse und der Erstellung des wissenschaftlichen Berichts zur Auswertung der Erhebung.)

Weiterhin wurde bereits mit dem Beschluss-Nr. 3471-82(IV)09 vom 30.04.2009 ein „Rahmenkonzept“ zur Weiterentwicklung des Magdeburg-Pass beschlossen. Da dieser Sozialpass mit der Fahrpreisermäßigung für die Fahrkarten der MVB bereits das Strukturelement eines Sozialtickets enthält, sollten Fragen zur Erweiterung dieser speziellen Leistung unbedingt in dieses Konzept eingebunden und nicht isoliert behandelt werden. Es wird daher aus Sicht der Verwaltung empfohlen, den Antrag zur Einführung eines Sozialtickets bei der Ideenwerkstadt, Teil 2 zum Magdeburg-Pass am 17. November 2009 inhaltlich aufzugreifen.

„Darstellung der aktuellen Situation beim Magdeburg-Pass (Anspruchsberechtigte, Nutzung der Vergünstigungen im ÖPNV, Höhe des erforderlichen Finanzierungsbeitrages des Amtes 50)“

Derzeit ist von einer Zahl der anspruchsberechtigten Magdeburgerinnen und Magdeburger von 38.500 Personen¹ auszugehen, von denen ca. 12.900 Personen² den Magdeburg-Pass besitzen. Der Kreis der Anspruchsberechtigten, die die Ermäßigung nutzen, bewegt sich jedoch bei nur einem Drittel der Passbesitzer (bei abnehmender Tendenz). Kumulativ sind für das erste Halbjahr 2009 tatsächliche Kosten in Höhe von 90.084,00 € entstanden. Hätten alle Personen, die im ersten Halbjahr 2009 im Besitz eines Passes waren, die ÖPNV-Ermäßigung genutzt, wären hingegen Kosten in Höhe von 277.880,40 € entstanden.

In der Haushaltsstelle 1.49800.715 000.1 "Zuschüsse MVB - Ermäßigung Magdeburg Pass" stehen im HH-Jahr 2009 Mittel in Höhe von 168.000 EUR zur Verfügung.

„Erforderlichkeit weitergehender Vergünstigungen für Anspruchsberechtigte nach dem SGB“

Diese Fragestellung stellt auf eine Begründung der Notwendigkeit eines Sozialtickets in Form einer „weitergehenden Vergünstigung“ ab. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass seit 1997 bereits eine Subventionierung der Fahrkarten für Magdeburg-Pass-Inhaber erfolgt. Auch wenn diese Ermäßigung nur eine von vielen darstellt, die unter dem Begriff „Magdeburg-Pass“ subsumiert und nicht explizit als „Sozialticket“ ausgewiesen ist, weist bereits die bisherige Ermäßigung die typischen Merkmale eines Sozialtickets auf.

Allerdings ist die Pauschale von damals 8,00 DM bis heute nicht der Tarifentwicklung bei den MVB angepasst worden, obwohl seit der 2. Stufe des Magdeburgpasses z. B. die Preise³ für die Monatskarte um ca. 15 % und der Preis für die 9-Uhr-Monatskarte sogar um ca. 30 % gestiegen sind.

Dennoch sei darauf verwiesen, dass in der bundesweiten Diskussion um die Einführung von Sozialtickets im ÖPNV dieser Begriff mehrheitlich im Zusammenhang mit der Form einer „Monatskarte für Bedürftige“ verwendet wird. Um Stigmatisierungen zu vermeiden, wurde in der Regel eine „neutrale“ Bezeichnung für dieses Sozialticket gewählt, die meistens einen Bezug zur jeweiligen Kommune aufweist. In Magdeburg kann hinsichtlich der Verwendung des Ermäßigungsbetrages von 4,00 € zwischen bestimmten Tarifen der MVB gewählt werden. Der Betrag kann nur zum Erwerb einer

- 8- Fahrtenkarte	8,00 €
- 8- Fahrtenkarte ermäßigt (für Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren)	5,00 €
- Monatskarte	34,50 €
- Monatskarte ermäßigt (für Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren)	25,00 €
- 9 Uhr Monatskarte	26,00 €

verfügt werden (Preise für Inhaber des Magdeburg-Pass).

¹ durchschnittlich pro Monat

² ebenda

³ Tarifinfo der MVB 1997

Die Erforderlichkeit einer weitergehenden Vergünstigung für Bedürftige ist letztendlich eine Frage des Maßstabes für einen zumutbaren Eigenanteil an den Kosten für den ÖPNV. In der bundesweit geführten Diskussion wird dazu häufig der Anteil für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel als Bestandteil des Eckregelsatzes herangezogen (Bezugsgröße für die Grundsicherung für Arbeitsuchende sowie für die Hilfe zum Lebensunterhalt und die Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung). Die entsprechende Argumentation setzt daran an, dass im zugrunde liegenden Eckregelsatz ein bestimmter Anteil für „Fremde Verkehrsdienstleitungen“ vorgesehen ist. Derzeit beträgt dieser Anteil 14,60 €⁴. Die diesen Betrag übersteigenden Kosten sind somit nicht mehr von dem Regelsatz abgedeckt.

Damit kann sich ein Empfänger von Transferleistungen in Magdeburg beispielsweise vier Tageskarten à 3,40 € bei der MVB kaufen. Mit dieser „Mobilitätshilfe“ müssten de facto alle innerstädtischen Fahrten pro Monat hin und zurück abgedeckt werden (Kulturveranstaltungen, Arztbesuch, Beratungsgespräch bei der ARGE etc.). Dieser enge Spielraum für die individuelle Mobilität wird durch den zusätzlichen Betrag in Höhe von 4,00 € durch die Ermäßigung des Magdeburg-Pass nicht wesentlich erweitert. Mit dem Einsatz von 8,00 Euro und der Inanspruchnahme der städtischen Subventionierung von 4,00 Euro ist der Erwerb einer 8-Fahrten-Karte möglich, die eigentlich 12,00 Euro kosten würde. Durch die städtische Ermäßigung wird im Prinzip noch einmal die gleiche Anzahl von Hin- und Rückfahrten möglich (8-Fahrten-Karte nur in einer Reiserichtung gültig), wie im o. g. Beispiel anhand des Regelsatzanteils aufgezeigt worden ist. Die Gesamtschau der zur Verfügung stehenden Mittel für die individuelle Mobilität macht jedoch deutlich, dass mit 8 Hin- und Rückfahrten mit Bahn und Bus für Menschen, die besonders auf den ÖPNV angewiesen sind, starke Einschränkungen verbunden sein dürften.

Einige Kommunen, die erst kürzlich ein Sozialticket eingeführt haben, haben sich diese Argumentation zu eigen gemacht, andere weichen davon erheblich ab. Es ist anzunehmen, dass bei der Festlegung der kommunalen Ermäßigung neben dieser fachlichen Begründung, der sich aus der örtlichen Tarifstruktur im ÖPNV ergebende Differenzbetrag zu den rund 15, 00 € und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der jeweiligen Kommune die Rahmenbedingungen für die Einführung eines Sozialtickets gebildet haben.

Stadt/Kommune	Kosten Sozialticket als Monatskarte (in €)
Dortmund	15,-
LK Unna	15,-
München	22,90
Leipzig	26,-
Köln	28,40
Berlin	33,50

Inwieweit in den Kommunen auch Marketing-Erwägungen eine Rolle gespielt haben, die auf die Gewinnung neuer ÖPNV-Kunden ausgerichtet sind, ist nicht bekannt. Allerdings könnte die relativ geringe Inanspruchnahme der städtischen Vergünstigung als Indiz dafür gewertet werden, dass aufgrund der relativ geringen Ermäßigung viele Berechtigte keine Monatskarte kaufen, weil diese noch zu teuer ist. Die Wortbeiträge betroffener Magdeburger und Magdeburgerinnen auf der ersten Ideenwerkstatt zum Magdeburg-Pass stützen diese Annahme. Es wurde geäußert, dass

⁴ Bernd-Günter Schwabe (2009): Die Zusammensetzung des Regelsatzes im SGB XII bzw. der Regelleistung im SGB II in Höhe von 359 ab dem 1. 7. 2009. In: Zeitschrift für das Fürsorgewesen, 61. Jahrgang, Heft 7/2009, S. 145 – 153. Boorberg, Hannover.

die Monatskarte immer noch viel zu teuer sei und die Abo:cleverCard zur monatlichen Abnahme verpflichten würde, was ein sparsames Umsteigen auf das Fahrrad in den Sommermonaten wenig sinnvoll mache.⁵

Die Annahme, dass weitergehende Ermäßigungen dazu führen würden, dass die MVB damit wesentlich mehr Bedürftige als neue Kunden gewinnen und somit zusätzliche Einnahmen erzielen könnte, kann hier jedoch nicht verifiziert werden. Dieser Sachverhalt sollte Gegenstand von Marketing-Experten sein und geht über die Möglichkeiten der Stellungnahme des Sozial- und Wohnungsamtes hinaus.

Das in Europa weitgehend anerkannte mehrdimensionale Armutskonzept schreibt der Mobilität in Bezug auf gesellschaftliche Teilhabechancen eine große Bedeutung zu. (Im Übrigen hat die theoretischen Grundlagen für dieses Konzept Gerhard Weisser erarbeitet, der als junger wissenschaftlicher Mitarbeiter zur Zeit der Weimarer Republik zum engeren Mitarbeiterkreis der Reformen um den Magdeburger Oberbürgermeisters Hermann Beims zählte.) Allerdings ist es problematisch mit einer mehr oder weniger willkürlichen Setzung des Anteils im Regelsatz das „richtige“ Maß für die individuelle Mobilität zu bestimmen. Das mit der Regelsatzverordnung festgelegte Verfahren zur Bestimmung der Zusammensetzung der Regelsätze ist in der Fachöffentlichkeit umstritten. Kritiker bemängeln das Fehlen eines objektiven Rasters bei der „Bereinigung“ der Einzelpositionen um nicht regelsatzrelevante Bestandteile und die fehlende Kopplung an dem Preissteigerungsindex.

So wird der Eckregelsatz nur alle 5 Jahre auf der Grundlage der Einkommen- und Verbraucherstichprobe (EVS) neu festgelegt und zwischenzeitlich an dem aktuellen Rentenwert der gesetzlichen Rentenentwicklung angepasst. Das Problem der Berücksichtigung der Preisentwicklung besteht insbesondere auch für den Bereich „Verkehr“. Es ist davon auszugehen, dass der Anteil für diesen Einzelposten in Bezug auf den spezifischen Preisindex über diesen langen Zeitraum nicht mehr objektiv darstellbar ist.

Das o. g. mehrdimensionale Armutskonzept nimmt die „Spielräume“ in den Blick, die den Menschen durch die gesellschaftlich zugewiesenen Ressourcen eröffnet oder verwehrt werden und die somit entscheidend für die individuellen Lebensperspektiven sind. Diese Übertragung auf „Spielräume“ findet sich in keinem Bereich des mehrdimensionalen Armutskonzepts so plastisch wieder wie bei der individuellen Mobilität.

Dennoch kann aus dieser fachlichen Stellungnahme für die Notwendigkeit einer größtmöglichen Mobilität von Armut bedrohter Menschen nicht unmittelbar die Verpflichtung abgeleitet werden, dass eine Kommune die Mängel bei der Umsetzung einer Bundesaufgabe ausgleichen müsse. Eine objektive fachliche Bewertung ist erst unter Hinzuziehung politikhistorischer Betrachtungen möglich. So hatte sich in der mittelalterlichen Armenfürsorge die Zuständigkeit der Kommunen in den deutschen Territorien Deutschland für die klassische Armenfürsorge wie Suppenküchen, Obdachlosen- und Altenheime herausgebildet. Mit der Industrialisierung in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts und der Einführung der Sozialversicherung wurde das Risiko der Armut nunmehr an die Erwerbsarbeit gekoppelt. Seit dem ist im Wesentlichen Armutsprävention eine staatliche Aufgaben und bildet sich ab durch die Trägerschaft der Arbeitslosenversicherung und der Regelsätze der Grundsicherung für Arbeitsuchende durch den Bund. Entsprechend der historisch gewachsenen Aufgabenteilung bleiben die Kommunen für die Hilfe zum Lebensunterhalt und die Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung zuständig.

⁵ Landeshauptstadt Magdeburg, Sozial- und Wohnungsamt (2009): Ideenwerkstatt, Magdeburg-Pass 2009, Teil 1. 25.03.2009

Zwar werden in der örtlichen Gemeinschaft als Ort des sozialen Zusammenlebens die Folgen von Armut erlebbar, dennoch besteht die Gefahr, dass auch eine noch so gut gemeinte Solidarität der Stadtbevölkerung den Bund hinsichtlich seiner Aufgaben aus der Pflicht nimmt und somit Kommunalisierungstendenzen von Sozialkosten Vorschub geleistet wird (z. B. die Kostenträgerschaft für die Kosten der Unterkunft im SGB II).

Weiterhin erscheint an dieser Stelle ein Blick auf die vom Stadtrat geforderte Qualifizierung des Magdeburg-Pass erforderlich zu sein, um von den o. g. sozialstaatstheoretischen Überlegungen zurück zu einer pragmatischen städtischen Armutsprävention zu kommen. Erste Ergebnisse der vom Stadtrat im Rahmen des Konzepts zur Weiterentwicklung des Magdeburg-Passes „zum zentralen Kernpunkt der Unterstützung von Menschen in Armut“ in Auftrag gegebenen Befragung haben ergeben, dass die Bürgerinnen und Bürger eher mäßig über den Sozialpass informiert sind und jeder zweite Anspruchsberechtigte keinen Magdeburg-Pass besitzt. Andererseits nutzen Pass-Inhaber Bus und Bahn häufiger als Personen, die keinen Pass besitzen.

Zur tatsächlichen Nutzung der Ermäßigung des Magdeburg-Pass kann jedoch keine Aussage getroffen werden. Es ist aus dieser Befragung nicht ersichtlich, wie viele Tickets mit dem Pass gekauft wurden. In einer Erhebung des Sozial- und Wohnungsamtes wurden die Kosten für die in Anspruch genommenen MVB-Ermäßigungen pro ausgestellten Magdeburg-Pass verglichen. Es zeigte sich hier, dass die Kosten pro Pass im Vergleich von 2007 zu 2008 von 10,63 (2007) Euro auf 8,24 Euro (2008) gesunken sind. Einerseits sind Pass-Inhaber deutlich häufiger auf Bus und Bahn angewiesen als Nicht-Inhaber. Auf der anderen Seite sind die in Anspruch genommenen Ermäßigungen pro ausgestellten Pass im Zeitraum eines Jahres gesunken, was auf eine niedrigere Inanspruchnahme seitens der Magdeburg-Pass-Inhaber schließen lässt. Möglicherweise sind die Pass-Besitzer zu wenig über die Vergünstigungen informiert oder die Ermäßigungen sind zu gering, als das sich die Pass-Inhaber als solche preisgeben möchten.

„Finanzierungsmöglichkeiten für weitergehende Vergünstigungen für die ÖPNV-Nutzung durch das Amt 50 bzw. das Dezernat V“

Das Sozial- und Wohnungsamt sowie das Sozialdezernat verfügen über keine Finanzierungsmöglichkeiten für eine Erhöhung der Ermäßigung bei den Tarifen der MVB.

„mögliche Auswirkungen der Einführung eines Sozialtickets auf Transferleistungen der ARGE“

Sollte es darum gehen, dass die MVB einen vergünstigten Sozialtarif für Empfänger von Fürsorgeleistungen (Arbeitslosengeld II und Sozialgeld nach SGB II, Hilfe zum Lebensunterhalt und Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung nach SGB XII sowie Leistungen nach dem Asylbewerber-Leistungsgesetz) anbieten, hätte eine derartige Vergünstigung nach der derzeitigen Rechtslage keine direkten Auswirkungen auf die Höhe dieser Fürsorgeleistungen. Die erzielten Ersparnisse wären insbesondere kein Einkommen i.S.d. jeweiligen Sozialleistungsgesetze.

Anzumerken ist allerdings, dass erwerbstätige Empfänger von Fürsorgeleistungen, also Personen, die ein nur geringes Erwerbseinkommen erzielen und daher einen ergänzenden Anspruch auf Arbeitslosengeld II haben, im Ergebnis von dem Sozialtarif nicht profitieren dürften. Hier werden unter bestimmten Bedingungen die Fahrtkosten bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel ohnehin in tatsächlicher Höhe vom Einkommen abgesetzt. Reduzieren sich die tatsächlichen Kosten durch den Sozialtarif, sinkt auch der Absetzbetrag. Das würde bedeuten, dass eine Subventionierung der Fahrtkosten sich rein substitutiv und nicht

wie beabsichtigt additiv auswirken würde. Unter Umständen würde durch diese Maßnahme der Bund entsprechend einsparen, wenn der erwerbstätige Empfänger von ergänzendem Arbeitslosengeld II nicht nur die Kosten der Unterkunft (Kostenträger Kommune), sondern darüber hinaus noch einen anteiligen Anspruch auf den Regelsatz (Kostenträger Bund) hat.

Diese Regelung gilt jedoch bereits unter der Voraussetzung der aktuellen Subventionierung von 4,00 €/monatl. Es können jedoch keine Aussagen dazu getroffen werden, wie viel von den rund 4.840 Personen⁶ die Vergünstigungen der MVB nutzen und wie der Verwaltungsvollzug diesbezüglich in der ARGE ist.

Stellungnahme der MVB GmbH

Der aktuelle Ausgleichsbetrag (Basis 2008) von Seiten der Stadt beträgt 176.280 €

Würde für die Fahrkartenarten eine 50%ige Rabattierung (Modell Leipzig) bei gleichen Nutzerzahlen eingeführt, würde sich der Ausgleich von Seiten der Stadt jährlich um 263.307,25 € erhöhen.

Mit steigenden Nutzerzahlen würde sich jedoch auch der notwendige Ausgleich weiter erhöhen. Dies steht jedoch im Widerspruch Umsetzung der zur Haushaltskonsolidierungsmaßnahme 116 (Reduzierung der Zuschüsse an die MVB GmbH), die durch den Stadtrat beschlossen wurde.

Auf der Basis der Haushaltskonsolidierungsmaßnahme 116 und der damit stetig zurückgehenden Ausgleichszahlungen durch die Landeshauptstadt Magdeburg wurden im Verkehrsunternehmen zahlreiche Restrukturierungsmaßnahmen erarbeitet und umgesetzt. Neben umfangreichen Maßnahmen zur Reduzierung der Aufwandspositionen wurde zum 1.12.2008 die Tarif- und Vertriebsreform zur Verbesserung der Einnahmeseite umgesetzt. **Eine zusätzliche Reduzierung der Einnahmen gefährdet die Restrukturierung und kann durch die MVB GmbH nicht getragen werden.**

Vor dem Start des geplanten Verkehrsverbundes marego. im Jahr 2010 wird die MVB GmbH keine Tarifänderung vornehmen. Sämtliche Haustarife der MVB GmbH fließen nach Verbundstart in das Einnahmeaufteilungsverfahren des Verbundes ein.

Die Einführung eines Sozialtickets für das Stadtgebiet ohne 100%ige Ausgleichszahlungen von Seiten der Landeshauptstadt Magdeburg wird von allen am Verbund beteiligten Verkehrsunternehmen abgelehnt.

Aus den o.g. Gründen – insbesondere aufgrund fehlender Finanzierungsmöglichkeiten – kann der Antrag seitens der Verwaltung nicht befürwortet werden.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

⁶ Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Berichtsmonat April 2009

