

Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband Nordrhein-Westfalen



PRO BAHN NRW e. V. • Mülheimer Str. 91 • 47058 Duisburg

Landtag Nordrhein-Westfalen

z. Hd. Herrn Hans-Georg Schröder

Postfach 10 11 43

40002 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME
16/1902**

A02, A01

Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband Nordrhein-Westfalen e. V.

Mülheimer Str. 91

47058 Duisburg

Fon 0203 398 1698

✉ info@probahn-nrw.de

🌐 www.probahn-nrw.de

Ihr Ansprechpartner:

Lothar Ebbers

Neugahlener Straße 20

46149 Oberhausen

Fon 0208 635 1916

✉ ebbers@probahn-nrw.de

Duisburg, den 26. Juni 2014

Stellungnahme zum Antrag "Mobilität für alle! Sozialticket flächendeckend und zu fairen Konditionen in Nordrhein-Westfalen einführen" (Drucksache 16/5277) zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr am 01.07.2014

Sehr geehrte Damen und Herren,

in den letzten Jahren haben die öffentlichen Hände ihren Beitrag zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs spürbar abgesenkt, wodurch die Finanzierung durch die Nutzer eine immer stärkere Rolle spielt. Insbesondere die prekäre finanzielle Lage eines Großteils der Kommunen, die für den Defizitausgleich im lokalen Verkehr sorgen müssen, spielt hierbei eine große Rolle. Die regelmäßigen Preiserhöhungen der Verkehrsverbünde und Verkehrsgemeinschaften lagen durchweg oberhalb der allgemeinen Preissteigerungsrate und vielfach auch oberhalb der Kostensteigerungen der Betreiber. Ziel ist dabei ein höherer Kostendeckungsgrad. Damit dies ohne eine Ausgrenzung bestimmter Kundengruppen möglich ist, sind spezielle Tarifangebote für diese Zielgruppen erforderlich. Neben den weit verbreiteten Tickets für Schüler, Studierende oder Senioren gehören dazu auch Angebote für einkommensschwache Bevölkerungsgruppen („Sozialticket“).

Der Fahrgastverband PRO BAHN als Verbraucherverband wird im Folgenden nicht auf sozialpolitische oder verfassungsrechtliche Aspekte der gestellten Fragen eingehen, sondern sich weitgehend auf verkehrliche und verkehrswirtschaftliche Aspekte beschränken.

Zum Fragenkatalog:

1. 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?

Keine Stellungnahme, s.o.

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

Keine Stellungnahme, s.o.

3. 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?

Bei den Zielgruppen kann festgestellt werden, dass auf höhere Preise mit einer verringerten Nutzung des Öffentlichen Verkehrs reagiert wird. Dabei wird weniger auf andere Verkehrsmittel ausgewichen, sondern vielfach auf Mobilität verzichtet. Die KONTIV-Untersuchungen zeigen auf, dass in Städten mit schwieriger Sozialstruktur insgesamt meist weniger Wege pro Einwohner und Tag zurückgelegt werden als in anderen Städten.

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

Die angebotenen Leistungen, insbesondere Zusatzleistungen wie Mitnahme von anderen Personen, Fahrrädern, Übertragbarkeit, sollten sich an den angebotenen Tickets des Jedermannverkehrs orientieren. Ggf. können auch beim Sozialticket verschiedene Varianten zur Anwendung kommen, analog z. B. zu Ticket 1000 und Ticket 2000 im VRR.

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

Der maximale Preis ist abhängig vom Leistungsangebot, der Stadtgröße sowie den allgemeinen Tarifen, vor allem auch des Bartarifs, der für gelegentliche Nutzer des ÖPNV eine Alternative darstellt. Insbesondere für den ländlichen Raum ist auch ein Sozialticket als ermäßigtes 4er-Ticket ein sinnvolles Angebot für einen Teil der Zielgruppe. Die MobilPass-Angebote des VRS sind hierfür beispielhaft.

6. Wie müsste ein diskriminierungsfreies Sozialticket aussehen?

Das Sozialticket sollte dieselben Leistungsmerkmale wie das entsprechende Ticket des Jedermannverkehrs haben und sich äußerlich möglichst nicht von diesem unterscheiden. Insbesondere bei e-Tickets ist dies leicht umsetzbar.

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

Ja.

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

Das Land hat hiermit die großflächige Einführung von Sozialtickets erst ermöglicht. Besonders wichtig war auch die rechtliche Absicherung für Kommunen in der Haushalts-

sicherung, Sozialtickets einführen zu dürfen. Es wäre mit dem Grundsatz gleichwertiger Lebensverhältnisse kaum vereinbar, wenn dies in Kommunen mit prekärer Finanzsituation nicht möglich gewesen wäre.

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

Zuständig sind die Verbundgesellschaften VRR, VRS und AVV sowie im Bereich des Nahverkehrs Westfalen-Lippe die fünf Verkehrsgemeinschaften, jeweils in Abstimmung mit den örtlichen Aufgabenträgern. Aufgrund ihrer öffentlich-rechtlichen Struktur und ihrer Finanzierungsregelungen sind die Verbundgesellschaften dabei leichter in der Lage, verbundweite und einheitliche Regelungen durchzuführen.

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

Die Mittel werden von allen drei Verbänden für alle Gemeinden abgerufen. Im NRW ist es nur ein Teil der Kreise und Städte, die ein entsprechendes Ticket eingeführt haben. In den fünf Verkehrsgemeinschaften gibt es nur bei der VG Westfalen-Süd ein flächendeckendes Sozialticket.

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

Im VRR werden Monatstickets für eine Stadt (Preisstufe A, auch als 2-Waben-Tarif mit einem Nachbarstadtteil) bzw. einen Kreis zum einheitlichen Preis angeboten. Berechtigt sind neben den Leistungsempfängern nach SGB usw. auch Wohngeldempfänger.

Im VRS werden Sozialtickets für alle Preisstufen und Relationen angeboten, sowohl als Monatstickets als auch als 4er-Tickets. Berechtigt sind nur die Leistungsempfänger sowie die Inhaber eines Köln-Passes bzw. Bonn-Ausweises.

Im AVV können je nach Wohnsitz Monatstickets für die Städtereion Aachen bzw. den Kreis Heinsberg erworben werden, im Kreis Düren ist nur eine Abo-Variante erhältlich. Berechtigt sind nur die Leistungsempfänger.

Über die spezifischen Bestimmungen der einzelnen Sozialtickets im NRW-Bereich haben wir keinen Überblick.

Wir bewerten das angebotene Ticketsortiment im VRS als vorbildlich, die Ausweitung des Berechtigtenkreises im VRR ist gut und einfach handhabbar.

12. 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)?

Zur Beantwortung dieser Frage liegen uns keine entsprechende Daten vor.

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

Das VRR-Sozialticket wurde nach Einführung zunächst insbesondere von bisherigen Zeitkartennutzern nachgefragt. In der Folgezeit sind kontinuierlich weitere Nutzer hinzugekommen, von denen viele den ÖV bislang wenig oder gar nicht genutzt haben.

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

Wir halten es generell für sinnvoll, die Berechtigung nicht nur auf die Leistungsempfänger nach SGB zu beschränken, sondern auch Personen mit geringen Einkünften zu berücksichtigen, insbesondere auch Beschäftigte mit geringer Entlohnung. Hierzu ist ein wenig bürokratisches Verfahren notwendig. Die im VRR angewandte Regelung (Wohngeldbezug als Kriterium) dient diesem Ziel.

15. 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?

Weiter definierte Nutzerkreise aus anderen Bundesländern sind uns nicht detailliert bekannt.

16. Wie hoch sind die kommunalen Verwaltungskosten im bestehenden Sozialticketsystem?

Genauere Untersuchungen sind uns nicht bekannt. Die im Vorfeld von VRR-Kommunen genannten Zahlen variierten sehr stark (zwischen keine Mehrkosten und Notwendigkeit neuer Planstellen in der Verwaltung) und waren oft wenig plausibel.

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

Siehe Antworten zu 14. und 22. Weiterhin sollte der Landeszuspruch entsprechend den tatsächlichen Nutzerzahlen erhöht und regelmäßig an die Kostenentwicklung angepasst werden.

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

Wir halten generell die Ausdehnung auf Beschäftigte mit geringem Einkommen für sinnvoll. Hierfür ist allerdings auch notwendig, dass Tickets für die jeweiligen Relationen erhältlich sind.

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

Zur Beantwortung dieser Frage wäre eine umfangreiche Untersuchung erforderlich. Wir können dies mit den uns vorliegenden Daten nicht leisten.

20. 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?

Im allgemeinen dürften sich die zusätzlichen Nutzer weitgehend über den Tag verteilen und insbesondere nicht die morgendliche Nachfragespitze zusätzlich stark belasten. Im Netz könnte die zusätzliche Nachfrage in Stadtgebieten mit schwieriger Sozialstruktur punktuell Angebotsverbesserungen erfordern.

21. Über welche alternativen Sozialticketsysteme ließen sich Verwaltungskosten ggf. reduzieren?

Dazu liegen uns keine Erkenntnisse vor.

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

Da die Verteilung der Landesmittel bislang nach der Anzahl der Leistungsempfänger in den jeweiligen Kommunen erfolgt, würden die einzelnen Kommunen für eine größere Anzahl von Sozialticketnutzern einen gleichbleibenden Gesamtzuschuss erhalten, so dass der Zuschuss pro Sozialticket geringer ausfällt. Eine Berücksichtigung der tatsächlichen Nutzerzahlen (unabhängig vom Nutzerkreis) bei der Verteilung der Landesmittel wäre hilfreich.

Mit freundlichen Grüßen

Lothar Ebbers
PRO BAHN NRW e. V.
- Leiter Fachausschuss RRX und Landespolitik -