

20.10.2011

Ausschuss für Arbeit, Gesundheit, Soziales und Integration

**Günter Garbrecht MdL**

Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr

**Dieter Hilser MdL**

## **Einladung**

25. Sitzung (öffentlich)  
des Ausschusses für Arbeit, Gesundheit, Soziales und Integration

26. Sitzung (öffentlich)  
des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Verkehr

**am Dienstag, dem 8. November 2011,**

**nachmittags, 15.00 Uhr, Raum E 3 – A 02**

Landtag Nordrhein-Westfalen  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

Gemäß § 52 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Landtags berufen wir die Ausschüsse ein und setzen folgende Tagesordnung fest:

### **Tagesordnung**

**Mobilität und soziale Teilhabe sind Grundrechte - Ein landesweites Sozialticket ist eine Notwendigkeit**

Antrag der Fraktion DIE LINKE  
Drucksache 15/1682

**- Öffentliche Anhörung -**

gez. Günter Garbrecht  
- Vorsitzender -

gez. Dieter Hilser  
- Vorsitzender -

F. d. R.

(Dr. Kober)  
Ausschussassistent

### **Anlagen**

Verteiler  
Fragenkatalog



**Anhörung  
des Ausschusses für Arbeit, Gesundheit, Soziales und Integration  
und des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Verkehr**

**„Mobilität und soziale Teilhabe sind Grundrechte -  
Ein landesweites Sozialticket ist eine Notwendigkeit“**

Antrag der Fraktion DIE LINKE - Drucksache 15/1682

Dienstag, 8. November 2011  
15.00 Uhr, Raum E 3 - A 02

**Verteiler**

---

Heiko Holtgrave  
Akoplan – Institut für soziale und  
ökologische Planung  
Dortmund

Michael Weißenstein  
Aufsichtsrat Kölner Verkehrsbetriebe  
Köln

Helmut Kanand  
Essener Verkehrs AG  
Essen

Stefan Koch  
Sozialverband Deutschland  
Landesverband NRW  
Düsseldorf

Frank Treutler  
Stadt Münster - Sozialamt -  
Münster

Verband der Verkehrsunternehmen  
VDV NRW  
Volker Wente  
Köln

Mario Krüger  
Mitglied im Verwaltungsrat  
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr  
Dortmund

Michael Block  
NWO  
Düsseldorf

Dr.-Ing. Ulrike Reutter  
ILS – Institut für Landes- und  
Stadtentwicklungsforschung gGmbH  
Dortmund

Arbeitsgemeinschaft der kommunalen  
Spitzenverbände  
c/o Städtetag NRW  
Köln

Deutscher Gewerkschaftsbund  
Bezirk Nordrhein-Westfalen  
Düsseldorf

IHK NRW - Die Industrie- und Handels-  
kammern in Nordrhein-Westfalen e. V.  
Düsseldorf

DSW21  
Dortmunder Stadtwerke AG  
Herrn Guntram Pelke  
Vorstandsvorsitzender  
Dortmund

Dr. Hermann Paßlick  
Verbandsvorsteher des NWL  
Nahverkehr Westfalen-Lippe  
Unna

Werner Haßenkamp  
Präsident Gemeindeprüfungsanstalt NRW  
Herne

Martin Husmann  
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr  
Gelsenkirchen

Dr. Michael Schmitz  
(Beigeordneter Stadt Mönchengladbach)  
Städtetag NRW  
Köln

Erster Beigeordneter Tim Kähler  
Stadt Bielefeld  
Bielefeld

\* \* \*

**Ausschuss für Arbeit, Gesundheit Soziales und Integration  
und Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr**

**Öffentliche Anhörung am 8. November 2011**

**„Mobilität und soziale Teilhabe sind Grundrechte -  
Ein landesweites Sozialticket ist eine Notwendigkeit“**  
Antrag DIE LINKE, Drs. 15/1682

## **Fragenkatalog**

1. Ist es aus Ihrer Sicht Aufgabe der Landespolitik, hinsichtlich der Mobilität in NRW vergleichbare Verhältnisse in allen Bevölkerungsschichten zu schaffen und zu gestalten?
2. Wie teuer sollte eine mit Landesmitteln bezuschusste Monatskarte für Bezieher/-innen von Grundsicherungsleistungen und Menschen, deren Einkommen 130 Prozent der örtlich durchschnittlichen Grundsicherungsleistungen nicht überschreitet, höchstens sein, damit es von der Zielgruppe tatsächlich in Anspruch genommen werden kann?
3. Welche Erfahrungen beziehungsweise Erwartungen existieren hinsichtlich der Wirkung auf die Verbesserung der Teilhabemöglichkeiten von Menschen mit geringen Einkünften, und wie wirkt sich dies auf den sozialen Frieden in einer Kommune, Kreis oder Verbundgebiet aus?
4. Welchen Zusammenhang sehen Sie zwischen der Preisgestaltung eines Sozialtickets und der Anzahl der Nutzer/-innen?
5. Welche Verbesserungsmöglichkeiten sehen Sie, damit die Inanspruchnahme bzw. Zahl die Neuerwerbung an Sozialtickets erhöht werden kann? Welche empirischen Erfahrungen aus Untersuchungen oder Beratungsgesprächen existieren bezüglich der Mobilität von Personen die zum Erwerb eines Sozialtickets berechtigt sind?
6. Welche Leistungsmerkmale (räumlicher und zeitlicher Geltungsbereich, Abonnement-Verpflichtung, Fahrradmitnahme, Übertragbarkeit u. a.) sollte ein Sozialticket aus Ihrer Sicht mindestens beinhalten?
7. Falls in Ihrer Stadt, Ihrem Kreis, Ihrem Verbundgebiet ein Sozialticket aktuell oder künftig angeboten wird: Zu welchen Konditionen wird das Sozialticket angeboten oder soll ab welchem Zeitpunkt angeboten werden?
  - a. Welchen Leistungsbereich umfasst dieses Sozialticket?
  - b. Wird das Sozialticket zusammen mit anderen Vergünstigungen angeboten?
  - c. Welche Annahmen liegen dieser konkreten Tarifgestaltung zu Grunde?
  - d. Welche Vergünstigungen ergeben sich aus der Tarifgestaltung des Sozialtickets gegenüber den bisher angebotenen Tarifen?
  - e. Wer gehört beziehungsweise wird zum Berechtigtenkreis gehören?

- f. Wie viele Personen gehören absolut zu dem Berechtigtenkreis und relativ im Verhältnis zur Wohnbevölkerung?
  - g. Welche Erkenntnisse existieren hinsichtlich des Alters, des Geschlechts und des Migrationshintergrundes des Berechtigtenkreises?
  - h. Welches Kostenausgleichsverfahren wird bezüglich der Sozialtickets zwischen den Verkehrsbetrieben und Kommunen und Kreisen durchgeführt?
8. Welche Landesmittel wären Ihrer Kenntnis nach notwendig, um landesweit ein bedarfsgerechtes Sozialticket zu finanzieren, und sollte dieser Zuschuss dynamisiert werden?
  9. Sind durch die Einführung eines Sozialtickets Mehrerlöse zu erwarten, die geeignet sind, Mindereinnahmen teilweise zu kompensieren?
  10. Entstehen den Verkehrsunternehmen durch die Einführung eines Sozialtickets Mehrkosten, die über die Aufwendungen für den Vertrieb hinausgehen?
  11. Wurden bei den bisherigen Modellen eines Sozialtickets, z. B. in Köln, Dortmund und Unna zusätzliche Busse oder Bahnen) eingesetzt?
  12. Ist zu erwarten, dass ein Sozialticket zu einer besseren Auslastung und damit unter Umständen auch zu einer größeren Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Angebots beitragen kann?
  13. Wie hoch ist der Anteil der NeukundInnen am Öffentlichen Personennahverkehr bei den NutzerInnen des Sozialtickets beziehungsweise welche Erwartungen existieren hinsichtlich eines Tarifwechsels beziehungsweise eines Neuerwerbs von Sozialtickets von jetzt beziehungsweise künftig berechtigten Personen?
  14. Wie muss die Evaluation eines Sozialticket-Angebotes angelegt sein, damit sie den Ansprüchen an empirische Erhebungen genügt und neben Wanderungs- und „Kannibalisierung“-Effekten auch das Fahrverhalten von Bezugsberechtigten erfasst, die das Ticket nicht kaufen.
  15. Welche Möglichkeiten bietet ein Sozialticket für die soziale Imagepflege einer Kommune?
  16. Wie bewerten Sie die Auffassung des Innenministeriums, dass es keine finanzaufsichtsrechtlichen Bedenken gegen die Teilnahme von Kommunen im Haushaltssicherungskonzept oder Nothaushalt am Modellprojekt „Sozialticket“ gibt?
  17. Das Sozialticket ist eine zusätzliche Sozialleistung der Kommunen, die der Verbesserung der örtlichen Mobilität von einkommensschwachen Bürgerinnen und Bürgern dient. Wie bewerten Sie es, dass diese zusätzliche Sozialleistung der Kommunen aus dem Landeshaushalt und speziell aus dem Verkehrshaushalt finanziert wird?
  18. Kann die Förderung von Sozialtickets aus dem Landeshaushalt zu Mitnahmeeffekten führen, indem Städte, die einkommensschwachen Bürgern etwa mit einem Stadt-Pass Vergünstigungen bei ihren Verkehrsbetrieben einräumen, ihren eigenen Aufwand reduzieren?
  19. Werden die durch das Land zugesagten finanziellen Unterstützungen im Falle von Mindereinnahmen beim VRR und bei den Kommunen für ausreichend gehalten?

20. Welche zusätzlichen Verwaltungskosten kommen auf die Kommunen zu?
21. Für die Landesförderung des Sozialtickets über 2011 hinaus gibt es bislang lediglich eine unverbindliche Finanzierungsabsicht der Landesregierung. Entsprechende Verpflichtungsermächtigungen enthält der Landeshaushalt nicht. Welche Konsequenzen hätte es für die Kommunen, wenn die Landesfinanzierung des Sozialtickets ausläuft?
22. Wie ist die Belastung für geringverdienende Berufspendler durch die vom VRR-Verwaltungsrat beschlossene durchschnittliche Fahrpreiserhöhung um 3,9 % zum 1. Januar 2012, die als Kompensation für das Sozialticket dienen soll, einzuschätzen?

\* \* \*