

Petition an den Leipziger Stadtrat und die LVB

ÖPNV muss für alle bezahlbar werden!

Mobilität und Teilhabe am gesellschaftlichen Leben für die einkommensschwächsten Familien und Leipziger*innen

Die Unterzeichner*innen bitten den Leipziger Stadtrat und die LVB auf folgende Verbesserungen umzusetzen:

- Reduzierung des Preises der Leipzig-Pass-Mobilcard (LPMC) ohne Aboverpflichtung auf 20 Euro monatlich
- Erweiterung der Gültigkeit der LPMC auf alle Zonen, die an die Kernzone 110 grenzen
- Einführung von ermäßigten Leipzig-Pass-Einzeltickets für Leipzig-Pass-Inhaber, die den Tarifzonen entsprechend auf der jeweiligen Höhe der Einzelkarte Kind liegen (damit keine zusätzliche Tarifikategorie geschaffen werden und damit das Tarifsystem verkompliziert werden muss)
- für Inhaber eines Leipzig-Pass-Einzeltickets oder einer Leipzig-Pass-Mobilcard kostenlose Mitnahme von eigenen Kindern oder Enkel*innen im Alter bis 18 Jahre
- für Inhaber eines Leipzig-Pass-Einzeltickets oder einer Leipzig-Pass-Mobilcard kostenlose Mitnahme von Hunden oder Fahrrädern

Begründung

Etwa alle zwei Jahre werden die Ticketpreise der Leipziger Verkehrsbetriebe erhöht, so das nächste Mal am 1. August 2018. Der Preis einer Einzelfahrt hat sich damit seit 2003 innerhalb von 15 Jahren von 1,30 Euro auf 2,70 Euro mehr als verdoppelt! Die allgemeine Preissteigerung in Deutschland (Teuerungsrate) im selben Zeitraum liegt lediglich bei 23,4%. Seit 2016 kostet die Leipzig-Pass-Mobilcard, das soziale Ticket der LVB, 35 Euro, was einer Preiserhöhung von 35% seit ihrer Einführung 2009 entspricht. Die allgemeine Teuerungsrate von 2009 bis 2016 ist mit 9% deutlich niedriger. Aufgrund dieser überpro-

portionalen Preiserhöhungen wird es besonders für Familien und Bürger*innen mit geringem Einkommen immer schwieriger den ÖPNV zu bezahlen.

Mobilität ist für alle, die in einer Großstadt wie Leipzig leben, unverzichtbar, sei es z. B. um zu Fachärzt*innen oder Behörden zu gelangen, ein Ehrenamt auszuüben, Sport zu treiben, Verwandte und Freund*innen besuchen zu können und insgesamt am gesellschaftlichen und kulturellen Leben teilzunehmen. Es ist in diesem Zusammenhang auch bedenkenswert, dass Kinder in besonderem Maße in ihrer Lebensqualität und Entwicklung beeinträchtigt werden, wenn ihre Eltern mit ihnen den ÖPNV aufgrund zu hoher Kosten nicht oder nur stark eingeschränkt nutzen können. In Leipzig leben nach Studien der Bertelsmann-Stiftung und Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Instituts der Hans-Böckler-Stiftung zwischen 25% und 30% aller Kinder in Familien oder bei Alleinerziehenden, die von Armut bedroht sind.

Besonders hart trifft es die Leipziger*innen, die längerfristig oder sogar dauerhaft mit dem Existenzminimum auskommen müssen. Das können sein:

- Familien, Alleinerziehende, Paare und Singles die ALG II bekommen und derzeit keinerlei Erwerbseinkommen haben
- Senior*innen, die Grundsicherung im Alter beziehen
- Menschen, die aufgrund von gesundheitlichen Problemen, dauerhaft erwerbsgemindert sind und ebenfalls Grundsicherung erhalten
- Menschen im Asylverfahren, die, weil sie einem absoluten Arbeitsverbot unterliegen, keine Zuverdienstmöglichkeit haben
- Menschen mit geringen Einkommen am Existenzminimum, die keine sozialen Transferleistungen beantragen möchten oder keinen Anspruch darauf haben

Deshalb wurde 2009 die Leipzig-Pass-Mobilcard, das soziale Monatsticket der LVB, eingeführt. Sie wurde im Jahr 2016 jeden Monat durchschnittlich von etwa 23.000 Bürger*innen genutzt, Tendenz klar steigend. Wenn die Statistiken zur Einkommensarmut und zu den Leistungen der sozialen Mindestsicherung aus dem Sozialreport der Stadt Leipzig 2017 betrachtet werden, hätte geschätzt etwa jede 6.-8. Leipziger*in aufgrund ihres niedrigen Einkommens die Möglichkeit die Leipzig-Pass-Mobilcard zu nutzen.

Der aktuelle Preis der Leipzig-Pass-Mobilcard von 35 Euro steht im Widerspruch zu den

aktuellen Regelsätzen für die soziale Mindestsicherung (Existenzminimum) in denen für den ÖPNV nur 27,85 Euro im Monat, insgesamt für alle Formen der Mobilität 34,66 Euro vorgesehen sind. Die drastischen Preiserhöhungen der letzten acht Jahre (insgesamt 35 %) konnten nicht von den Erhöhungen bei den Regelsätzen aufgefangen werden, da diese mit insgesamt nur 14% deutlich darunter lagen.

Wie man leicht sehen kann, bleibt jemandem, der am Existenzminimum lebt, nach dem Kauf einer Leipzig-Pass-Mobilcard keinerlei Spielraum mehr, z.B. ein Fahrrad zu unterhalten, wenigstens einmal im Jahr Verwandte oder Freund*innen außerhalb der engsten Leipziger Stadtzone zu besuchen oder ein Auto für einen notwendigen Transport für ein paar Stunden zu mieten.

Wenn man sich die Leipzig-Pass-Mobilcard spart und auf Einzelfahrten setzt, kommt man bei einem Ticketpreis von 2,60 Euro (2,70 Euro ab 1.August 2018) auch nicht weit: schon mit monatlich 6 Fahrten hin und zurück, nicht einmal 2 pro Woche, liegt man bereits bei 31,20 Euro. Deshalb ist es sehr wichtig und sinnvoll, ermäßigte Einzelfahrten für Bürger*innen mit Leipzig-Pass einzuführen, damit für sie auch eine gelegentliche Nutzung von Bus, Bahn und S-Bahn bezahlbar wird. Gerade Menschen mit niedrigsten Einkommen benötigen diese Flexibilität, um mit ihrem sehr knapp bemessenen Geld besser wirtschaften und auszukommen zu können.

*Anmerkung: Die Wurzel des Problems ist, dass die Regelsätze ganz offensichtlich zu niedrig sind, nicht nur in puncto Mobilität. Aus dem Koalitionsvertrag der aktuellen Regierungsparteien und den Äußerungen unseres neuen Bundesminister für Arbeit und Soziales, Hubertus Heil geht allerdings leider nichts hervor, was Hoffnung macht, dass hier in absehbarer Zeit Verbesserungen zu erwarten sind. Deshalb sehen wir in einer sozialeren Preisgestaltung bei der LVB derzeit den einzige konkreten Lösungsansatz, damit Leipziger*innen mit geringem Einkommen nicht weiter in ihrer Mobilität ausgebremst und somit einer essenziellen Voraussetzung für soziokulturelle Teilhabe beraubt werden.*

Ausführliche Darstellung der Problematik

Mobilität und insbesondere die Nutzung des ÖPNV sind unverzichtbare Voraussetzungen für die verfassungsrechtlich zugesicherte, gesellschaftliche Teilhabe aller Bürger*innen

Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, das kann ein Besuch bei Verwandten oder Freunden sein, das Abholen der Kinder vom Kindergeburtstag, der Weg zum Sportverein oder die Fahrt zum Stadtfest. Auch um Bildungsangebote wahrzunehmen, ein Ehrenamt auszuüben oder sich in einer politischen Partei zu engagieren, muss man meist auch mit dem ÖPNV mobil sein können. Menschen mit geringem Einkommen fehlt für solche Fahrten häufig das Geld, zumal auch Unverzichtbares wie z.B. ein Facharzt- oder Behördentermin häufig mit dem ÖPNV erledigt werden muss.

Das Bundesverfassungsgericht hat seit 2010 mehrmals darauf hingewiesen: *„Das Grundrecht auf Gewährleistung eines menschenwürdigen Existenzminimums aus Art. 1 Abs. 1 Grundgesetz in Verbindung mit dem Sozialstaatsprinzip des Art. 20 Abs. 1 Grundgesetz sichert jedem Hilfebedürftigen diejenigen materiellen Voraussetzungen zu, die für seine physische Existenz und für ein Mindestmaß an Teilhabe am gesellschaftlichen, kulturellen und politischen Leben unerlässlich sind.“*

Die Sicherung physischer Grundbedürfnisse wie ein Dach über dem Kopf, Essen und Kleidung und Gesundheitsversorgung sind also allein nicht ausreichend, ein menschenwürdiges Dasein zu ermöglichen. Zusätzlich dazu hat jeder Mensch ein Recht auf die *„Möglichkeit zur Pflege zwischenmenschlicher Beziehungen und zu einem Mindestmaß an Teilhabe am gesellschaftlichen, kulturellen und politischen Leben.“* Eine unverzichtbare Voraussetzung hierfür ist Verkehrsmobilität. Allen BürgerInnen in Leipzig, auch denen, die am finanziellen Existenzminimum leben müssen, bezahlbare Möglichkeiten zur regelmäßigen Nutzung des ÖPNV zu geben, ist also ein verfassungsrechtlich zugesicherter und unverzichtbarer Bestandteil staatlicher Daseinsfürsorge.

Die Leipzig-Pass-Mobilcard (LPMC) – das soziale Monatsticket der LVB

Im Jahr 2009 wurde vom Stadtrat in Zusammenarbeit mit der LVB die Leipzig-Pass-Mobilcard (LPMC), ein preisvergünstigtes LVB Monatsticket für 26 Euro, das rund um die Uhr in

der Leipziger Kernzone 110 gültig ist, als „*Instrument zur Förderung der Mobilität für Leipziger Bürgerinnen und Bürger mit geringem Einkommen*“ (Geschäftsbericht Sozialamt Leipzig 2010) eingeführt. Voraussetzung für ihren Kauf ist der Besitz des 1992 eingeführten, kostenlosen Leipzig-Passes, mit dem verschiedene Angebote städtischer oder stadtnaher Einrichtungen zu ermäßigten Gebühren und Preisen in Anspruch genommen werden können. Auf den Leipzig-Pass und die LPMC kann Leipzig als soziale Stadt für alle Bürger*innen zu recht stolz sein, denn diese ermöglichen einkommensschwachen Familien und Bewohner*innen die Ausgestaltung familiärer und sozialer Kontakte innerhalb ihrer Stadt sowie eine gewisse Teilhabe am gesellschaftlichen und kulturellen Leben wie z.B. die Ausübung ehrenamtlicher Tätigkeiten, sportliche Aktivitäten sowie die Nutzung vielseitiger Bildungsangebote und der vielen Bibliotheken in Leipzig.

Die LPMC war von Anfang an ein großer Erfolg, wenn man die Nutzungszahlen betrachtet. Sie wurde 2016 auf den Monat bezogen von durchschnittlich 22.918 Bürger*innen (Sozialreport der Stadt Leipzig 2016) gekauft. Das waren 25,3% mehr als 2010, Tendenz weiterhin steigend. Im Umkehrschluss muss man leider auch konstatieren, dass die Anzahl der Familien und Bürger*innen, deren Einkünfte so niedrig sind, dass sie aufgrund ihrer finanziell schwierigen Lage auf dieses Angebot angewiesen sind, steigt.

Mittlerweile hat sich allerdings mit der Tarifierung 2017 der Preis auf 35 Euro erhöht, was einer Steigerung von 35% seit 2009 entspricht. Die Regelsätze für die soziale Mindestsicherung (Existenzminimum) haben sich in diesem Zeitraum lediglich um 14% erhöht. Für die Leipziger*innen, die ein geringes Einkommen haben, wird es im Angesicht dieser Entwicklung seit einigen Jahren zunehmend schwieriger, auch mit dem ÖPNV mobil zu bleiben, Kontakte zu pflegen und am gesellschaftlichen und kulturellen Leben teilzunehmen.

Speziell bei Familien und Bürger*innen, welche mit Grundsicherungssätzen am Existenzminimum leben müssen, in dem nur 34,66 Euro monatlich für Mobilität vorgesehen sind, führt der Preis der LPMC von 35 Euro und das Fehlen von vergünstigten Einzeltickets (abgesehen vom in dieser Situation leider wenig geeigneten Abo Flex mit 4,90 Euro Monatsgebühr und mindestens 6 Monaten Laufzeit) zu einer für eine vielseitige, moderne und lebendige Stadt, wie es Leipzig ist, nicht hinnehmbaren Einschränkung bei der Verkehrsmobilität. Schließlich ist der ÖPNV nicht die einzige Form, sich fortzubewegen. Gerade in einer fahrradfreundlichen Stadt wie Leipzig mit ihren vielen Parks und dem sie durchziehen-

den Auwaldgürtel sollte es möglich sein, trotz der Ausgaben für den ÖPNV noch in angemessenem Umfang ein Fahrrad zu unterhalten und gelegentlich weitere Mobilitätsbausteine nutzen zu können.

„Die Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig“, die derzeit unter Beteiligung der Öffentlichkeit von Fachleuten erarbeitet wird und im Frühjahr 2018 vom Stadtrat beschlossen werden soll folgt der Vision „...*Mobilität sicher, zuverlässig, sauber, bezahlbar und als Möglichkeit der Teilhabe für alle Bevölkerungsgruppen zu gestalten...*“ und hat unter anderem als Ziel „...*Verkehrssysteme sollen funktionsgerecht, sozialverträglich und umweltgerecht sein...*“ (<https://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/verkehrsplanung/mobilitaetsstrategie-2030/> , abgerufen am 9.4.2018)

Auch in Anbetracht dessen, ist es wichtig und aktuell, der Forderung nach bezahlbaren LVB-Fahrkarten und einem ÖPNV, der niemanden aufgrund seines niedrigen Einkommens ausschließt, Aus- und Nachdruck zu verleihen.

Welche und wie viele Bürger*innen betrifft es?

Von einer Verbesserung der Tarife der LVB im Sinne sozialer Inklusion profitieren im Grunde genommen alle Leipziger*innen, deren Einkünfte so gering sind, dass sie sich überlegen müssen, ob sie sich eine Fahrt mit der LVB oder S-Bahn leisten können. Um das klarer zu definieren, möchte ich mich vor allem auf die Menschen beziehen, die einen Leipzig-Pass haben oder Anspruch auf diesen hätten. Innerhalb dieser Gruppe wird die Finanzierung von Mobilität besonders schwierig, für Menschen, die nur vom Existenzminimum (Regelsatz) leben müssen.

Anspruch auf einen Leipzig-Pass haben alle Leipziger*innen, denen, nachdem sie ihre Miete bezahlt haben, nicht mehr als der 1,5fache Regelsatz zum Leben bleibt (bei einer Einzelperson sind das derzeit 624 Euro, für Partner*innen in einer Bedarfsgemeinschaft 561 Euro). 2015 gab es 62.065 Leipzig-Pass-Inhaber*innen. (Sozialreport der Stadt Leipzig 2017).

2016 bezogen 76.827 Leipziger*innen Leistungen der sozialen Mindestsicherung, das sind 13,3 % aller Einwohner*innen Leipzigs (Sozialreport der Stadt Leipzig 2017), also jede 7. bis 8. Person. Diese Gruppe setzt sich wie folgt zusammen:

- Aufstocker*innen oder Arbeitslose, die ALG II bekommen (66.819 im Jahr 2016 –

Sozialreport der Stadt Leipzig 2017)

- Rentner*innen, die aufgrund ihrer niedrigen Rente auf Grundsicherung im Alter angewiesen sind (2660 im Jahr 2016 – Sozialreport der Stadt Leipzig 2017)
- dauerhaft voll Erwerbsgeminderte, welche Grundsicherung bekommen, weil ihre EU-Rente nicht reicht, das Existenzminimum zu sichern (1549 im Jahr 2016 – Sozialreport der Stadt Leipzig 2017)
- Empfänger*innen von Leistungen nach dem SGB XII, also Hilfen zum Lebensunterhalt der Sozialhilfe) (1.379 im Jahr 2016 – Sozialreport der Stadt Leipzig 2017)
- Bürger*innen, die Regelleistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz erhalten (3.900 im Jahr 2016 - Sozialreport der Stadt Leipzig 2017)

Die Armutsgefährdungsquote, die sich damit stark überschneidet, also der Prozentsatz der Haushalte die weniger als 60% des Medianeinkommens haben, lag für Leipzig bei 17,1% (Sozialreport der Stadt Leipzig 2017). Etwa jeder 6. Haushalt war also von Armut betroffen oder bedroht. Man kann davon ausgehen, dass die Mitglieder der meisten dieser Haushalte und der überwiegende Teil derjenigen, die Leistungen der sozialen Mindestsicherung erhalten, Anspruch auf einen Leipzig-Pass, also auch auf die LPMC und zukünftig wünschenswerte soziale Einzeltickets hätten.

Wie viele Menschen davon am Existenzminimum leben müssen, konnte ich dem Sozialreport der Stadt Leipzig 2016 nicht entnehmen. Es ist aber klar, dass es alle betrifft, die aktuell keine Zuverdienstmöglichkeit finden, die aus familiären, gesundheitlichen oder Altersgründen nicht in der Lage sind, wenigstens eine kleine bezahlte Tätigkeit auszuüben oder als Asylbewerber*in rein rechtlich absolutes Arbeitsverbot haben.

Zusammenfassend ist es also leicht zu sehen, dass das Problem zu hoher Kosten für den ÖPNV eine große Zahl Leipziger Bürger*innen aus allen Altersgruppen in den unterschiedlichsten Lebenslagen betrifft.

Wie soll ich meine Mobilität bezahlen, wenn ich am Existenzminimum lebe?

2018 beträgt das statistisch ermittelte Existenzminimum, also der aktuelle Regelsatz 416 Euro für eine alleinstehende Person (374 Euro für Partner in einer Bedarfsgemeinschaft). In dem Regelsatz von 416 Euro sind ganze 34,66 Euro für Mobilität enthalten.

Wenn man sich eine Leipzig-Pass-Mobilcard für 35 Euro kauft, überschreitet man bereits die monatliche Summe, die im Regelsatz für Mobilität enthalten ist. Es bleibt dann kein Geld mehr für eine einzige Fahrt außerhalb der engsten Stadtzone 110, die Mitnahme von Kindern oder Enkel*innen, eines Hundes oder seines Fahrrads. Man kann außerdem nicht einen Euro beiseite legen, um sich wenigstens einmal im Jahr einen Ausflug ins nächste Umland, geschweige denn eine Reise zu Freund*innen und Verwandten außerhalb Leipzigs zu leisten, ein Carsharing-Angebot für einen wichtigen Transport nutzen oder sein Fahrrad unterhalten zu können. Vom Kauf eines Fahrrads oder Fahrradanhängers für Kinder gar nicht zu reden.

Sich die Leipzig-Pass-Mobilcard im Jahresabo 10% rabattiert für 31,60 Euro monatlich zuzulegen ist für viele keine gute Alternative, sei es für diejenigen, die in den wärmeren Monaten ihr Fahrrad bevorzugt benutzen oder diejenigen, die Leipzig-Pass-Mobilcard nicht dauerhaft regelmäßig nutzen, sondern flexibel bleiben wollen. Ein Jahresabo das einem durch monatliche Fixkosten die finanzielle Flexibilität und den resultierenden Handlungsspielraum weiter einschränkt, ist für Menschen mit geringem Einkommen wenig vorteilhaft, selbst wenn damit theoretisch 10% gespart werden können.

Regelsatz für Mobilität versus realistische Kosten für ein Mindestmaß an Mobilität

Ich gehe nachfolgend davon aus, dass sich Bürger*innen, die vom Existenzminimum leben, im Normalfall kein Auto leisten können und die, die etwas darüber liegen, auf alle Fälle deutlich seltener als andere, denen es finanziell besser geht. Ihre Mobilität ist also schon von vornherein begrenzt.

Hier folgen ohne Anspruch auf Vollständigkeit Beispiele für Mobilitätsbausteine, die je nach persönlichem Bedarf als unverzichtbar angenommen werden können, wenn Alltagsbewältigung und ein Mindestmaß an gesellschaftlicher Teilhabe möglich sein sollen. Sie müssten aus finanziellen Gründen derzeit alle entfallen, wenn man die im Regelsatz für Verkehr enthaltenen 34,66 Euro für eine LPMC zu 35 Euro aufgebraucht hat:

- **Unterhalt eines Fahrrads:**
 - Anschaffungskosten von 300 Euro für ein sehr preiswertes Fahrrad auf 7 Jahre gerechnet (Abnutzungszeitraum laut Steuerrecht - AfA für Fahrräder): ca. 3,50 Euro/Monat

- Diebstahlversicherung (gerade für Einkommensschwache unverzichtbar, da sie ein gestohlenen Rad nicht einfach durch einen Neukauf ersetzen können): 2 - 4 Euro/Monat (je nachdem, ob in Hausratversicherung einschussfähig)
- Instandhaltungskosten (wenn nur die kompliziertesten Reparaturen beim Fahrradhändler durchgeführt werden, also im wesentlichen nur Materialkosten): 3 - 6 Euro/Monat, je nach Häufigkeit der Nutzung
- Summe: 8,50 – 13,50 Euro/Monat
- Einmal jährlich eine Taxifahrt, um am späteren Abend z.B. von einer Geburtstagsfeier sicher nach Hause zu kommen (betrifft vor allen Senior*innen oder Frauen): 2 Euro/Monat
- Einmal im Jahr eine Fahrt, hin und zurück, in eine Stadt außerhalb des MDV via Fernbus oder Deutsche Bahn: je nach Entfernung 2-5 Euro/Monat
- Einmal in zwei Jahren ein Transport für den ein Carsharing-Transporter für 5 Stunden und 15 km Gesamtfahrstrecke benötigt wird: 2,50 Euro/Monat
- Halbjährlich ein kleiner Ausflug ins Leipziger Umland (4 Zonen im MDV Gebiet hin und zurück): 2 Euro/Monat

(Die geschätzten Kosten dafür orientieren sich dabei jeweils am Preiswertesten, was irgendwie denkbar ist. Also z.B. bei der Fahrt in eine andere Stadt, besondere Rabattangebote der Bahn oder günstigste Fahrten mit einem Fernbus. Oder das Mieten des Transporters zu wenig frequentierten Zeiten, in denen deshalb der Stundenpreis besonders niedrig ist.)

Ideen und Vorschläge zur Verbesserung der Mobilitätssituation von Leipziger*innen die einen Leipzig-Pass besitzen

- Reduzierung des Preises der Leipzig-Pass-Mobilcard ohne Aboverpflichtung auf 20 Euro monatlich
- Erweiterung der Gültigkeit der LPMC auf alle Zonen, die an die Kernzone 110 grenzen
- Einführung von ermäßigten Leipzig-Pass-Einzeltickets für Leipzig-Pass-Inhaber, die den Tarifzonen entsprechend auf der jeweiligen Höhe der Einzelkarte Kind liegen

(damit keine zusätzliche Tarifikategorie geschaffen werden und damit das Tarifsystern verkompliziert werden muss)

- für Inhaber eines Leipzig-Pass-Einzeltickets oder einer Leipzig-Pass-Mobilcard kostenlose Mitnahme von eigenen Kindern oder Enkel*innen im Alter bis 18 Jahre
- für Inhaber eines Leipzig-Pass-Einzeltickets oder einer Leipzig-Pass-Mobilcard kostenlose Mitnahme von Hunden oder Fahrrädern

Gedanken zu Finanzierbarkeit bzw. Machbarkeit

Auf den ersten Blick scheint es klar, dass die Stadtkasse bzw. die Budgets der LVB mit der Umsetzung der Vorschläge zusätzlich belastet würden. Es sollte jedoch am besten durch ein unabhängiges Gutachten) genau geprüft und ermittelt werden, inwieweit Mindereinnahmen aufgrund niedrigerer Preise der LPMC, vergünstigter Einzeltickets, Wegfall des Zuschlags für eine zusätzliche Zone und der vorgeschlagenen Mitnahmemöglichkeiten für Leipzig-Pass-Inhaber*innen durch erhöhte Nutzung und neue Kund*innen teilweise, vollständig oder gar überkompensiert werden könnten.

Es gibt derzeit nicht wenige, die quasi „auf Teufel komm raus“ sämtliche Wege mit dem Rad oder zu Fuß erledigen oder Wege weglassen, wenn sie verzichtbar sind, weil die Ticketpreise über ihrer persönlichen Schmerzgrenze liegen. Falls Preissenkungen erfolgen würden, könnte diese Gruppe den ÖPNV in Leipzig häufiger nutzen und Neukunden könnten gewonnen werden. Somit würden bestehende Kapazitäten beim ÖPNV besser ausgenutzt. Jeder, der auf diesem Wege die Vorteile des ÖPNV für Mobilität in Leipzig über längere Zeit schätzen gelernt hat, ist eine potentielle Stammkund*in, die den LVB im Idealfall weiterhin erhalten bleiben kann, auch wenn sich hoffentlich ihre persönliche finanzielle Situation gebessert hat und sie zur „Vollzahler*in“ wird. Das wäre auch im Sinne einer ökologisch orientierten Entwicklung des Stadtverkehrs in einer stetig stark wachsenden Großstadt sehr wünschenswert, weil ein stärkerer Anteil des ÖPNV im Vergleich zum Autofahren hier vorteilhaft, wenn nicht unverzichtbar ist in Zeiten von drohenden Dieselfahrverboten und Verkehrskollaps sowie zunehmender Parkplatzprobleme.

Fazit

Die genannten Vorschläge würden die beschriebenen Missstände beseitigen und die Mobilität für Leipziger*innen verbessern, die aufgrund ihrer schwierigen Finanzlage Anrecht auf den Leipzig-Pass haben, so dass ihre gesellschaftliche Teilhabe nicht mehr so stark von zu hohen LVB Ticketpreisen behindert wird.