

Antrag

der **Fraktion DIE LINKE, Fraktion der SPD,
und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN**

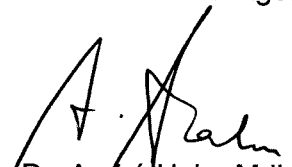
Thema **Mobilität für alle in Sachsen sicherstellen**

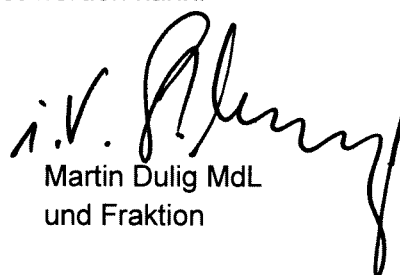
Der Landtag möge beschließen:

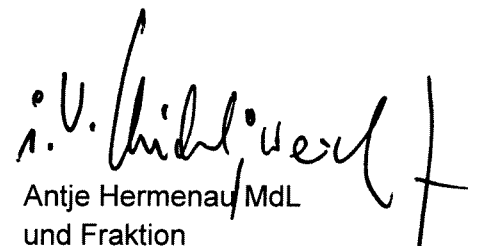
- I. im Freistaat Sachsen ab dem 01. 01. 2011 ein Mobilitätsticket unter Auswertung der Erfahrungen des Landes Brandenburg und der Stadt Leipzig einzuführen.

Die Staatsregierung wird aufgefordert:

- II. bei der Einführung eines Mobilitätstickets sollten folgende Handlungsleitlinien berücksichtigt werden:
 1. Beim Anspruchsumfang eines Mobilitätstickets handelt es sich um ein möglichst kostengünstiges Angebot zur Nutzung des Nahverkehrs ohne zeitliche Einschränkungen. Es soll einfach ohne zusätzliche bürokratische Hürden ausgegeben werden. Die Inanspruchnahme muss frei von Diskriminierung gestaltet werden.
 2. Anspruchsberechtigt in der ersten Phase sollen alle sächsischen Einwohnerinnen und Einwohner sein, die Arbeitslosengeld II oder Sozialgeld (SGB II), Grundsicherung im Alter oder Sozialhilfe (SGB XII) beziehen oder Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz erhalten. Mitglieder einer Bedarfsgemeinschaft haben einen eigenständigen Anspruch unabhängig vom Haushaltsvorstand.
In einer zweiten Phase nach Einführung des Mobilitätstickets soll in Abhängigkeit von der Inanspruchnahme geprüft werden, ob der Empfängerkreis auf weitere einkommensschwache Bevölkerungsgruppen wie z. B. Empfängerinnen und Empfänger von Wohngeld ausgeweitet werden kann.


Dr. André Hahn MdL
und Fraktion


i.V. Martin Dulig MdL
und Fraktion


i.V. Antje Hermenau MdL
und Fraktion

Dresden, den 22. April 2010

Eingegangen am: 29. APR. 2010

Ausgegeben am: 30. APR. 2010

3. Das Anspruchsgebiet des Mobilitätsticket soll die Mobilitätsgrundbedürfnisse sichern, d.h. Mobilität im eigenen Wohnort und in das nächste Oberzentrum ermöglichen. Denn nach der Ordnung des Landesentwicklungsplans halten gerade die Oberzentren bestimmte Leistungen vor, die für die soziale und kulturelle Teilhabe von entscheidender Bedeutung sind. Daher ist die Erreichbarkeit des jeweilig nächsten Oberzentrums die Mindestanforderung an ein wirksames Mobilitätsticket. Um den Mindestanforderungen gerecht zu werden, wäre die Einführung des Mobilitätstickets innerhalb der bestehenden Grenzen der Verkehrsverbünde möglich. Das Mobilitätsticket würde sich somit nahtlos in die bestehenden Verbundtarife integrieren lassen. Berücksichtigt werden muss darüber hinaus die Verschiedenheit der Mobilitätsbedürfnisse im ländlichen und im städtischen Raum, der vorhandenen Tarifsysteme und Übergangsbereiche in den sächsischen Verkehrsverbänden sowie die Tatsache, dass nach der Verwaltungsreform die Grenzen einiger Verkehrsverbünde mehrere Landkreise schneiden (Mittelsachsen, Bautzen). Um diesen Mindestanforderungen ebenfalls gerecht zu werden, sollte die Einführung eines Mobilitätstickets als zweckgebundene Budgetleistung (Gestaltung als Gutscheinsystem zur Zahlung, z. B. über eine elektronische aufladbare Karte) umgesetzt werden.
 4. Das Mobilitätsticket wird als zweckgebundener, verllorener Zuschuss zum Erwerb von Fahrkarten im Öffentlichen Personennahverkehr Sachsens gewährt. Sein monatlicher Betrag bemisst sich an den Kosten einer vergleichbaren Monatskarte am Wohnort der Empfangsberechtigten abzüglich des in der amtlichen Berechnung der Regelsätze für Arbeitslosengeld II für Mobilität vorgesehenen Betrages. Der Eigenanteil der Anspruchsberechtigten sollte den gegenwärtig vorgesehenen Regelsatz im SGB II von 16 Euro/als gegenwärtige Bezugsgröße nicht übersteigen. Eine Verwendung dieses Betrages bis zu 6 Monaten als Budget ist zulässig.
 5. Bei der Einführung eines Mobilitätstickets bedarf es keiner Ausweitung des Leistungsangebots der Verkehrsunternehmen. Bei den Verkehrsverbänden wird darüber hinaus mit weiteren positiven Effekten gerechnet, wie z.B. die Gewinnung und Bindung von neuen Kundinnen und Kunden, eine deutliche Senkung des Anteils an „Schwarzfahrenden“ sowie die bessere Auslastung der Verkehrsmittel gerade im ländlichen Raum.
- III. die Einführung des Mobilitätstickets zum 01. 01. 2011 vorzubereiten und dazu insbesondere die entsprechenden Finanzmittel im Doppelhaushalt 2011/12 des Freistaates einzustellen. Da die Verkehrsverbünde von den zusätzlichen Fahrgästen ebenfalls profitieren werden, sollten sie sich auch an den entstehenden Kosten abhängig von den zu erwartenden Mehreinnahmen angemessen beteiligen.

Begründung:

Ziel des Sozialstaates ist der Abbau erheblicher sozialer Unterschiede und die Sicherung eines angemessenen Lebensstandards für alle Teile der Bevölkerung. Dabei geht es über bloße Existenzsicherung hinaus um Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Um diese Chance auf Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu gewährleisten muss allen Einwohnerinnen und Einwohnern Sachsens ein Mindestmaß an bezahlbarer Mobilität verfügbar sein.

Mobilität ist für die Teilhabe an der Gesellschaft unverzichtbare Voraussetzung geworden, gerade auch für einkommensschwache Menschen - z. B. zur Ausübung von Erwerbsfähigkeit bei der steigenden Anzahl sogenannter Aufstocker (in der Regel Niedriglohnbeschäftigte), zum Erwerb von Bildung, für Behördenwege oder zum Erwerb preiswerter Güter. Mobilität ist schließlich ein entscheidender Faktor, um sozialer Isolation und Ausgrenzung entgegen zu wirken z. B. für diejenigen Haushalte, die nicht über ein eigenes Kfz verfügen (ca. 25 % der sächsischen Haushalte).

Gerade der Öffentliche Nahverkehr ist Teil der Daseinsvorsorgeaufgaben des Freistaates Sachsen und erfüllt die Mobilitätsansprüche volkswirtschaftlich effizient, umweltverträglich und klimaschonend. Die einreichenden Fraktionen wollen deshalb mit dem Mobilitätsticket mehr Menschen den Ein- und Umstieg in den ÖPNV ermöglichen und Rahmenbedingungen in Sachsen schaffen, damit die von Einkommensschwäche Betroffenen ihr Recht auf Mobilität wahrnehmen können.

Mit einem Mobilitätsticket ist also nicht die Forderung nach unbeschränkter Mobilität verbunden sondern die Sicherung eines für soziale Teilhabe erforderlichen Maßes an Mobilität. Ein Mobilitätsticket ist daher aus Gründen der sozialen Gerechtigkeit und Teilhabe, der effizienten Nutzung und Auslastung vorhandener Infrastruktureinrichtungen und aus Gründen des Klima- und Umweltschutzes geboten.

Die Höhe der staatlichen Unterstützungen für Einkommensschwache reicht tatsächlich oft nicht aus, um die Kosten für Mobilität zu decken. Der Gesetzgeber billigt z.B. im Regelsatz für Arbeitslosengeld II zurzeit lediglich einen Anteil von rund 16 Euro monatlich für sämtliche Verkehrsdienstleistungen im Nah- und Fernverkehr für Schienen und Straßenverkehr zu. Davon sind lediglich 11,49 Euro für den Bereich des ÖPNV vorgesehen. Somit sind gerade diejenigen nicht in der Lage, entsprechende preisgünstige Monats- bzw. Fahrkarten zu erwerben, die auf den ÖPNV angewiesen sind – die ihnen verfügbaren finanziellen Mittel des Regelsatzes reichen für die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs nicht aus. Damit wird die Mobilität als ein notwendiger Bestandteil des soziokulturellen Existenzminimums eingeschränkt.

Deshalb fordern die einreichenden Fraktionen, dass alle Einwohnerinnen und Einwohner Sachsens bei nachgewiesener Einkommensschwäche ein Mobilitätsticket in Anspruch nehmen können. Hierfür sollen der Freistaat Sachsen und die kommunalen Verkehrszweckverbände die Verantwortung übernehmen.

In unserer Gesellschaft ist es die Mobilität die Teilhabe erst ermöglicht – sei es durch Erwerbsarbeit, durch Arbeitssuche, Erhalt der Beschäftigungsfähigkeit, Erledigung von Behördenwegen und durch Versorgung unter Nutzung preiswerter Angebote (z.B. Lebensmittel), die nicht im Nahbereich der Wohnung vorhanden sind. Darüber hinaus ist Mobilität notwendig für die soziale und kulturelle Teilhabe sowie die Beteiligung am ehrenamtlichen Engagement. Bei dem geforderten Mobilitäts- bzw. Sozialticket handelt sich dem Grunde nach um eine Rabattierung und nicht um eine finanzielle (soziale) Leistung, da der ÖPNV ein Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge ist. Ver-

gleichbare Rabattierungssysteme bzw. Regelungen greifen z.B. bei der Nutzung von öffentlichen Straßen, Bildungs- und Kultureinrichtungen oder Beratungsstellen. Daseinsvorsorge bedeutet, dass alle Bürgerinnen und Bürger des Landes an diesen Leistungen teilhaben können. Das Mobilitätsticket ist in diesem Sinne keine Leistung, die grundsätzlich preiswert für alle Bevölkerungsgruppen des Landes angeboten wird, sondern nur für diejenigen, die aufgrund ihrer Einkommenssituation einen Bedarf haben.

Das Budget des Mobilitätstickets ist kein Einkommen. Es ermöglicht den Berechtigten jedoch, ihre persönlichen Mobilitätsbedürfnisse diskriminierungsfrei, flexibel und konkret zu befriedigen. Bei der Einführung dieses Mobilitätstickets bedarf es weder der Ausweitung des Leistungsangebots der Verkehrsunternehmen noch der Einführung spezieller Tickets. Bei den Verkehrsverbänden ist darüber hinaus mit weiteren positiven Effekten zu rechnen: z.B. der Gewinnung und Bindung von neuen Kundinnen und Kunden, einer deutliche Senkung des Anteils an „Schwarzfahrenden“ sowie bessere Auslastung der Verkehrsmittel gerade im ländlichen Raum.

In Zeiten des Klimawandels brauchen wir eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs. Sachsen hat sich zur Umsetzung ökologischer Ziele verpflichtet. Bei einer Entscheidung für die Einführung eines Mobilitätstickets sollten demnach auch ökologische Indikatoren, wie die Vermeidung von CO² durch die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs berücksichtigt werden. Ferner sind die Verringerung der Schadstoffbelastung und des Verkehrslärms relevante Faktoren.

So wird das neue Mobilitätsticket zuallererst ein Instrument der ‚Ermöglichung‘. Es soll Aktivitäten auslösen, die zur Beendigung der Hilfebedürftigkeit führen können. Insofern ist das Mobilitätsticket nicht als ‚Hängematte‘, sondern als ‚Türöffner‘ oder ‚Distanzüberwinder‘ zu verstehen. Zugleich müssen die Berechtigten für die Erfüllung der Grundbedürfnisse einen Eigenanteil aufbringen. Das ist für den berechtigten Personenkreis ein erheblicher Teil des monatlich zur Verfügung stehenden Einkommens (vgl. Erörterungen zum Regelsatz).

Es darf also unterstellt werden, dass der Kauf eines Mobilitätstickets eine bewusste Entscheidung für die aktive und selbstbestimmte Teilhabe an der Gesellschaft darstellt. Der Kauf eines Mobilitätstickets ist folglich eine durchaus mittelfristige Investition in die Zukunft (Arbeit und Arbeitsfähigkeit, Bildung, soziale Kontakte etc.). Eine soziale Politik, welche Stärkung von Teilhabechancen, Förderung von Arbeitsmarkt und Wirtschaft sowie Anwendung flexibler sozialpolitischer Instrumente als einheitlichen Ansatz versteht, ist umfassend und zielführend. Sachsen würde mit der Entscheidung für ein landesweites Mobilitätsticket auf Integration, auf Teilhabe, auf die Wahrnehmung von Chancen und auf die Stärkung des sozialen Zusammenhalts setzen.