

Herr
Dieter Hilser MdL
Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung
und Verkehr des Landtags NRW
Landtag Nordrhein-Westfalen

Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
16/1903

A02, A01

Ansprechpartner Landkreistag NRW:
Dr. Markus Faber
Tel.-Durchwahl: 0211.300.491.310.
E-Mail: m.faber@lkt-nrw.de

Ansprechpartner Städtetag NRW:
Thomas Kiel
Tel.-Durchwahl: 030.37711.520
E-Mail: thomas.kiel@staedtetag.de

Ansprechpartner StGB NRW:
Roland Thomas
Tel.-Durchwahl: 0211.4587-233
E-Mail: roland.thomas@kommunen-in-nrw.de

Aktenzeichen: 36.16.05 MF/MB
Datum: 26.06.2014

Anhörung zum Antrag der Fraktion der PIRATEN, Drucksache 16/5277 „Mobilität für alle! Sozialticket flächendeckend und zu fairen Konditionen in Nordrhein-Westfalen einführen“

Sehr geehrter Herr Hilser,

in Vorbereitung auf die öffentliche Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr am 01.07.2014 möchte die AG der kommunalen Spitzenverbände NRW gerne zu dem o.g. Antrag der Fraktion der PIRATEN Stellung nehmen.

Bitte haben Sie Verständnis, dass wir auf die Fragen zu dem vorliegenden Antrag lediglich im Gesamtzusammenhang antworten möchten.

1. Die kommunalen Spitzenverbände in NRW sind der finanziellen Unterstützung eines Sozialtickets durch das Land NRW und der entsprechenden Förderrichtlinie stets mit kritischer Zurückhaltung begegnet. Grundsätzlich ist es aus unserer Sicht fraglich, ob es Aufgabe der Verkehrsunternehmen sowie der Aufgabenträger bzw. Zweckverbände im ÖPNV sein sollte, ein sozialpolitisches Anliegen wie die kostengünstige Beförderung finanziell bedürftiger Bürgerinnen und Bürger durch ein ermäßigtes Angebot zu ermöglichen. Vielmehr ist es Aufgabe der bundesrechtlich determinierten Sozialtransferleistungen, auch für die Mobilität der Anspruchsberechtigten auskömmliche Regelsätze im Rahmen der gesetzlichen Transferleistungsregelungen, insbesondere zum SGB II und SGB XII, zu gewährleisten. Die Gewährleistung einer Mobilität für Anspruchsberechtigte mit einem Vorrang für ÖPNV und Nahmobilität vor PKW-Nutzung – wie sie in dem Antrag anklingt – wird von uns unterstützt. Dies kann aber auch aus sozialpolitischen Erwägungen nicht dazu führen, Leistungen im Bereich der Mobilität durch Sondertarife zu ermäßigen, während in anderen mindestens ebenso wichtigen Bereichen der Daseinsvorsorge, z.B. der Elektrizitätsversorgung oder der Gesundheitsversorgung, in aller Regel keine ermäßigten Angebotspreise für finanziell bedürftige Menschen bestehen.

Schließlich ist hier auch anzumerken, dass durch die Einräumung ermäßigter Angebotspreise für Anspruchsberechtigte ein weiteres, besonderes soziales Anliegen einschließlich der damit verbundenen finanziellen Belastungen auf den ÖPNV, die Kommunen und das Land NRW übertragen wird, während der sozialpolitisch und finanzverfassungsrechtlich richtige Ort für die Sicherung und Gewährleistung der entsprechenden Bedürfnisse das Sozialrecht des Bundes, insbesondere die Regelsätze nach dem SGB II und dem SGB XII, ist. Wir möchten auch darauf hinweisen, dass Haushalte mit einem Einkommen knapp oberhalb der Schwelle zur fürsorgerechtlichen Bedürftigkeit von den Ermäßigungen bei Sozialtickets, erlassenen GEZ-Gebühren, Sondereintrittspreisen etc. nicht profitieren, so dass hier eine Schieflage entsteht.

2. Nichtsdestotrotz erkennen die kommunalen Spitzenverbände in NRW an, dass es in vielen Kommunen heute schon attraktive und – in Anbetracht der örtlichen Gegebenheiten – sozialpolitisch vernünftige Lösungen für ein attraktives und finanziell angemessenes Sozialticket gibt. Die Einführung eines Sozialtickets muss weiterhin aber grundsätzlich in der freien Entscheidung der einzelnen Kommunen bzw. Aufgabenträger in Nordrhein-Westfalen stehen. Die Einführung kann sinnvoller Weise nur jeweils vor Ort entschieden werden, um den örtlichen Besonderheiten in Bezug auf Mobilitätsbedürfnisse, sozialer Rahmenbedingungen und kultureller wie auch arbeitsmarktpolitischer Ausgangssituationen Rechnung zu tragen. Daher wäre eine gesetzliche Vorgabe zur zwingenden, landesweiten Einführung eines Sozialtickets oder die Setzung bestimmter Standards für ein Sozialticket – sowohl im Hinblick auf den Kreis der Berechtigten als auch im Hinblick auf den Preis und den Leistungsumfang – abzulehnen. Gleichmaßen darf es keine „goldenen Zügel“ in dem Sinne geben, dass bestimmte Fördermittelregelungen im ÖPNV direkt oder indirekt von der Umsetzung eines bestimmten Sozialtickets abhängig gemacht werden würde.

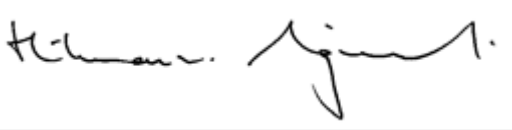
Was die jeweilige Ausgestaltung eines Sozialtickets im ÖPNV angeht, so sollten auch in Zukunft die Aufgabenträger vor Ort in Anbetracht der örtlichen Gegebenheiten selbst entscheiden können, wie ein entsprechendes Sozialticket zur Sicherung der Mobilität der finanziell hilfsbedürftigen Mitbürgerinnen und Mitbürgern auszugestalten ist: Dies kann durch eine Monatskarte geschehen, durch ein hinsichtlich der Uhrzeit begrenztes Monatsticket (z.B. mit entsprechenden Freifahrten ab 09.00 Uhr), aber auch durch eine angemessene, kostenreduzierte Mehrfahrkartenkarte.

3. Hinsichtlich der Finanzierung des Sozialtickets ist auch für die Zukunft festzuhalten, dass die Finanzierung eines Sozialtickets durch das Land nicht zu Lasten anderer Fördermechanismen im ÖPNV/SPNV gehen darf. Die Reduzierung der Investitionsmittel nach § 12 Abs. 1 ÖPNV-Gesetz NRW um 30 Millionen Euro pro Jahr (die allerdings nicht unmittelbar auf die Einführung der Fördermittel für das Sozialticket basierten) wurde von den Aufgabenträgern als ein erstes nachteiliges Signal verstanden, dass infolge knapper Finanzmittel eine Mittelumschichtung an einer Stelle sehr wohl negative Ausstrahlungsauswirkungen auf andere Finanzierungsinstrumente im ÖPNV/SPNV haben kann. Ein in jedem Falle zu vermeidender Effekt wäre es, ein günstiges Sozialticket für Anspruchsberechtigte zu schaffen, die mit einer prolongierenden Belastung für den „Jedermann-ÖPNV“ einhergeht und Auswirkungen auf die Preisgestaltung für Fahrgäste in mittleren und unteren Einkommensbereichen hätte.

Vor diesem Hintergrund lehnt die AG der Kommunalen Spitzenverbände NRW eine stärkere normative Ausgestaltung der sachlichen Vorgaben für ein Sozialticket durch das Land NRW ab. Eine Beibehaltung der bisherigen Regelung und Förderung eines Sozialtickets ist aus Sicht des Städtetages NRW, des Landkreistages NRW und des Städte- und Gemeindebundes NRW angemessen, wenn die bereitgestellten Mittel nicht zu Lasten anderer Förderinstrumente im ÖPNV/SPNV gehen.

Für Nachfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

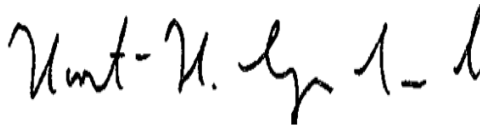
Mit freundlichen Grüßen



Hilmar von Lojewski
Beigeordneter
des Städtetages Nordrhein-Westfalen



Reiner Limbach
Beigeordneter
des Landkreistages Nordrhein-Westfalen



Horst-Heinrich Gerbrand
Beigeordneter
des Städte- und Gemeindebundes Nordrhein-Westfalen