Sozialticket - Anhörung A 02 - 01.07.2014
Antrag der Fraktion der PIRATEN, Drucksache 16/5277
Stellungnahme ATTAC-Niederrhein: Klaus Kubernus-Perscheid, Roman Reisch

Wie beurteilen Sie das Sozialticket NRW unter ordnungspolitischen Gesichtspunkten im Hinblick auf die Sozialgesetzgebung des Bundes und das sozialpolitisch zu verortende Grundrecht auf Teilhabe an Mobilität sowie die dafür vorgesehenen Transferleistungen?

Ordnungspoltische Gesichtspunkte halten wir mit Blick auf das Sozialticket für irrelevant, da seine Einführung Fragen von Markt und Staat nur peripher berühren. Für uns steht eindeutig das Grundrecht auf Teilhabe an Mobilität im Vordergrund. Dazu möchten wir folgendes bemerken:

Grundsätzlich halten wir den momentan geltenden Regelsatz für ALG II und SozialgeldempfängerInnen von 391,- € /Monat für zu gering, um die Grundbedürfnisse der betroffenen Menschen ausreichend zu befriedigen. Dies wird am Beispiel Mobilität außerordentlich deutlich. Im Regelsatz sind für Verkehrsleistungen (Öffentliche Verkehrsmittel und Fahrrad sowie Zubehör) ca. 24 € (2013) vorgesehen. Das preisgünstigste Ticket (Ticket 1000, Preisstufe A1, VRR) kostet im Abo 56,04 €.

Das bedeutet, dass sich die betroffenen Menschen nur alle 2,3 Monate ein Ticket leisten können. Daher sind die Länder und Kommunen unter den gegebenen Umständen gefordert, ein Sozialticket anzubieten, dass die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben für alle Menschen garantiert.

Der Kreistag Wesel hat am 20.10.2011 der Einführung des „VRR-Sozialtickets“ zugestimmt. Der Preis beträgt seit dem 29,90 €. In der entsprechenden Verwaltungsvorlage wurde mit einer Nutzerquote von rund 9% gerechnet. Die außerordentlich geringe reale Nutzerquote (Kreis Wesel, Januar 2012: 0,82%) hat mit dazu geführt, dass das „Sozialticket“ in den Kreisen in seiner Reichweite vom 1.1.2013 erweitert wurde und seitdem kreisweit gültig ist. Aus anderen Landkreisen sind ähnliche Probleme bekannt. Mit dem Beschluss des VRR-Verwaltungsrates wurde auf eine zentrale Forderung der örtlichen Initiative "Die Kreisstadt muss von allen Orten im Kreis mit diesem Ticket erreichbar sein!" eingegangen. Aus anderen Landkreisen sind ähnliche Probleme bekannt.

Dennoch blieben weitere zentrale Forderungen unerfüllt.

Die Differenz zwischen dem von der Bundesregierung zugestandenen 24 € und dem „VRR-Sozialticket“ (29,90 €) beträgt 6 €. Das bedeutet, dass es eine große Diskrepanz zwischen den Regelsätzen und der Realität von mehr als 50.000 Menschen im Kreis Wesel gibt.

Das „VRR-SozialTicket“ ermöglicht nur eine kostenfreie Mitnahme von maximal 3 Kindern bis zu 14 Jahren nach 19:00 Uhr sowie ganztägig an den Wochenenden und gesetzlichen Feiertagen. Mit dieser Regelung weicht das „VRR-Sozialticket“ von den Leistungen anderer Tickets (Bärenticket, Ticket1000, Ticket2000) ab und diskriminiert damit den Benutzerkreis. Mit anderen, ebenfalls subventionierten Tickets ist die Mitnahme von mindestens einer Person über 14 Jahre möglich. Es können mit solchen Tickets sogar bis zu fünf Personen mitfahren. Die Möglichkeit, Busse und Bahnen auch am Wochenende gemeinsam mit der gesamten Familie zu nutzen ist unserer Auffassung nach Voraussetzung, um soziale Kontakte aufrecht zu halten. Warum das mit der oben genannten Regelung verhindert werden soll, ist uns nicht ersichtlich.

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
16/1888

A02, A01

Wer ist lhrer Ansicht nach in erster Linie verantwortlich für ein Sozialticket, das sich Menschen mit niedrigen Einkommen (z.B. auf SGB II oder SGB Xll-Niveau bzw. unwesentlich hoher) leisten können?

Grundsätzlich halten wir eine Anpassung der Transferleistungen an den realen Gegebenheiten auf Bundesebene für erforderlich. Da das politisch zurzeit nicht realisierbar ist, müssen die Länder und Kommunen pragmatisch auf den realen Zustand reagieren und Unterstützung leisten. Ein Sozialticket, das sich an den realen Möglichkeiten der Menschen orientiert, kann dabei eine wichtige Rolle übernehmen.

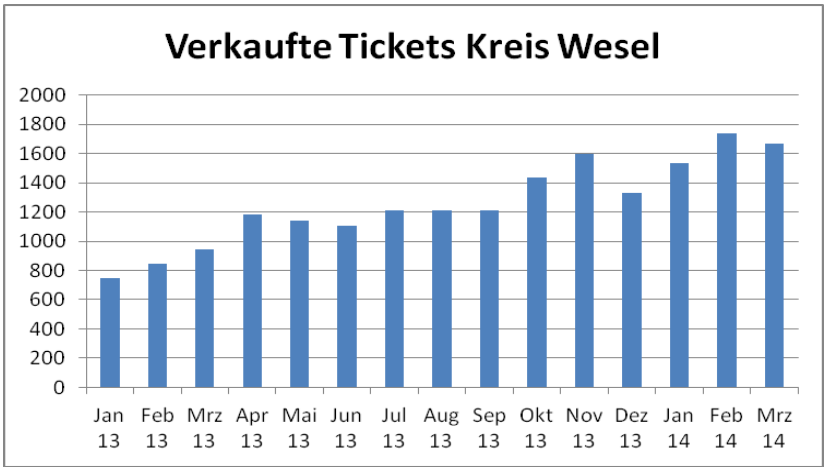
Wie preis- bzw. kostensensibel sind die Zielgruppen des Sozialticket, d.h. wie wirkt sich der Preis auf die Nachfrage aus? Gibt es dazu empirische Befunde?

Da der Preis für das „VRR-Sozialticket“ seit Einführung konstant geblieben ist, können wir nur vermuten, dass die Nachfrage steigen wird, sobald der Preis sinkt.

Es ist allerdings zu berücksichtigen, dass beim ÖPNV sich Stadt und Land gegenüber stehen. Während in den Ruhrgebietsmetropolen der ÖPNV relativ gut ausgebaut ist, scheitert eine massive Steigerung der Verkaufszahlen in den ländlichen Gebieten an den existierenden Strukturen. Der letzte Bus fährt um 20.30 Uhr. Am Wochenende verkehren 3 Busse am Tag. In der Schulferienzeit herrscht eingeschränkter Nahverkehr.

Desweiteren ist zu berücksichtigen, dass manche Zielgruppen, wie z.B. Asylbewerber weit weniger finanzielle Mittel zur Verfügung haben. In diesem Fall empfehlen wir eine kostenfreie Abgabe.

Entscheidend für die Nachfrage ist aber nicht nur der Preis, sondern auch die Leistung, die mit dem Sozialticket verbunden ist. So sind im Kreis Wesel die Verkaufszahlen nach der kreisweiten Einführung leicht angestiegen.



Der Landrat Wesel, Beantwortung der Anfrage vom 14.5.2014, 27. Mai 2014

Dennoch liegt die Nutzerquote weit unter den Erwartungen bei zurzeit 3,3% (März 2014).

Welche Leistungen müssten in einem Sozialticket beinhaltet sein, damit es auch über den Preis hinaus attraktiv ist?

Grundsätzlich wäre aus unserer Sicht eine Erweiterung der Reichweite erstrebenswert. Viele Hartz IV-Aufstocker finden in den nahen Städten Duisburg, Oberhausen oder Krefeld Arbeit und müssen zurzeit zusätzlich zum Sozialticket ein Zusatzticket für 3 €/ Fahrt lösen.

Desweiteren halten wir eine Anpassung bezüglich der Mitnahmemöglichkeit für erstrebenswert, wobei eine Gleichbehandlung zu anderen Tickets (s.o.) gewährleistet werden muss.

Eine Übertragbarkeit auf andere Familienmitglieder erscheint uns ebenfalls sinnvoll.

Wie teuer sollte ein Sozialticket maximal sein, damit es sich die definierten Zielgruppen leisten können?

Nach unserer Einschätzung, sollte der Preis 15€ /Monat nicht überschreiten. Es könnte sein, dass ein optimaler Preis jedoch noch darunter liegt.

Wie müsste ein diskriminierungsfreies Sozialticket aussehen?

Ein Sozialticket sollte sich weder vom Aussehen noch von den Leistungen von anderen handelsüblichen Tickets unterscheiden.

Halten Sie das Sozialticket (in seiner bestehenden oder in seiner idealen Form) für einen wichtigen Pfeiler der sozialen Teilhabe einkommensschwacher Menschen?

Ein Sozialticket kann die verfehlte Sozialpolitik in der Bundesrepublik nicht kompensieren. Dennoch halten wir das Sozialticket für eine wichtige Maßnahme, da der Zugang zu umweltschonender Mobilität für alle Menschen eine Selbstverständlichkeit sein sollte.

Wie bewerten Sie grundsätzlich die Initiative des Landes, für Sozialtickets in NRW Zuschüsse in Hohe von 30 Millionen Euro zur Verfügung zu stellen?

Grundsätzlich halten wir die Zuschüsse des Landes für sinnvoll. Wie aus der Presse zu erfahren war, wurden die Zuschüsse allerdings nicht voll ausgeschöpft, so dass weitere Spielräume in der Preisgestaltung vorhanden sind. Das Land NRW sollte unseres Erachtens die Verkehrsverbünde auffordern, weitere Anpassungen im Preis und Leistung vorzunehmen. Dadurch könnte das Sozialticket für viele Menschen attraktiver werden.

Wer ist für die Einführung und inhaltliche Ausgestaltung von Sozialtickets in NordrheinWestfalen zuständig?

Im Moment entscheiden die Verkehrsverbünde. Eine demokratische Einbindung von Fahrgästen und BürgerInnen in die Entscheidungsprozesse wäre sinnvoll. Weiterhin wäre es wünschenswert, wenn es einheitliche Mindeststandards in Preis und Leistung für alle SozialticketbezieherInnen gäben würde.

Wie werden nach lhrer Kenntnis die Mittel zur Anreizfinanzierung von den Verkehrsunternehmen und Verbänden abgenommen?

Nach unserer Einschätzung werden die Mittel zur Anreizfinanzierung von den Verantwortlichen im VRR nur sehr zögerlich aufgenommen. Weitere Spielräume in der Preisgestaltung werden nicht offensiv angegangen. Hier fehlt es an unternehmerischen Ideen.

Welche Angebote von Sozialtickets für verschiedene Nutzergruppen existieren in NRW und wie bewerten Sie diese?

Aus unserer Kenntnis existieren in anderen Verkehrsverbünden ähnliche Konzepte wie im VRR-Bereich, die sich aber nur wenig unterscheiden. Herausragende positive Beispiele sind uns nicht bekannt.

Wer sind die derzeitigen Zielgruppen, für die Sozialtickets in NRW verfügbar sein sollen bzw. konnten, und wie groß sind sie (in NRW insgesamt und in den Kommunen und Kreisen)?

Im Kreis Wesel bestand der Berechtigtenkreis für ein Sozialticket aus folgenden Gruppen:

Arbeitslosengeld II und Sozialgeld (Apr. 2014)	35.600
Lfd. Hilfe zum Lebensunterhalt (Apr. 2014)	4.800
Wohngeldempfänger (2012)	8.550
Asylbewerber (2012)	1.050
lfd. Leistungen der Kreisopferfürsorge (2012)	250
Wirtschaftliche Leistungen vom Jugendamt (2013)	50
Gesamt	**50.300**

Bei einer Einwohnerzahl von 465.797 entspricht das ca. 10,8 % der Bevölkerung.

Hinzu kommen Tausende weitere von Armut Betroffene, die z.B. eine niedrige Rente empfangen, einen Lohn bekommen, der kaum zum Leben reicht oder die auf Unterstützung als Asylbewerberinnen und -bewerber angewiesen sind. Dass diese Zahlen nicht aus der Luft gegriffen sind, zeigt der aktuelle Armutsatlas des Paritätischen Wohlfahrtsverbandes von 2013. Aus deren Berechnungen ergeben sich Armutsquoten für unsere Raumordungsregion von 18,3%.

Welche konkreten Erfahrungen haben Sie mit dem bestehenden Sozialticket in lhrer Kommune / lhrem Kreis bzw. lhrem Aufgabengebiet machen können?

Nach unserer Einschätzung werden die Sozialtickets meist von sogenannten Aufstockern genutzt, die günstig zu ihrer Arbeitsstelle kommen müssen. Da die Nutzerquote sehr gering ist, ist eine belastbare Aussage dazu allerdings nicht möglich Selbst die im VRR Sachstandsbericht vom 03.09.2013 vorgestellten Ergebnisse einer Marktforschung reichten aufgrund der niedrigen Anzahl aus den Kreisen Kleve und Wesel nicht mal für eine statistische Auswertung.

Sehen Sie an bestimmten Punkten einen Änderungsbedarf, z.B. in Bezug auf die Berechtigten?

Da die Anzahl aus dem Berechtigtenkreis (10,8%) mit der Anzahl aus dem Armutsbericht des Paritätischen (18,3%) stark divergiert, ist anzunehmen, dass der derzeitige Berechtigtenkreis viel größer gefasst werden muss.

Ein günstigeres 9 Uhr Ticket wäre u.U. auch für Nicht-Aufstocker attraktiv.

Kennen Sie Beispiele für bezogen auf den Nutzerkreis erweiterte Sozialtickets und wodurch zeichnen sie sich (ggf. auch im Unterschied zu den in NRW bestehenden Varianten) aus?

Kostenloser Nahverkehr für alle in Tallinn, Hasselt, Seattle, Lübben, Templin, Châteauroux.

Wie hoch sind die kommunalen · Verwaltungskosten im bestehenden Sozialticketsystem?

Nach unserer Auffassung gibt es aufgrund der niedrigen Nutzerzahlen nur geringe zusätzliche Verwaltungskosten. Wie hoch sie sind können wir leider nicht sagen.

Welche Änderungen an den bisherigen Vorschriften bzw. Angeboten zu Sozialtickets in NRW empfehlen Sie und wer wäre jeweils dafür zuständig?

a. Erweiterung des Berechtigtenkreises (Landkreis)
b. Erweiterung der Reichweite (VRR)
c. Einführung eines 9 Uhr Tickets (VRR)
d. Kostenlose Abgabe von Sozialtickets an Asylbewerber (Kreis)
e. Angleichung an bestehende Tickets, Entdiskriminierung (VRR)
f. Einführung der Übertragbarkeit (VRR)

Befürworten Sie die Ausdehnung auf weitere Nutzergruppen? Wenn ja: Auf welche?

Geringverdiener, Menschen mit geringen Renten

Wie teuer wäre ein je nachdem ausgeweitetes Sozialticket wahrscheinlich für Kommunen, Kreise, Land oder Sund? Wie errechnen sich diese Kosten? Bitte beachten Sie hier auch mögliche Mehrerlöse und Mindereinnahmen.

Eine ausführliche Kostenrechnung können wir leider nicht bieten. Dazu müsste eine Studie in Auftrag gegeben werden.
Für uns gilt: Erst einmal sollten die Mittel voll ausgeschöpft werden, die für das Sozialticket vom Land NRW bereit gestellt werden. Mit einem preiswerteren Sozialticket könnten Neukunden gewonnen werden. Mit den zusätzlichen Einnahmen könnten die Nahverkehrsunternehmen ihre Angebote ausweiten und somit an Attraktivität für weitere Kunden gewinnen.

Halten Sie das Argument für plausibel, dass aus der zusätzlichen mit einem bedarfsgerechten Sozialticket generierten Nachfrage erhebliche Kosten (für zusätzliche Fahrten und zusätzliche Fahrzeuge) entstehen?

Leider fahren die Busse in unserer Region (Kreis Kleve und Wesel) außerhalb der Schulzeiten größtenteils nur mit wenigen Fahrgästen. Das Sozialticket allein wird selbst bei einer Verdopplung der jetzigen Nutzerquote kaum dazu führen, dass die Verkehrsbetriebe zusätzliche Fahrzeuge einsetzen müssen.

Über welche alternativen Sozialticketsysteme ließen sich Verwaltungskosten ggf. reduzieren?

Ein fahrscheinloser ÖPNV würde sicher die geringsten Verwaltungskosten verursachen.

Welche Auswirkungen hätte nach ihrer Auffassung eine Ausweitung des Nutzerkreises beim vorhandenen Finanzrahmen von 30 Million € pro Jahr?

Die bisher vom Land bereitgestellten Mittel würden ausgeschöpft. Sollten diese Mittel erschöpft sein, werden die Kommunen zusätzliche Mittel bereitstellen müssen.