

SoVD NRW e.V. • Erkrather Str. 343 • 40231 Düsseldorf

Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

Sozialticket – Anhörung A 02-01.07.2014

Erkrather Str. 343
40231 Düsseldorf
Telefon: 0211 / 3 86 03-0
Telefax: 0211 / 38 21 75



Ansprechpartner:
Dr. Michael Spörke
Tel. 0211 / 3 86 03-13
Mail: m.spoerke@sovd-nrw.de

Düsseldorf, den 26.6.2014

Beantwortung des Fragenkatalogs zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr am 1. Juli 2014 zum Antrag der Fraktion der Piraten, Drucksache 16/5277

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit sende ich Ihnen die schriftlichen Antworten des SoVD NRW e.V. zum Fragenkatalog zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr am 1. Juli 2014 zum Antrag der Fraktion der Piraten, Drucksache 16/5277.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Michael Spörke
Referent für Sozialpolitik

Beantwortung des Fragenkatalogs zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen , Stadtentwicklung und Verkehr am 1. Juli 2014 zum Antrag der Fraktion der Piraten, Drucksache 16/5277

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?

Die Gewährung gleichwertiger Lebensverhältnisse ist innerhalb des Landes die Aufgabe der Landespolitik. Das gilt auch für das Grundrecht auf gesellschaftliche Teilhabe. Für die Teilhabe am gesellschaftlichen, kulturellen und politischen Leben ist Mobilität eine Grundvoraussetzung.

Werden bestimmte Gruppen, hier einkommensarme Menschen, hiervon ausgeschlossen, ist dies für die solidarische und demokratische Gesellschaft auf Dauer ein nicht haltbarer Zustand. Grundsätzlich sollte bei Anerkennung der grundlegenden Bedeutung von Mobilität für die gesellschaftliche Teilhabe ein öffentlicher Personenverkehr allen Menschen zu günstigen Preisen und frei von Barrieren zur Verfügung stehen.

Für die Mobilität kommt dem ÖPNV eine Schlüsselstellung zu. Folgerichtig wird dieser vom Gesetzgeber im ÖPNV-Gesetz NRW als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge bezeichnet. Damit wird anerkannt, dass der ÖPNV ein gesellschaftlich notwendiges Gut ist, dessen Bereitstellung staatlich gewährleistet werden muss. Der SoVD fordert daher Zugang zu erschwinglichem ÖPNV und damit zu einer wichtigen Voraussetzung gesellschaftlicher Teilhabe.

Da der ÖPNV immer aus Steuergeldern subventioniert werden muss, ist der Preis politisch zu gestalten. Der Sozialverband Deutschland unterstützt daher das mit dem Sozialticket verbundene Ziel, mithilfe einer Landesförderung möglichst flächendeckend Mobilität als Grundvoraussetzung von gesellschaftlicher und sozialer Teilhabe auch für arme Bevölkerungsgruppen zu ermöglichen. Mit diesem Instrument öffnet sich die Verkehrspolitik sozialpolitisch. Das Sozialticket macht deutlich, dass die soziale Frage nicht vor der Verkehrspolitik halt macht.

Im Sinne der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse ist es entscheidend, dass die Gewährleistung eines Sozialtickets nicht von der Bereitschaft und den finanziellen Handlungsmöglichkeiten der einzelnen Kommunen abhängt, sondern flächendeckend vorhanden ist. Aus Sicht des SoVD ist dies nur mit landespolitischen Maßnahmen realisierbar.

Damit das Sozialticket NRW dem Ziel der flächendeckenden Mobilität als Grundvoraussetzung von gesellschaftlicher und sozialer Teilhabe auch für arme Bevölkerungsgruppen gerecht werden kann, muss es allerdings preislich so ausgestattet sein, dass es den finanziellen Möglichkeiten des angesprochenen Nutzerkreises entspricht.

Diese preisliche Ausgestaltung ist nicht zu trennen von der Höhe der Mobilitätspauschale im Regelsatz. So sind im SGB II Regelsatz für Verkehrsleistungen (Öffentliche Ver-

kehrsmittel und Fahrrad sowie Zubehör) ca. 24 € (2013) vorgesehen. Der Preis des Sozialtickets beträgt im VRR 29,90 €. Das bedeutet, dass es eine große Diskrepanz zwischen den Regelsätzen und der Lebensrealität der potenziellen Nutzergruppen gibt. So sind Ticketpreise von knapp 30 € im Monat für Bezieher von Hartz IV nur bezahlbar, wenn dafür Mittel über die Mobilitätspauschale hinaus genutzt werden. Diese Mittel fehlen den Betroffenen dann jedoch wieder an anderer Stelle, so dass eine solche preisliche Ausstattung des Sozialtickets nicht den Bedürfnissen und Möglichkeiten der Nutzergruppen entspricht. In der jetzigen Form wird das Sozialticket in vielen Kommunen seiner Aufgabe deshalb nicht gerecht, da es aufgrund der zu hohen Preise für große Teile der Adressaten unattraktiv ist.

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

Der SoVD tritt seit langem dafür ein, dass die derzeitigen bundesgesetzlichen Regelungen der Hartz IV Gesetzgebung grundsätzlich auf den Prüfstand gestellt werden, da sie nicht bedarfsdeckend sind. Solange hier noch keine tiefgreifende Änderung vollzogen 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.

Das Sozialticket wird durch das Land in Form einer Anreizfinanzierung für die Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde des Landes bezuschusst. Die konkrete Einführung und Umsetzung des Sozialtickets auf der Basis der Landeszuschüsse obliegt den Kommunen gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und -verbänden. Dabei haben die Kommunen die Sozialticketrichtlinien des Landes zu berücksichtigen.

Der SoVD hat mehrfach die landesweite Einführung von Sozialtickets für Grundsicherungs- und NiedriglohnempfängerInne zu einem angemessenen Preis gefordert. Die Verantwortung hierfür wird vom SoVD im Sinne der Gewährleistung gleichwertiger Lebensverhältnisse in NRW bei der Landespolitik gesehen. Das Land muss daher darauf hinwirken, dass flächendeckend Sozialtickets für den ÖPNV eingeführt werden, die sich mit dem Regelsatzanteil der Grundsicherung bezahlen lassen

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?

Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ist eine anerkannte politische Zielsetzung. Daher ist örtliche Mobilität ein Grundrecht und darf nicht rein wirtschaftlichen Erwägungen unterworfen werden.

Aus unserer Erfahrung heraus lässt sich sagen, dass die Höhe des Ticketpreises eines der wichtigsten Kriterien darstellt, welches über die Inanspruchnahme oder Nichtinanspruchnahme des Sozialtickets entscheidet. Ein zu hoher Preis hat zur Folge, dass

vor allem „Umsteiger“ das neue Ticket nutzen, weil sie sich nun finanziell besser stehen. Die dadurch verursachten Einkommensverluste werden eher nicht durch Neukunden kompensiert. So ist der Umstand, dass, wie jüngst bekannt geworden, das Sozialticket des VRR nur von sieben Prozent der Anspruchsberechtigten genutzt wird, aus Sicht des SoVD auf den zu hohen Preis von knapp 30 € zurückzuführen.

Auch ist zu beachten, dass beim ÖPNV in Stadt und Land unterschiedliche Ausgangsbedingungen vorhanden sind. Während in den Ruhrgebietsmetropolen der ÖPNV relativ gut ausgebaut ist, scheitert eine massive Steigerung der Verkaufszahlen in den ländlichen Gebieten oft an nicht existierenden Strukturen und Angeboten.

Desweiteren ist zu berücksichtigen, dass manche Zielgruppen, wie z.B. Asylbewerber weit weniger finanzielle Mittel zur Verfügung haben. Das es meist nur verbilligte Monatstickets und keine vergünstigten Einzel- und Vielfahrerkarten gibt, ist ein weiteres Manko, das die Nutzerfreundlichkeit ebenfalls beeinträchtigt.

Generell gilt: Je niedriger der Preis desto mehr Menschen werden das Angebot nutzen. Ein günstiges Angebot würde auch neue Nutzer erschließen für die die Inanspruchnahme von ÖPNV Angeboten zuvor finanziell nicht oder nur in geringerem Maße möglich war. Die finanziellen Folgen werden vermutlich Mehreinnahmen sein.

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

Viele Nutzergruppen des Sozialtickets müssen zurzeit zusätzlich zum Sozialticket ein Zusatzticket für 3 €/ Fahrt lösen, wenn sie sich in einer anderen Stadtregion bewegen wollen. Grundsätzlich wäre aus unserer Sicht deshalb eine Erweiterung der Reichweite des Tickets erstrebenswert. Desweiteren halten wir eine Anpassung bezüglich der Mitnahmemöglichkeit für erstrebenswert, analog zur Handhabung bei anderen Tickets. Eine Übertragbarkeit auf andere Familienmitglieder erscheint uns ebenfalls sinnvoll.

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

Der SGB II / XII Regelsatz sieht für Mobilitätsbedarfe 24 € vor. Im Regelfall ist in den Augen des Gesetzgebers offenbar damit der Bedarf der Leistungsberechtigten an Mobilität ausreichend gedeckt. Mit diesem Regelsatz sind beim VRR innerhalb der Preisstufe A (jeweiliges Stadtgebiet) etwa 8 Einzelfahrten pro Monat möglich. Das heißt gelegentliche Fahrten sind möglich, bei hohem Mobilitätsbedarf ist die Finanzierung eines Monatstickets aus dem Regelsatz jedoch nicht zu leisten. Der Ticketpreis muss daher innerhalb der Höhe der Mobilitätspauschale im SGB II Regelsatz liegen.

Wie müsste ein diskriminierungsfreies Sozialticket aussehen?

Ein Sozialticket sollte sich weder vom Aussehen noch von den Leistungen her von anderen Tickets unterscheiden. Ein Sozialticket müsste aus Sicht des SoVD eine angemessene Preisgestaltung haben. Das heißt Leistungsempfänger mit einem hohen Mobilitätsbedarf dürfen durch den Kauf des Monatstickets nicht zu stark belastet sein.

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

Ein Sozialticket kann verfehlte Sozialpolitik nicht kompensieren. Dennoch halten wir das Sozialticket für eine wichtige Maßnahme, da der Zugang zu Mobilität für alle Menschen eine Grundvoraussetzung für die Ausübung des Grundrechts auf gesellschaftliche Teilhabe ist. Das Sozialticket ist deshalb, wenn der Ticketpreis innerhalb der Höhe der Mobilitätspauschale im Regelsatz liegt, ein wichtiges Mittel um einkommensschwachen Menschen die soziale Teilhabe zu ermöglichen.

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

Grundsätzlich begrüßt der SoVD die Initiative des Landes für Sozialtickets in NRW Zuschüsse in Höhe von 30 Millionen zur Verfügung zu stellen. Wie aus der Presse zu erfahren war, wurden die Zuschüsse allerdings nicht voll ausgeschöpft, so dass weitere Spielräume in der Preisgestaltung vorhanden sind.

Wenn aufgrund niedrigen Einkommens der ÖPNV nicht erschwinglich ist, ist das ohne Zweifel ein exkludierender Faktor für die Betroffenen. Das Land NRW sollte daher unseres Erachtens die Verkehrsverbünde auffordern, weitere Anpassungen in Preis und Leistung vorzunehmen. Dadurch könnte das Sozialticket für viele Menschen attraktiver werden. Ein erschwinglicher ÖPNV kann nicht zuletzt auch dazu beitragen, Segregationseffekte, d.h. den Effekt, dass sozial benachteiligte Menschen konzentriert unter sich bleiben, abzumildern.

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

Im Moment entscheiden hierzu die Verkehrsverbünde. Eine demokratische Einbindung von Fahrgästen und BürgerInnen in die Entscheidungsprozesse wäre sinnvoll.

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

Nach unserer Einschätzung werden die Mittel zur Anreizfinanzierung von den Verantwortlichen im VRR nicht ausreichend abgenommen.

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

Es existieren in den Verkehrsverbänden ähnliche Konzepte zum Sozialticket, die sich aber nur wenig unterscheiden.

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

Das Sozialticket muss nach der Sozialticket-Richtlinie von 2011 mindestens allen Personen angeboten werden, die SGB II und SGB XII Leistungen, Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz oder laufende Zahlungen der Kriegsopferfürsorgebezieher. Die Kommunen können den Berechtigungskreis auch weiter öffnen, so zum Beispiel für Geringverdiener und Wohngeldempfänger.

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

Wir haben die Erfahrung gemacht, dass die Nutzung des Sozialtickets zurückgeht, wenn der Eigenanteil am Sozialticket den im Regelsatz enthaltenen Betrag für Mobilitätsdienstleistungen überschreitet. Dies ist zum Beispiel beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) zu beobachten. Hier wurde in 2011 die Einführung des Sozialtickets beschlossen. Die als Sozialticket erhältliche Monatskarte kostet 29,90 €. Räumlich über den VRR hinausgehende Fahrten müssen extra bezahlt werden. Die öffentlich diskutierte geringe Inanspruchnahme dieses Sozialtickets ist aus unserer Sicht auf den zu hohen Preis zurückzuführen. Dieser liegt deutlich über dem im Regelsatz für Grundsicherung- und SozialhilfeempfängerInnen vorgesehenen monatlichen Betrag für Mobilität von 24 Euro. Der SOVD hat mehrfach davor gewarnt, dass ein unangemessen teures Sozialticket von vornherein zum Scheitern verurteilt ist.

Das VRR-SozialTicket ermöglicht außerdem 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 (Barenticket, Ticket1000, Ticket2000) ab und benachteiligt damit den Benutzerkreis.

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

Aus Sicht des SoVD sollten Sozialtickets auch für diejenigen gelten, deren Einkommen bis zu 10 % über den Transferleistungen liegen.

Auch sollte es so ausgestaltet sein, dass es an sehr unterschiedliche Mobilitätsbedarfe anpassbar ist. Dies bezieht sich auf die Unterschiede bei der Anzahl der erforderlichen Fahrten und des zu ermöglichenden Bewegungsradius. So besteht im ländlichen Raum eher ein Bedarf an tarifzonenüberschreitenden Fahrten. Dort ist auch der Ausbau der Infrastruktur im Sinne der Gewährleistungsaufgabe der Daseinsvorsorge erforderlich. Aber auch in Ballungsräume muss die Möglichkeit gegeben sein, Fahrten über die Stadtgrenze hinaus durchzuführen.

Wie hoch sind die kommunalen Verwaltungskosten im bestehenden Sozialticket-system?

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?

Der SoVD empfiehlt, dass die Sozialtickets sich preislich im Rahmen der Mobilitätspauschale im SGB II Regelsatz bewegen. Hierfür wären die Kommunen und Verkehrsverbände in Verbindung mit dem Land zuständig.

Das Angebot muss Rund-um-die-Uhr gelten. Es sollte ein monatsweiser Bezug in Erwägung gezogen werden, da Aboregelungen abschreckend wirken können. Das Sozialticket sollte außerdem an individuelle Mobilitätsbedarfe angepasst sein. Entweder sollten Sozialtickets städteübergreifende Geltung haben oder aber von Sozial-Anschlusstickets ergänzt werden, um Fahrten über den Stadtbezirk hinaus zu ermöglichen. Der Zugang zu solchen Tickets sollte möglichst niedrigschwellig ausgestaltet sein. Die regelhafte Einbeziehung des Sozialtickets bei der Klärung von Sozialleistungsansprüchen ist hier sicher ein guter Weg.

Auch für die Möglichkeit der gelegentlichen Überschreitung von Tarifzonen muss eine Lösung gefunden werden. Ebenso sollte es rabattierfähige Einzel- und Mehrfahrten-scheine für Leistungsempfänger mit geringem Mobilitätsbedarf geben.

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

Der SoVD befürwortet die Ermöglichung der Nutzung von Sozialtickets für Bezieher von Leistungen nach SGB II, SGB XII, und nach Asylbewerberleistungsgesetz. Aus Sicht des SoVD sollten Sozialtickets darüber hinaus auch für diejenigen gelten, deren Einkommen bis zu 10 % über den Transferleistungen liegen, denn eine geringfügige Überschreitung der Bedürftigkeitsgrenze rechtfertigt keine erhebliche Mehrbelastung. Die Übertragbarkeit an ebenfalls Bezugsberechtigte Mitglieder der Familie /Bedarfsgemeinschaft wäre zu begrüßen. Dies gilt auch für Bezugsberechtigte Kinder. Der niedrigere, nach Altersstufen gestaffelte Regelsatz muss dabei im Preis berücksichtigt werden.

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 kann der SoVD nicht abgeben. Generell 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?

Wir halten das Argument, dass aus der zusätzlichen mit einem bedarfsgerechten Sozialticket generierten Nachfrage erhebliche Kosten entstehen nicht für plausibel. Das Sozialticket allein wird selbst bei einer Verdopplung der jetzigen Nutzerquote kaum dazu führen, dass die Verkehrsbetriebe zusätzliche Fahrzeuge einsetzen müssen. Vielmehr wird eine erhöhte Nachfrage durch ein Sozialticket dazu führen, dass schwächer besetzte Verkehrsverbindungen außerhalb der Hauptverkehrszeiten umfangreicher frequentiert werden, was die Auslastung dieser Linien verbessern würde.

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 vermutlich ausgeschöpft, wenn das Angebot der Sozialtickets den Möglichkeiten und Bedürfnissen der Nutzergruppen entspricht.