



**Ausschuss für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr (39.)
Ausschuss für Arbeit, Gesundheit und Soziales (48.)**

Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

1. Juli 2014

Düsseldorf – Haus des Landtags

14:00 Uhr bis 15:40 Uhr

Vorsitz: Dieter Hilser (SPD) (ABWSV)

Protokoll: Ulrike Schmick

**Mobilität für alle! Sozialticket flächendeckend und zu fairen
Konditionen in Nordrhein-Westfalen einführen**

Antrag
der Fraktion der PIRATEN
Drucksache 16/5277

Öffentliche Anhörung von Sachverständigen

Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (39.)

01.07.2014

Ausschuss für Arbeit, Gesundheit und Soziales (48.)

schm

Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

Vorsitzender Dieter Hilser: Meine Damen und Herren! Verehrte Abgeordnete! Zunächst einmal freue ich mich, dass Sie wohlbehalten angekommen sind und begrüße Sie offiziell ganz herzlich zur Anhörung.

Die Tagesordnung haben Sie mit der Einladung 16/793 erhalten. Der einzige Tagesordnungspunkt lautet:

Mobilität für alle! Sozialticket flächendeckend und zu fairen Konditionen in Nordrhein-Westfalen einführen

Antrag
der Fraktion der PIRATEN
Drucksache 16/5277

Öffentliche Anhörung von Sachverständigen

Ich begrüße Sie auch im Namen der Kolleginnen und Kollegen des Ausschusses für Arbeit, Gesundheit und Soziales und freue mich, dass Sie gekommen sind, um durch Ihre Stellungnahmen diese Anhörung argumentativ zu untermauern.

Ein kurzer Hinweis zur Einführung. Ich bitte Sie herzlich, Ihre schriftlichen Stellungnahmen noch durch ein – jetzt bitte aufgepasst – drei- bis vierminütiges Statement zu ergänzen. Die Abgeordneten haben danach die Möglichkeit, Fragen zu stellen.

Ich möchte den Vorschlag machen, dass wir, da acht Sachverständige für Beiträge gemeldet sind, zwei Viererblöcke und nach den ersten vier Beiträgen eine Fragerunde machen, um danach die zweite Runde mit den nächsten vier Sachverständigen zu eröffnen. Gibt es Ihrerseits noch Nachfragen zum Ablauf dieser Anhörung? – Das scheint nicht der Fall zu sein.

Ich bitte zunächst für den Zweckverband Nahverkehr Rheinland Frau Höhn um ihre Stellungnahme.

Anja Höhn (Zweckverband Nahverkehr Rheinland, NVR): Meine Damen und Herren! Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Im Verkehrsverbund Rhein-Sieg haben wir mittlerweile seit dem Jahr 2012 die MobilPass-Tickets, mit denen wir sehr gute Erfahrungen gemacht haben. Wir bieten Sie als Tickets in allen Preisstufen an. Ich glaube, das ist wichtig. Wir haben keine kreisbezogenen Tickets oder keine Begrenzung, sondern sie gelten im gesamten Verkehrsverbund Rhein-Sieg, und die Berechtigten gemäß der Richtlinie des Landessozialtickets können diese Tickets in allen Preisstufen erwerben und damit ihre individuellen Fahrtbedürfnisse abdecken.

Wir haben die Erfahrung gemacht, dass das Anbieten eines spezifischen Preises, der sich an der Kaufbereitschaft dieser Nutzergruppe orientiert, zu einem großen Erfolg geführt hat. Sie können es der Stellungnahme entnehmen: Zwischen 37 % und

Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (39.)

01.07.2014

Ausschuss für Arbeit, Gesundheit und Soziales (48.)

schm

Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

35 % der rund 370.000 Berechtigten im VRS nutzen diese Tickets. Das ist für uns eine gute Zahl.

Ich kann Ihnen nicht genau sagen, wie der Wert ist, der dazwischenliegt, weil wir derzeit noch dabei sind, mittels einer Marktforschung nähere Ergebnisse zu eruieren. Die Ergebnisse dafür erwarten wir Ende des Jahres. Doch allein die Verkaufszahlen zeigen uns, dass wir mit dem Thema gut fahren und die Richtlinie die richtige Wegweisung für die Entscheidungsträger im Verbund gegeben hat, ein solches Ticket überhaupt einzuführen und diesen Weg zu gehen.

Insofern bleibt mir an dieser Stelle, noch hinzuzufügen, dass uns daran gelegen ist, dass diese Richtlinie fortgeführt wird, damit dieses Angebot für diese Zielgruppe auch über 2016 hinaus fortbestehen kann.

José Luis Castrillo (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, VRR): Sehr geehrte Damen und Herren! Herr Hilser! Zum Thema „Sozialticket“ aus Sicht des VRR. Wir kommen gerade aus einer Tarifpolitik zum 1. Januar 2015. Ich denke, das haben Sie den Medien entnommen. Wir sind im Grunde verpflichtet, das Thema „Nutzerfinanziertes Marktmodell“ voranzutreiben. Unter dem Gesichtspunkt beobachten wir immer genau die Entwicklung Preis-Leistung und verfolgen das Ziel, eine Ausgewogenheit zwischen Nutzerfinanzierung und Zuschüssen zu realisieren. Das ist immer ein Spagat, wie Sie am Wochenende in den Medien verfolgen konnten.

Das Thema „Sozialticketeinführung“ war sicherlich ohne Landeszuschüsse nicht möglich. Ich möchte an dieser Stelle noch einmal den Hinweis geben, dass diese Landeszuschüsse begrenzt sind und letztendlich von der Verwendung abhängen. Wir sind bisher auskömmlich finanziert. Das hat auch etwas damit zu tun, dass wir aus den letzten Jahren eine Übertragung vornehmen.

Ich möchte an der Stelle schon einmal den Hinweis für die Diskussion geben, dass sich aus Sicht des VRR im Grunde eine Finanzierungslücke anbahnt. Wir haben, dankenswerterweise mit Unterstützung der Gremien, auch deshalb das erste Mal nach Einführung den Preis um 3,3 % moderat angepasst, weil wir sonst die Gefahr sehen, dass die Preisschere weiter auseinander geht.

Ansonsten hat sich das Sozialticket etabliert. Sie hatten auch Fragen zum administrativen Aufwand. Das wird von uns selbst nicht nachgehalten. Das Thema „Diskriminierung“ sehen wir nicht. Aus Sicht des Marketings hat er sich als ganz normaler Regeltarif bei uns etabliert; wir haben 107.000 Nutzer.

Volker Wente (VDV - Verband deutscher Verkehrsunternehmen, Landesverband Nordrhein-Westfalen): Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Auch wir danken herzlich für die Möglichkeit, hier im Hohen Hause zu dem Antrag in Sachen Sozialticket Stellung nehmen zu können. Die Verkehrsunternehmen sind hier in einer eher zwickmühlenartigen Situation. Auf der einen Seite gibt es die Anforderung in Richtung Unternehmen, es möglichst preiswert zu gestalten, auf der anderen Seite sind die Unternehmen auch bemüht, Einnahmen zu erzielen. Angesichts der

Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (39.)

01.07.2014

Ausschuss für Arbeit, Gesundheit und Soziales (48.)

schm

Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

Rahmenbedingungen, die hier im Hause schon vielfach diskutiert worden sind, Stichwort „Mangelhafte Investitionskraft“, sind unsere Unternehmen naturgemäß bemüht, diese Investitionskraft zu schaffen, zu erhalten, und sie sind deshalb bei dem Thema „Einführung neuer Angebote“ eher zurückhaltend, die sich in der Sache nicht rechnen.

Zur Einführung und zu den Konditionen eines etwaigen Sozialtickets sind aus unserer Sicht in erster Linie die politischen Entscheidungsgremien gefordert, hier den Nutzerkreis und die Konditionen festzulegen. Das ist eine Sache, die für die Verkehrsunternehmen eher zweitrangiger Natur ist. Wesentlich wichtiger ist für uns, dass ein angemessener, in der Sache zu rechtfertigender Ausgleich dafür geleistet wird. Ich komme gleich noch darauf zurück.

Es wurde nachgefragt, wie das Sozialticket ordnungspolitisch zu verorten ist. Ich denke, dass die jetzige Situation nicht die richtige ist, weil das Sozialticket jetzt im Verkehrssektor verortet ist. Es ist eigentlich eine Sozialleistung, und Sozialleistungen sind einschließlich des finanziellen Ausgleichs im Sozialsektor zu verorten. Wir sehen das bei der vergleichenden Betrachtung in Richtung Schwerbehindertenfreifahrt. Das ist letztlich derselbe Anknüpfungstatbestand, und der ist selbstverständlich im Sozialministerium aufgehoben. Ich denke, dahin gehört auch das Thema „Sozialticket“, zumal dort auch eher der Sachverstand zu Hause ist.

Zur Ausgestaltung. Es gibt – Frau Höhn hatte auch schon darauf hingewiesen – die unterschiedlichsten Modelle in Nordrhein-Westfalen. Eine Ideallösung hat sich bisher noch nicht abgezeichnet; auch wir haben sie nicht. Jede Kommune, die das Sozialticket befördert, hat unterschiedliche Kriterien zugrundegelegt, hat unterschiedliche Berechtigtenkreise definiert, hat unterschiedliche Konditionen festgelegt.

Es werden gleich sicherlich – dazu muss man kein Prophet sein – Verbände der Betroffenen in verschiedene Richtungen Ausweitungen fordern. Das ist in meinen Augen durchaus legitim. Ich würde mich an der Stelle allerdings freuen, wenn parallel dazu auch diejenigen benannt werden, die dafür finanziell geradestehen.

Die Verkehrsunternehmen haben nicht zum ersten Mal einen Vorschlag unterbreitet, wie man aus dem Dilemma herauskommen kann, nämlich ganz einfach so, wie es auch bei anderen Wirtschaftsgütern der Fall ist. Die öffentliche Hand kauft das Ticket aus dem regelmäßigen Ticketangebot und gibt dieses Ticket dann zu den Konditionen und an den Benutzerkreis weiter, den die öffentliche Hand für richtig hält. Damit werden die Unternehmen auf der einen Seite glattgestellt, auf der anderen Seite ist der Sozialleistungsträger in der Lage, die Tickets zielgruppengerecht und mit dem finanziellen Aufwand, den man sich das kosten lassen möchte, zur Verfügung zu stellen.

Ich denke, dass das ein systematisch korrekter Weg ist, der zudem noch den Vorteil hat, dass dieses Verfahren vollkommen diskriminierungsfrei ist. Es werden ganz normale Fahrscheine ausgegeben. Es bleiben bei den Unternehmen und vor allen Dingen auch bei den übrigen Fahrgästen keine Belastungen hängen. Denn wenn Mindererlöse zu erwarten sind, heißt das letztlich immer überproportionale Fahr-

preisanhebungen, und diejenigen, die finanziell etwas besser gestellt werden, müssten dann einen zusätzlichen Beitrag erbringen, der, wenn man systematisch korrekt denkt, eigentlich aus Steuermitteln zu leisten wäre. Oder sind die Unternehmen nicht in der Notwendigkeit, Leistungseinschränkungen vorzunehmen? Auch das wäre – es liegt auf der Hand – kontraproduktiv.

Das Thema „Finanzierung“ wurde schon kurz von Herrn Castrillo angesprochen. Der Betrag von 30 Millionen €, den das Land dankenswerterweise zur Verfügung stellt, ist ein Festbetrag. Seit 2011 sind die Fahrpreise um 9 % gestiegen. Also hätte der Betrag mindestens inflationiert werden müssen. Hinzu kommt, dass die Inanspruchnahme durch verschiedene Nutzergruppen deutlich größer geworden ist. Auch hier ist eine dringende Dynamisierung erforderlich, um allein den Status quo dauerhaft gewährleisten zu können.

Ein letzter Satz zur grundsätzlichen Eignung. Die Marktforschungen, die wir kennen, haben ergeben, dass im Wesentlichen Bestandskunden des ÖPNV dieses Ticket nutzen. Also, Neukunden, die bisher nicht ÖPNV-Kunden waren, sind nur marginal, selten über 10 %, zu beobachten. Man könnte daraus durchaus den Schluss ziehen, dass für Bestandskunden zwar das Angebot verbilligt wird, was aus Sicht der Nutzer sicherlich erfreulich ist, doch der eigentliche Förderzweck, nämlich zusätzliche gesellschaftliche Teilhabe zu ermöglichen, auf diesem Weg möglicherweise nur eingeschränkt geschafft, gemacht, möglich gemacht geworden ist.

Vorsitzender Dieter Hilser: An dieser Stelle habe ich noch einen Hinweis. Ich bin gebeten worden mitzuteilen, dass die Kollegen der CDU-Fraktion nicht anwesend sind, da die Sitzung der CDU-Fraktion mit Vorstandswahlen verbunden ist und die Sitzung noch andauert. Deshalb bitte ich, die Kolleginnen und Kollegen der CDU-Fraktion zu entschuldigen. Die anderen Fraktionen sind alle vertreten und anwesend.

Lothar Ebbers (PRO Bahn NRW e. V.): Herr Vorsitzender! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Als ich die Einladung zu dieser Anhörung bekam, habe ich zuerst einmal nachgesehen, was wir bei der 2009 stattgefundenen Anhörung zu diesem Thema geschrieben und gesagt haben. Denn zu dem Zeitpunkt gab es das Sozialticket in einzelnen Modellversuchen u. a. in Dortmund, in Köln und im Kreis Unna, und eine weitgehend flächendeckende Einführung war noch nicht auf dem Schirm.

Für uns war damals ein ganz wichtiges Kriterium: Es muss auch in finanzschwachen Städten, in Nothaushaltskommunen, eingeführt werden dürfen. Das ist Gott sei Dank verwirklicht worden, weil – ich komme selbst aus einer Kommune, die für ihre Finanzkraft bekannt ist; ich komme aus Oberhausen – es unmöglich wäre, wenn in solchen Kommunen dann vom Innenministerium verboten würde, Aufwendungen dafür zu treffen. Dafür ist durch die Richtlinien in Nordrhein-Westfalen rechtzeitig Vorsorge getroffen worden. Es kann nicht sein, dass jemand der finanzschwach ist, in einer armen Kommune noch schlechter dasteht als in einer reichen Kommune.

Ein zweiter Punkt, der für uns wichtig war, ist der verkehrliche Aspekt. Wir haben eine immer stärkere Nutzerfinanzierung. Die sehen wir sehr kritisch, allerdings bleibt

Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (39.)

01.07.2014

Ausschuss für Arbeit, Gesundheit und Soziales (48.)

schm

Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

für uns das Kriterium: Solange die Fahrgastzahlen gleich bleiben, also die Marktausschöpfung gleich bleibt, ist das noch verträglich, aber es muss sozial abgefedert werden. Genau das tut das Sozialticket, damit die Fahrgastzahlen in der Höhe bleiben, weil sonst die Gefahr, gerade in finanzschwächeren Kommunen, bestünde, dass eine ganz bestimmte Teilgruppe der Fahrgäste wegbleibt und das Angebot daraufhin nach unten angepasst würde und damit die übrigen besser verdienenden und gut zahlenden Kunden wegblieben. Das würde einen Teufelskreis im Verkehrsangebot herbeiführen.

Es muss auf jeden Fall darauf geachtet werden, dass das nicht zwischen den einzelnen, mehr prosperierenden und unter haushaltsnotleidenden Städten ausgewogen bleibt. Das gilt insgesamt auch für die Tarifpolitik. Im VRR hat es dazu jetzt einzelne korrigierende Beschlüsse bezüglich der Preise gegeben. Was in Düsseldorf gut auf dem Markt durchsetzbar ist, ist in Gelsenkirchen manchmal sozial schon nicht mehr vertretbar.

Für uns ist auch das Mobilitätsverhalten von Leuten mit wenig Geld ein ganz interessanter Punkt. In meiner Nachbarstadt Duisburg gibt es interessante Zahlen. Duisburg hat kein besonders gutes ÖPNV-Angebot, vor allen Dingen im Verhältnis zur Größe der Stadt, und hat gleichzeitig eine sehr geringe Nutzung im Verhältnis zur Stadtgröße des ÖPNV sowie eine sehr geringe Kfz-Rate. Das heißt zu gut Deutsch: Dort gibt es auch nach den Untersuchungen zum Beispiel der Conti-Studie signifikant weniger Wege, die täglich zurückgelegt werden. Das heißt, das führt am Ende dazu, dass die Bevölkerung in einer solchen Stadt deutlich weniger mobil ist als beispielsweise – um einen Gegenpart zu nehmen – in Bonn.

In Bonn haben wir eine sehr hohe ÖPNV-Nutzung und gleichzeitig eine hohe Kfz-Rate sowie eine hohe Anzahl von Wegen pro Einwohner pro Tag, wobei man dabei natürlich aufpassen muss, dass man die entsprechenden Gruppen vergleichbar macht. Studenten haben ein anderes Mobilitätsverhalten als Rentner, und Bonn ist eine große Studentenstadt.

Für uns ist für die Zukunft wichtig, dass der Etat auf Landesebene erstens konsolidiert wird in dem Sinne, dass das als eine feste und möglichst gesetzliche Verpflichtung kommt – es ist die einzige ÖPNV-Pauschale, die nicht im ÖPNV-Gesetz steht, sondern nur durch den jeweiligen Haushaltsbeschluss wirksam wird –, er zweitens regelmäßig angepasst wird, weil sonst die Decke immer knapper wird. Die Decke wird aus einem anderen Grund knapper, nämlich weil im Prinzip durch am Anfang nicht ausgeschöpfte Mittel jeweils noch ein gewisser Vorrat aus dem Vorjahr besteht, der irgendwann aufgebraucht ist. Am Ende geht es finanziell nur auf, wenn diese Mittel angepasst werden, wenn es dazu auch eine verlässliche Grundlage gibt, am besten durch ein Gesetz bzw. durch entsprechende Ausführungsbestimmungen wie dieser entsprechende Ausgleichsbetrag regelmäßig verwandt wird.

Wir haben dazu geschrieben, was wir für wichtig hielten und beim Vergleich der unterschiedlichen Tickets sehen. Uns gefällt am VRR-Ticket und an einigen anderen Tickets die Ausweitung der Gruppe auf die Geringverdienenden, gerade auf die sogenannten Working-Poor, denen es oft nicht zuzumuten ist, die teuren Normalpreise,

Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (39.)

01.07.2014

Ausschuss für Arbeit, Gesundheit und Soziales (48.)

schm

Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

vor allen Dingen die normalen Ticket-Tarife, zu bezahlen. Sie können aufgrund ihrer Arbeitstätigkeit nicht auf das Neun-Uhr-Ticket ausweichen.

Wir sehen es jedoch auch für den ländlichen Raum für das dortige Mobilitätsverhalten für interessant an, verbilligte Vierer-Tickets für ganz bestimmte Besorgungen – Arztbesuche oder Ähnliches – bereitzuhalten. In die Richtung sollten sich die einzelnen Tariforganisationen auch einmal zusammensetzen, ihre Erfahrungen austauschen und sehen, dass man für vergleichbare Räume auch vergleichbare Angebote bekommt.

Vorsitzender Dieter Hilser: Herzlichen Dank an alle Sachverständigen, dass sie knappen Redezeiten eingehalten wurden. Gibt es Wortmeldungen von den Abgeordneten?

Oliver Bayer (PIRATEN): Vielen Dank an die Sachverständigen, dass Sie heute hierhergekommen sind und uns schon vorher die guten und ausführlichen Stellungnahmen zugesandt haben.

Ich möchte meine Fragen diesmal ausnahmsweise an alle vier Sachverständigen richten.

Zunächst ist mir besonders aufgefallen, dass der VDV, Herr Wentе, sagt, dass das eigentlich nicht im Bereich des Verkehrssektors, sondern im Bereich des Sozialsektors liegt. Ich habe den Minister in der letzten Ausschusssitzung ein bisschen in diese Richtung verstanden. Teilen das die anderen Sachverständigen? Würden Sie sagen, es ist eine Aufgabe der Sozialpolitik anstatt der Verkehrspolitik? Würden wir an der Stelle dann in Richtung Subjektförderung kommen und keine strukturelle Förderung mehr haben?

Rechnen Sie damit, dass die Ticketpreise – wie Herr Ebbers es eben teilweise schon angesprochen hat – trotz mehr Fahrgästen und mehr Einnahmen nach dem derzeitigen politischen Kurs steigen und wir somit unter diesen Bedingungen im Grunde ein bezahlbares Sozialticket noch dringender brauchen? Rechnen Sie hier generell mit einem Mehrbedarf im Haushalt? Das war den Stellungnahmen teilweise zu entnehmen. Sollte – hier greife ich Herrn Ebbers auf – eine regelmäßige Anpassung gesetzlich geregelt werden?

Ich möchte den Vorschlag des VDV zum Thema „Großkundentarif“ aufgreifen. Herr Wentе, habe ich es so richtig verstanden, dass es ein Modell wäre, das sich flexibel in verschiedenen Bereichen einsetzen ließe?

An die anderen Sachverständigen die Frage: Würde das dem Sozialticket gerecht werden, wenn es in dieser Form als normales Ticket behandelt wird? Dass es als normales Ticket behandelt wird, könnte man davon ableiten, dass die Preiserhöhung das Sozialticket jetzt genauso getroffen hat.

Eine andere Frage zum gleichen Bereich. Lässt sich die angesprochene Kostenwahrheit überhaupt beim Sozialticket überhaupt abbilden? Sind es nicht Zusatzein-

Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (39.)

01.07.2014

Ausschuss für Arbeit, Gesundheit und Soziales (48.)

schm

Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

nahmen? In dem Sinne habe ich verschiedene Aussagen gehört. Herr Wenthe sagte, nur Bestandskunden würden das Sozialticket erwerben. Andere Stellungnahmen sprechen davon, dass vor allem neue Kunden das Sozialticket annehmen. Dazu die Frage, vor allem an Herrn Ebbers. Ich traue ihm zu, dass er sagen kann, welche Studien es vielleicht gibt und ob sie sich tatsächlich ergänzen oder stark unterscheiden.

Leider ist aus Ostwestfalen-Lippe, also zur Nähe Rheinland und Ruhrgebiet, niemand hier. Es gibt eine starke Differenzierung unterschiedlicher Sozialtickets von nicht zahlen in Gütersloh bis hin zu sehr hohen Beträgen oder zu keinem Sozialticket. Wie sehr wäre eine Angleichung dieser Sozialtickets sinnvoll?

Vorsitzender Dieter Hilser: Herr Bayer, Sie geben mir die Gelegenheit, den Vorsitzenden zu loben, dass er zulässt, dass Fragen an alle gestellt werden. Ich habe gehört, dass das in anderen Ausschüssen nicht der Fall ist. Doch Sie müssen mich nicht unnötig strapazieren.

Reiner Breuer (SPD): Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren Sachverständige, herzlichen Dank für Ihr Kommen und die Abgabe Ihrer schriftlichen Stellungnahmen, die wir natürlich schon zur Kenntnis genommen haben. Wir können uns deswegen auf wenige Fragenkreise konzentrieren.

Eine Frage, die ich ansprechen möchte, ist die, die ich eigentlich an die Aufgabenträger, also die Kommunen, hätte richten wollen, nämlich ob diese ebenso die Notwendigkeit erkennen wie eben dargestellt, dass es eine stärkere Regelungstiefe in gesetzlicher Form oder in anderer Art und Weise geben müsste. Ich gehe einmal davon aus, dass hier möglicherweise der VRR oder der VRS als unsere abgeleiteten kommunalen Träger auch etwas dazu sagen können ebenso wie der VDV, was die Frage angeht, ob an Sie herangetragen worden ist, den Kreis der Anspruchsberechtigten auszuweiten, ob Sie dazu entsprechende Hinweise erhalten haben.

Herr Ebbers sprach den Kreis der sogenannten Geringverdiener an. In diesem Zusammenhang habe ich Fragen an die Verbände: Wie beurteilen Sie den Verwaltungsaufwand im Zusammenhang mit der Frage, den Berechtigtenkreis zu erfassen und die Tickets dort auszugeben? Haben Sie durch die Kooperation mit Job-Centern beispielsweise schon Einsparpotenziale generiert oder ausschöpfen können? Sehen Sie die Möglichkeiten, durch E-Ticketing zu einer einfachen Handhabung zu kommen?

Rolf Beu (GRÜNE): Ich habe primär Fragen an die beiden Vertreter der Zweckverbände. Ist nach Einführung – es ist mindestens ein Jahr her, in dem anderen Bereich sogar länger – eine Tendenz erkennbar, ob die Nachfrage kontinuierlich steigt, weil es im Regelfall so ist, dass, wenn neue Angebote eingeführt werden, sie erst einmal eine Gewöhnungsphase brauchen, bis sie sich herumgesprochen haben und wahrgenommen worden sind?

Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (39.)

01.07.2014

Ausschuss für Arbeit, Gesundheit und Soziales (48.)

schm

Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

Herr Vorsitzender, wenn Sie gestatten, würde ich gern noch eine zweite Frage stellen. Würde es, wenn das Land weitere Vorgaben abgeben würde, nicht unter Umständen zu Problemen kommen, die teilweise ungleichen Strukturen im Land und in den größeren Städten damit umfassen zu können? Ist es nicht eher einfacher zu sagen, wir sind als Zweckverbände doch dann autonom, die artgerechte Betreuung, die wir im Prinzip vornehmen, tatsächlich vor Ort zu regeln statt Vorgaben zu bekommen, die letztendlich bis ins Detail alles regeln würden?

Vorsitzender Dieter Hilser: Ich schlage vor, wir antworten in der Reihenfolge der Statements.

Anja Höhn (Zweckverband Nahverkehr Rheinland, NVR): Ich würde das Thema der ersten Frage von Herrn Bayer, ob es in der Verkehrspolitik oder in der Sozialpolitik angesiedelt ist, Herrn Wenthe in der Beantwortung überlassen.

Ob die Ticketpreise steigen müssen. Wir stellen im VRS eine steigende Nachfrage fest. Das auch zu der Frage von Herrn Beu. Seit 2012 haben wir diese Tickets. Wir stellen bis heute monatlich steigende Absatzzahlen fest. Darin sind auch Neukunden enthalten, allerdings wiegt das die Abwanderungen der Kunden aus den Regelsortimenten, also aus den regulären Tickets, nicht auf. Es ist generell so, dass wir im VRS verabredet haben, dass wir ähnlich wie im VRR eine steigende Nutzerfinanzierung brauchen, die jedoch mit Augenmerk. Wir werden sicherlich nicht hingehen und die MobilPass-Tickets überproportional anpassen, sondern immer in dem Maße, wie es bei den anderen Tickets auch der Fall ist. Ich denke, solange wir von steigenden Nachfragen reden, sind wir dennoch auf einem guten Weg.

Die zweite Frage war, ob der Bedarf an Fördermitteln steigt. Ja, das ist so. Bei steigender Nachfrage, die wir bei diesen Ticketangeboten haben und auch bei Berücksichtigung, dass Neukunden in die Angebote wechseln und die natürlich streng genommen keine Mindererlöse auslösen, also keiner Fördermittel bedürfen, bedürfen wir das jedoch für den Rest der Kunden. Insofern ist es so – da schließe ich mich Herrn Ebbers an –, dass wir in Zukunft davon ausgehen müssen, dass die Fördermittel nicht mehr reichen. Das ist eine schwierige Situation für ein Angebot, das vom Markt so gut angenommen wird.

Zur Kostenwahrheit hatte ich etwas gesagt. Ja, wir haben das berücksichtigt. Die Neukunden sind in diesen Fördergeldern, die wir beantragen und in Anspruch nehmen, mit berücksichtigt. Das heißt, das rechnen wir entsprechend runter. Um das laufend aktualisieren zu können, gibt es diese Marktforschungen.

Ein Angleichen der Modelle in NRW ist sicherlich schwierig, weil die Rahmenbedingungen immer sehr unterschiedlich sind, weil die räumlichen Strukturen sehr unterschiedlich sind, und weil beispielsweise im VRS festzustellen war – ich nehme einmal den Rhein-Sieg-Kreis mit Bonn –, dass, um in das Kreishaus des Rhein-Sieg-Kreises zu kommen, man von fast allen Gebieten durch Bonn fahren muss. Ein nur rein kreisbezogenes Ticket wäre bei uns allein aus diesen Gründen nicht möglich gewesen, sodass wir gesagt haben, wir brauchen ein Preisstufenmodell.

Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (39.)

01.07.2014

Ausschuss für Arbeit, Gesundheit und Soziales (48.)

schm

Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

Zur Frage von Herrn Breuer zu stärkerer Regelungstiefe. Wir haben das. In den Städten Köln und in Bonn ist es so. In Köln haben wir die Geringverdiener mit hineingenommen haben, allerdings auch auf eigenes Kostenrisiko. Das können wir durch die Richtlinie nicht abdecken. Das funktioniert gut, aber wenn wir das auf den ganzen Verbund ausdehnen würden, würden uns dann die Mittel fehlen. Es ist sicherlich ein guter Ansatzpunkt, doch dafür reichen die Mittel nicht aus.

Ich möchte noch etwas ins Bewusstsein rufen: Die Richtlinie so, wie sie ausgestattet ist, dient ausschließlich dazu, die Mittel für die reine Tarifaussenkung einzusetzen. Das heißt, alles, was an Mitteln in Anspruch genommen wird, geht direkt an die Kunden.

Was den Verwaltungsaufwand in den Sozialämtern, Jobcentern und auch bei den Verkehrsunternehmen anbetrifft: Das wird von allen diesen Organisationen selbst getragen und beruht natürlich auch auf der Freiwilligkeit, da mitzugehen. Wir sind sehr dankbar dafür, dass wir gemeinsam diesen Weg und den kleinstmöglichen Aufwandsweg gehen konnten. Es ist nicht viel Aufwand für die Ämter.

José Luis Castrillo (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, VRR): Herr Wente hat es auch eindeutig gesagt. Auch aus Sicht des VRR ist es auf Bundes- und Landesebene sicherlich eher besser in der Sozialpolitik als in der Verkehrspolitik angesiedelt.

Es war die Frage, ob es beim Kreis der Anspruchsberechtigten Diskussionen in den Kommunen gibt. Die gab es auf jeden Fall zur Einführung. Das war die Thematik speziell der Wohngeldempfänger. Das hat Herr Wente auch dargestellt. Dem haben wir Rechnung getragen. Eine weitergehende Diskussion, die es wahrscheinlich irgendwo gibt, ist jedoch nicht in der breiten Gremiendiskussion, Herr Breuer.

Es gibt aber Diskussionen, ob wir das richtige Ticket haben, ob man noch jemanden mitnehmen muss. Zu diesen Themen gibt es unterschiedliche Diskussionen. Wir selbst sind auch bei dem Thema „Finanzierungslücke“. Dazu möchte ich auch noch eingehen. Ich glaube, dazu hat der Vorredner noch nicht viel gesagt. Wir haben Mittel bis 2015. Ich kann das, was Herr Ebbers gesagt hat, nur bestätigen. Eine Planbarkeit ist für uns natürlich wichtig – Dynamisierung ist schon genannt worden –, damit man ein Gefühl bekommt.

Da müssen wir auch über Zahlen sprechen. Wir haben es hochgerechnet. Wir haben mit der Einführung 2011 eine kontinuierliche Steigerung von 30.000 bis aktuell 106.000 Abnehmer. Wenn man das einmal auf 2016 hochrechnet. Da wir keine Restmittel in der Übertragung haben, gehen wir von einer knappen Finanzierungslücke von 9 Millionen € aus, wobei für 2016 noch nicht klar ist, wie es mit den Mitteln weitergeht. Aus dem Gesichtspunkt ist für alle handelnden Akteure das Thema „Planungssicherheit“ ein ganz schwieriges Thema.

Wir wollten sowieso – deswegen bin ich dankbar, dass wir heute eingeladen sind – bei Ihnen darum werben, dass wir es frühzeitig wissen, weil es im Grunde die formalen Beschlüsse gibt. Wenn die Landesmittel wegfallen, muss jemand anderes in die Lücke gehen, und das sind die Aufgabenträger, das sind die Kommunen. Ohne dass

Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (39.)

01.07.2014

Ausschuss für Arbeit, Gesundheit und Soziales (48.)

schm

Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

ich bei den Kommunen die Abfrage gestartet habe, können Sie sich die Antworten dazu sicherlich vorstellen. Die Finanzierungslücke von 9 Millionen € würde bei roundabout 106.000 Abnehmern, wenn man es thematisch rechnet, zwischen 6,40 € und 7,40 € im VRR liegen.

Es gab noch eine Frage zum Thema „E-Ticket“. Wir machen das. Es gibt beide Varianten, als Monatskarte und als Chip-Karte, als E-Ticket-Variante. Wir unterscheiden da auch nicht im Preis. Darauf haben wir geachtet. Es war auch der politische Auftrag, das weitestgehend diskriminierungsfrei zu halten.

Volker Wente (VDV - Verband deutscher Verkehrsunternehmen, Landesverband Nordrhein-Westfalen): Zum Thema „Verortung des Sozialtickets“ habe ich vorhin schon etwas gesagt. Letztlich ist eine Subjektförderung. Denn jemand, von dem staatlicherseits angenommen wird, dass er hier eine zusätzliche soziale Transferleistung bekommen soll, bekommt über den Umweg der Landesförderung oder über den Umweg eines speziellen Tarifangebots für diese Gruppe eine vergünstigte Möglichkeit, den öffentlichen Nahverkehr zu nutzen. Das ist im Grunde parallel mit der Schwerbehindertenbeförderung. Der Schwerbehinderte kauft eine Wertmarke für – ich glaube – mittlerweile 72 € und kann dafür ein Jahr lang kostenfrei den Nahverkehr nutzen.

Auch das ist eine klassische Sozialleistung und ich kann strukturell hier keinen Unterschied erkennen. Deshalb denke ich, dass dieses Thema eigentlich im Politikfeld Sozialpolitik richtig aufgehoben ist.

Das Thema „Dynamisierung“ ist schon angesprochen worden. Wir haben in Nordrhein-Westfalen das grundsätzliche Problem. Allerdings, nicht nur in Nordrhein-Westfalen, sondern auch im Bund wird es an mehreren Stellen gern gemacht, dass mit Festbeträgen Vorhaben gefördert werden und diese Festbeträge nicht oder nur unzureichend der Inflation angepasst werden. Die 30 Millionen € Sozialticket 2011 sind allein durch Inflation bzw. durch Maßstabfahrpreissteigerung jetzt real nur noch 20 Millionen € wert. Ich meine, hier müsste dringend und vor allen Dingen kontinuierlich angepasst werden, um überhaupt das Förderniveau zu halten. Ich bin da noch nicht bei dem Thema mehr Nachfrage.

Das zweite Thema in diesen Zusammenhang. Die Mittel dürfen nur für den Ausgleich der Mindererlöse benutzt werden. Herr Breuer fragte nach Verwaltungs- und Vertriebsaufwand. Ein Blick nach Münster. Die Stadt Münster hat ein Sozialticket zu den allgemein anerkannt eher guten Konditionen aufgelegt. Die Stadt erhält einen Landeszuschuss von 470.000 €. Die Stadt selbst bezuschusst das Sozialticket nur, damit die Verkehrsunternehmen glattgestellt werden, noch einmal mit gut 700.000 €. Es kommt also von der Stadt knapp das Doppelte zum Landeszuschuss obendrauf. Da sieht man, wenn wirklich spitz gerechnet wird, was das Sozialticket kostet.

Nicht berücksichtigt sind die zusätzlichen Vertriebsmehraufwendungen. Die Stadtwerke benötigen zwei Mitarbeiter, um sogar im Abo-Verfahren diesen Vertrieb des Sozialtickets abzuwickeln. Das heißt, bei zwei Mitarbeitern mit allem, was dahinter-

Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (39.)

01.07.2014

Ausschuss für Arbeit, Gesundheit und Soziales (48.)

schm

Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

steht, bin ich schnell bei 150.000 € in Summe. Das bedeutet, rechnerisch ist allein ein Drittel des Landeszuschusses durch einen nicht ausgeglichenen Vertriebsaufwand weg.

Die Stadtwerke haben jetzt das Thema „E-Ticket“ sehr stark in den Vordergrund geschoben und sind da – sicherlich dem Solitär Münsters geschuldet – führend und haben jetzt das Sozialticket im Abo umgestellt, absolut diskriminierungsfrei, allerdings datenschutzrechtlich nicht „ganz ohne“. Denn die Bezieher des Sozialtickets mussten eine Erklärung unterschreiben, dass sie dem automatisierten Datenabgleich mit der Stadt zustimmen. Dadurch kann allerdings der Verwaltungsaufwand erheblich gesenkt werden. Das – denke ich – sollte auf Sicht auch Standard werden, um nicht noch mehr Geld in Sachen Verwaltung versickern zu lassen.

Um das Thema „Verwaltungsaufwand“ abzuarbeiten. Ich glaube, die Zusammenarbeit mit Jobcentern hat nur in Düren funktioniert. Dort werden die Tickets gleich über das Jobcenter vertrieben, allerdings gehört es, wenn ich es richtig in Erinnerung habe, nicht zum Aufgabengebiet des Jobcenters. Deshalb machen die das sehr ungern oder haben entsprechende rechtliche Hinweise erhalten.

Großkunden. Es gibt zwei Möglichkeiten, Herr Bayer, wie man das abwickeln kann. Entweder mache ich eine Firma „Hartz IV“ auf – ich formuliere das ein bisschen flapsig; sehen Sie es mir nach –, in der alle Transferleistungsberechtigte virtuell dieser Firma zugeordnet werden, und dann gibt es die Konditionen des Großkundenabos – in Münster wird das so gemacht –, sachlich durchaus gerechtfertigt, weil den Unternehmen im Regelfall dadurch ein wesentlich geringerer Vertriebsaufwand entsteht.

In dem Zusammenhang gibt es noch eine weitere Möglichkeit, die bisher allerdings nur in Ansätzen diskutiert wird. Man könnte natürlich auch ein Solidarmodell analog Semesterticket auflegen. Man nimmt die rechnerischen 20 €, die im Hartz-IV-Satz für Mobilität vorgesehen sind, verpflichtend von jedem. Im Gegenzug erhält jeder Transferleistungsempfänger, der dieser Gruppe zuzuordnen ist, eine Fahrtberechtigung im öffentlichen Nahverkehr. In weiten Teilen – so haben wir es zumindest einmal überschlagen – könnte sich das finanziell darstellen lassen. Bei aller Vorsicht: Bevor man so etwas verfolgt, sollte man vorher den Bleistift nehmen und noch einmal nachrechnen.

Neukunden, Marktforschung. Die Zahl derjenigen, die bisher den ÖPNV nicht genutzt haben, liegt zwischen 8 % und 11 %. Interessant übrigens auch die Zahlen, die wir aus dem Rhein-Ruhr-Raum kennen. Düsseldorf hat die höchste Marktdurchdringung, weil da offensichtlich Leute, die Sozialtickets beziehen, eben berufstätig sind. In anderen Bereichen, wo so keine Berufstätigkeit zu verzeichnen ist, ist die Marktdurchdringung trotz teilweiser sehr hoher Anspruchsberechtigter deutlich geringer.

Angleichung der Ticketbedingungen. Hier rate ich zu einer gewissen Zurückhaltung. Denn der Vorteil des jetzigen Verfahrens ist, man kann wirklich situationsspezifisch entscheiden, und die Bedarfssituation ist in Ostwestfalen möglicherweise eine andere als im Ruhrgebiet. Von daher hat man einen Wettbewerb der Systeme, Wettbe-

Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (39.)

01.07.2014

Ausschuss für Arbeit, Gesundheit und Soziales (48.)

schm

Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

werb der Ideen. Das würde man, je tiefer die Regelungsdichte geht, sicherlich nicht in de Maße haben.

Zu guter Letzt: Eine Ausweitung – das wird Sie wahrscheinlich nicht wundern – des Berechtigtenkreises wurde, zumindest bei uns, nicht adressiert.

Lothar Ebbers (PRO Bahn NRW e. V.): Zunächst zu der Frage: Wie ist das zu etatisieren? Wir haben im Verkehrsetat heute auch andere Punkte, zum Beispiel den Ausgleich im Ausbildungsverkehr. Der könnte natürlich stattdessen im Schuletat und im Hochschuletat etatisiert werden. Wir haben Teilbereiche des ÖPNV, die konkret eher sozial als verkehrspolitisch sind. Ich nenne beispielsweise die Förderung von Bürgerbussen. Das gehört auch zum Verkehrssektor. Deshalb ist das für mich eher ein Streit um des Kaisers Bart, wo ich das mache.

Bei der Schwerbehindertenbeförderung hat das einen konkreten Hintergrund. Da geht es darum, dass diese Mittel vom Bund und nicht aus dem Landes-ÖPNV-Etat kommen. Es wird zumindest fest geregelt. Wie gesagt, es lässt sich in vielen Punkten wirklich nicht sauber abgrenzen, zu welchem Etat es zählt. Deshalb ist es für die Vereinheitlichung der Regelungen ganz sinnig, dass das über den Verkehrsetat und beispielsweise über den Verkehrsausschuss im Landtag geregelt wird.

Was die Preisentwicklungen in den nächsten Jahren angeht. Ich kann nur auf den VRR verweisen. Der VRR hat eine mittelfristige Marketingplanung, in der noch eine Steigerung des Kostendeckungsgrads der einzelnen Sektoren, also SPNV und kommunaler ÖPNV, für die nächsten Jahre vorgesehen ist, womit es am Ende in der Regel dazu kommt, dass das nominelle Defizit beispielsweise der kommunalen Verkehrsbetriebe in etwa gleichgehalten wird und nicht mit den übrigen Kostensteigerungen ansteigt. Wir sehen das mit Sorge, vor allen Dingen, wenn wir dann noch sehen, dass die Förderung über den Bund – ich spreche nur von den Regionalisierungsmitteln, Entflechtungsmitteln usw. – für die nächsten Jahre auf dem Prüfstand stehen und man dazu nur hört, das müsse man irgendwann im Rahmen der Bund-Länder-Finanzbeziehungen regeln. Wir wissen, wenn Bund und Land sich einigen, sind die Kommunen oft diejenigen, die gemeinsam im Regen stehen.

Was den Anteil Neukunden oder Bestandskunden angeht. Es gab einmal im VRR diese Überprüfung in einzelnen Gemeinden, wo Neunutzer des Sozialtickets befragt wurden. Das hat sehr divergierende Ergebnisse gebracht. Ich schaue lieber in die Praxis und schaue mir die Verkaufsentwicklung im gesamten VRR an. Da sehe ich durch das Sozialticket eindeutige Tendenzen einer Substitution sowohl im normalen Ticket – Ticket1000, Ticket2000 – als auch in der Neun-Uhr-Variante, weil sich diese als Block insgesamt stabil verhalten haben, wenn ich dazu eine Addition mache. Ich bin vor Kurzem darauf hingewiesen worden, dass es durch die Ausweitung der Regelungen auf Geringverdiener auch eine andere Substitution gibt, dass das YoungTicketPLUS, also das Auszubildendenticket, teilweise durch das Sozialticket ersetzt wird.

Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (39.)

01.07.2014

Ausschuss für Arbeit, Gesundheit und Soziales (48.)

schm

Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

Dass es darüber hinaus einen Anteil von Neukunden bzw. von Kunden gibt, die vom Einzelticketkauf – Einzelticket, Tagesticket, Viererticket – auf die „kleine Flatrate“ umwechseln, die das Sozialticket darstellt, ist unzweifelhaft. Selbst die Marktforschung danach bietet kein sauberes Ergebnis, und das dürfte sich auch zwischen den Städten deutlich unterscheiden, weil schon vorher die Durchdringung mit Zeitkarten in den Städten sehr unterschiedlich war.

Was die Angleichung der Bestimmungen angeht. Ich fand es schon einmal richtig vom Land, einen Mindeststandard zu setzen, zum Beispiel den Mindeststandard der Gruppen, die dort zu beteiligen sind. Genauso halte ich einen Mindeststandard, wie das Ticket auszugestalten ist, für notwendig, dass es beispielsweise als ganztägiges Ticket zu gestalten ist, dass es in dem Raum sämtliche Verkehrsmittel wie die Verbundtickets übernehmen soll, was meines Wissens bei einigen Tickets in Westfalen nicht der Fall ist.

Wenn dann eine Gemeinde, beispielsweise beim Preis, darüber hinausgeht und noch etwas mehr machen will – Gütersloh ist bekannt dafür, dass es eine ziemlich prosperierende Gemeinde ist –, dann möchte ich nicht, dass sie daran gehindert wird. Ich halte es für wichtiger, dass nach unten abgesichert wird, Gemeinden also nicht durchhängen. Ich hoffe, dass gerade in Westfalen dadurch, dass im Rahmen des Westfalentarifs eine neue verbundähnliche Gesamtorganisation geschaffen wird – um es einmal so zu sagen –, dort auch ein einheitliches Ticket wie in den drei Verbundräumen VRR, VRS und AVV – im Letzteren gibt es auch noch unterschiedliche Preise zwischen den einzelnen Teilregionen – eingeführt wird, damit wir über die 85 %, die im Moment erreicht sind, irgendwann zu einer hundertprozentigen Flächendeckung bei diesem Ticket kommen.

Vorsitzender Dieter Hilser: Für die Besucherinnen und Besucher auf der Tribüne ein Hinweis. Hier findet im Augenblick eine sogenannte Anhörung zum Thema „Sozialticket“ statt. Anhörung heißt die Veranstaltung, weil die Abgeordneten sich anhören, was die Sachverständigen sagen.

Dann würde ich die zweite Runde der Sachverständigen einleiten. Als erstes bitte ich Herrn Holtgrave um seine drei- bis vierminütige ergänzende Stellungnahme.

Heiko Holtgrave (Akoplan - Institut für soziale und politische Planung e. V.):

Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich werde versuchen, im Zeitrahmen zu bleiben. Mit ihrem Antrag verlangt die Fraktion der Piraten eine grundlegende Nachbesserung der in NRW vorhandenen Sozialticketmodelle, ohne die Rolle der letzten Landesregierung damit in irgendeiner Weise schmälern zu wollen. Nicht zuletzt geht es auch um die Frage, ob und in welcher Form die Förderung für die Sozialtickets über den 31. Dezember 2015 fortgeführt werden.

Der Koalitionsabsprache im VRR im Januar 2010, aber auch die entsprechenden Koalitionsvereinbarungen auf Landesebene waren damals bereits eine überfällige Reaktion auf die Tatsache, dass im ÖPNV ein stetiger schleichender und überdies meistens unsichtbarer Ausschluss einer wachsenden Zahl von Menschen bei Nut-

zung von Bus und Bahn stattfindet, nicht nur in NRW. Es ist wohl unstrittig, dass es sich dabei überwiegend um Menschen handelt, die in besonderer Weise von den Angeboten des öffentlichen Nahverkehrs abhängig sind oder – präziser gesagt – es wären, wenn die Dinge so wären, wie man es sich wünschen würde.

Wir wissen um die Veränderung in der Siedlungsentwicklung in den Städten wie auch auf dem Land, die mit der Zunahme des privaten Kfz-Besitzes einherging, und um die Zentralisierungstendenzen im Einzelhandel, die Schließung von vielen wichtigen Einrichtungen, etwa Dorfläden, Schulen, die meisten Postämter. Das sind aus heutiger Sicht nur zwiespältige Vorgänge, gerade wenn wir an die Gruppe denken, über die wir heute reden. Gerade vor diesem Hintergrund gehört der ÖPNV nach unserer Auffassung und offensichtlich auch nach Auffassung der Antragsteller zu den Kernbereichen öffentlicher Daseinsvorsorge, auf die nicht verzichtet werden kann.

Warum haben wir das Problem überhaupt? Weil eine Riesendifferenz existiert zwischen dem, was in den Sozialleistungssystemen für die Nutzung von Bus und Bahn als Regelsatzanteil vorgesehen ist, und den marktüblichen Preisen für die Nutzung des ÖPNV. Diese Lücke klafft; sie ist sehr groß. Deswegen haben wir diese Diskussion um Sozialtickets schon seit einigen Jahren. Ich denke, die Lücke wird auch eher nicht geringer, denn das Thema „Altersarmut“ wird die Republik, auch NRW, vermutlich noch stärker beschäftigen als heute. Wenn man die Zahlen nebeneinanderstellt, also die Entwicklung der ÖPNV-Preise, aber auch die Rentenentwicklung und die Tatsache, wie wenige Leute noch in der Arbeitsförderung nach SGB III sind, also wie gering der Prozentsatz ist, dann kommt man ins Grübeln. Das sind eigentlich Dinge, die nicht zusammenpassen.

Eine Möglichkeit, dieses Thema „Mobilitätsarmut“ anzugehen, sind diese Sozialtickets, nicht die einzige Möglichkeit, nebenbei bemerkt. Ich habe am Rande erwähnt, dass es eigentlich eine bessere Lösung als Sozialtickets gäbe, nämlich eine komplette Freigabe der öffentlichen Verkehrsangebote und deren Finanzierung entweder aus den Haushalten oder aus einer speziellen Umlage. So etwas gibt es ja.

Wenn wir bei Sozialtickets bleiben, dann würde auch ich zu dem Schluss kommen: Das Sozialticket NRW ist keine Erfolgsgeschichte geworden, jedenfalls bisher keine richtige. Für eine bedarfsgerechte Ausgestaltung der Angebote braucht man zuallererst einen Preis, der von den Menschen aufgebracht werden kann. Wenn der den Schwellenwert von 20 € überschreitet, dann bleibt das Angebot mehr oder minder ein Nischenangebot für einige wenige, so etwa im VRR geschehen. Der VRS lindert dieses Problem der noch höheren Preise als im VRR geschickt dadurch, dass er von Anfang an eine Übertragbarkeit der Tickets, eine Übertragbarkeit der Monatskarten auf andere Berechtigte, eingeführt hat. Dadurch wird eine Teilung der relativ hohen Kosten auf mehrere möglich.

Nach unserer Auffassung sollten die Tickets von den Eigenschaften her auch die üblichen Eigenschaften aufweisen, es sei denn, es gibt schwerwiegende sachliche Gesichtspunkte, die eine Änderung begründen könnten. Das heißt in erster Linie mindestens eine stadtweite, in Landkreisen eine kreisweite Gültigkeit, keine Einschränkungen betreffend die Tageszeit und keine Einschränkungen der Nutzungshäufigkeit.

Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (39.)

01.07.2014

Ausschuss für Arbeit, Gesundheit und Soziales (48.)

schm

Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

Da ich aus dem VRR-Bereich komme, haben wir uns intensiver mit den Zahlen und den Diskussionen im VRR beschäftigt. Beim VRR ist es so, dass er offensichtlich aus Angst vor zu vielen Kunden einen Preis deutlich höher angesetzt hat als die genannte 20-€-Schwelle, nämlich bei knapp 30 €. Leider bewegen sich die meisten Angebote im Monatskartenbereich in der Spanne zwischen grob gesagt 26 € und 36 € monatlich. Es gibt wenige Ausnahmen; Münster gehört dazu.

Man sollte davon ausgehen können, dass die Verantwortlichen im VRR und in den anderen Verkehrsbetrieben um den engen Zusammenhang zwischen Preis, der festgesetzt wird, und der Nachfrage wissen. Nicht zuletzt hat das Dortmund gezeigt, wo ein Ticket zu einem Preis von 15 € eine rasante Nachfrage erfahren hat.

Worum es in den Verbünden trotzdem so gemacht wird, darüber ließe sich trefflich streiten.

Vorsitzender Dieter Hilser: Herr Holtgrave, wenn ich Sie kurz unterbrechen darf. Bitte nur ergänzend zur schriftlichen Stellungnahme, denn die Beispiele sind dort auch aufgeführt.

Heiko Holtgrave (Akoplan - Institut für soziale und politische Planung e. V.): Herr Vorsitzender, ich bin fast durch. Wenn Sie mir noch eine Minute geben.

Wir haben manchmal den Eindruck – jedenfalls lassen es manche Äußerungen zu –, dass den Verantwortlichen diese Kundengruppe nicht gerade ans Herz gewachsen ist und man nur mitmacht, weil man halt mitmacht oder weil es das Angebot des Landes gibt und das Land in die Finanzierungslücke eintritt.

Aus unserer Sicht ist eine solche Herangehensweise, eine solche Gedankenlosigkeit unerträglich. Das gilt erst recht für eine solche Schutzbehauptung, dass jemand sagt, die Verkehrsunternehmen hätten keinen sozialpolitischen Auftrag, wie wir es aus dem VRR gehört haben. Von den kommunalen Unternehmen könnte man schon erwarten, dass sie wegen des hohen öffentlichen Finanzierungsanteils auch auf die zunehmende Mobilitätsarmut reagieren, und zwar mit eigenen Ideen. Einige wenige muss man davon ausnehmen; die verstehen diesen Zusammenhang, und die sehen auch die Chance, dass man da neue Kunden gewinnen kann.

Vielleicht noch das Wichtigste zum Schluss an die Adresse der Landespolitik gerichtet. Die Landespolitik wird sich entscheiden müssen, was sie will. Das jetzige Programm mit seinen 30 Millionen € pro Jahr begünstigt eine bestimmte Teilgruppe – das ist verschiedentlich angesprochen worden – unter den Berechtigten.

Vorsitzender Dieter Hilser: Wie war das mit der Minute? Entschuldigung.

Heiko Holtgrave (Akoplan - Institut für soziale und politische Planung e. V.): Okay. – Es begünstigt eine Teilgruppe unter den Berechtigten, nämlich die Vielfahrer. Ich weiß nicht, ob das im Sinne der Landespolitik ist und ob da nicht ein Neuansatz möglich ist.

Erlauben Sie mir einen letzten Satz dazu.

Vorsitzender Dieter Hilser: Ungern, aber ausnahmsweise.

Heiko Holtgrave (Akoplan - Institut für soziale und politische Planung e. V.): Sicherlich wäre die Aufstockung der Mittel ein Weg. Doch eine pragmatischere Alternative wäre, wenn die Landesregierung über die Förderrichtlinien eine Übertragbarkeit beim Monatsticket grundsätzlich zur Bedingung machen würde.

Vorsitzender Dieter Hilser: Normalerweise müsste ich mindestens dem VRR noch einmal die Gelegenheit zur Erwiderung geben. Ich tue das nicht, weil es eine Anhörung ist. Meine Bitte ist, möglichst in den Beiträgen zu versuchen, keine Provozierungen in Richtung anderer Sachverständiger vorzunehmen. Ansonsten müsste man anderen Sachverständigen die Gelegenheit geben, aus Sicht ihrer Verbände Stellung dazu zu nehmen. Doch darauf muss ich – ich bitte um Verständnis – im Rahmen einer Anhörung verzichten.

Holger Kirchhöfer (Altstadarmenküche - Initiative für ein Sozialticket in Düsseldorf): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich versuche, mich kurzzufassen. Herr Holtgrave hat vieles gesagt, was ich unterschreiben kann. Einige Aspekte sind schon genannt worden. Ich versuche, auf die drei, vier wichtigsten Schlaglichter einzugehen.

Wir sollten vor Augen haben, es gibt jetzt Sozialtickets in NRW; es gibt die Landesmittel. Auch ich möchte hier niemandem zu nahe treten. Ich bin Düsseldorfer; für uns und für meine Klienten ist natürlich das VRR-Modell das, was relevant ist. Wir halten es tatsächlich für das am geringsten geglückte Modell. Da muss ich meinem Vorredner recht geben. Andere Modelle sind mir sympathischer. Das VRS-Modell mit der Übertragbarkeit, aber auch mit der Möglichkeit, die Vierertickets zusätzlich zu nehmen, erreicht eine andere Nutzung. Soweit mir bekannt ist, liegt die Nutzung im VRR bei 7 % der Berechtigten. In Düsseldorf – das ist von Herrn Wente schon gesagt worden – ist die Nutzung höher. Meines Wissens liegt es bei 11 %.

Dazu ist zu sagen – das ist aus diversen Studien der Wohlfahrtsverbände und der Kirchen schon mehrfach festgestellt worden –: Armut ist immobil, Armut hält sich an den Rändern der Städte fest. Das ist auch weiterhin so. Insofern ist es nicht verwunderlich, dass zumindest angenommen wird – ich finde die Untersuchungen, die ich kenne, nicht besonders klar, vermute auch, dass es tatsächlich so ist –, dass durch das Sozialticket Leute, die vorher ein anderes Ticket genutzt haben, jetzt versuchen, eine günstigere Lösung zu finden. Nichtsdestotrotz halte ich das für sozialpolitisch mindestens weniger schlecht.

Wenn man tatsächlich armen Menschen Mobilität bieten will, was sozialpolitisch von allen Experten als sehr wünschenswert erachtet wird, um aus Armut herauszukommen, dann muss man sich sehr genau anschauen, was diese Leute zahlen können.

Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (39.)

01.07.2014

Ausschuss für Arbeit, Gesundheit und Soziales (48.)

schm

Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

Hier wurde mehrfach gesagt, dass in diesen Berechnungen des Regelsatzes immer von ungefähr 20 € ausgegangen wird. Man müsste noch einmal genauer schauen. Es sind 19,90 € für einen alleinstehenden SGB-II/SGB-XII-Empfänger, -empfängerin. Es ist aber, wenn man sich die einzelnen Empfänger ansieht, schon wieder 2 € weniger für den Partner, die Partnerin. Es sind gerade noch 15,93 € für den unter 25-Jährigen. Insofern muss man davon ausgehen: Natürlich sind deutlich weniger als 20 € zur Verfügung. Wenn wir wollen, dass sich arme Menschen bewegen können und sich etwas tut, damit diese Leute aus ihrer Situation etwas machen können, dann muss man andere Tickets möglich machen. Wenn man das nicht will, dann bleibt es so oder wird schlimmer. Das scheinen mir die logischen Konsequenzen zu sein.

Vielleicht einen weiteren Satz dazu. Die letzten Zahlen, die ich gelesen habe, sind, dass wir immer noch bei 5 % Schwarzfahren sind. Der Verkehrsverbund in Düsseldorf, die Rheinbahn, geht davon aus, dass ihr jedes Jahr 4 Millionen € durch Schwarzfahren verlorengehen. 1 Million € kann sie durch ihre Maßnahmen wieder eintreiben. Auch da ist zu fragen, ob es nicht aus dieser Richtung gut wäre, sinnvolle und vielleicht finanziell auf den ersten Blick risikoreichere Optionen und Modelle zu erarbeiten. Insofern kann ich eine Stadt Münster verstehen, die vielleicht etwas anders rechnet und nicht nur sieht, was ihr dadurch verlorengeht, wenn sie kurzfristig ein paar hunderttausend Euro in ein Ticket steckt. Ich mache an dieser Stelle einen Punkt.

Roman Reisch (ATTAC Niederrhein): Sehr verehrter Herr Vorsitzender! Sehr verehrte Damen und Herren! Ich möchte, weil ich vom Niederrhein komme, es auch darauf beschränken. Das ist der Fokus. Wer vom nördlichen Rand des Kreises Wesel in den Landtag fahren möchte, um einem Plenum zuzuhören, der muss 38 € zahlen. Die Gruppe der Niedrigverdiener wird es sich deshalb nicht leisten können, einmal zu lauschen, was die Landtagsabgeordneten oder Sonstige sagen.

Das Sozialticket ermöglicht es zunächst einmal diesen Leuten, diesen teuren öffentlichen Nahverkehr zu nutzen. Allerdings – das muss man eindeutig sagen – sind die Preise gegenwärtig noch zu hoch, weil die Einkommen derart gestrikt sind, dass die Handlungsmöglichkeiten aufgrund der Einkommen eingeschränkt sind. Das heißt, dass in Ortsteilen wie Wesel, wo Hartz-IV-Empfänger besonders stark angesiedelt sind und die Verschuldung und die Überschuldung sehr hoch sind, sie mit dem, was sie bekommen, in ihrem Lebensunterhalt, ihren Lebensmöglichkeiten sehr stark eingeschränkt sind.

Darum denke ich, dass das Ticket – ich möchte das an einigen Schlagworten festmachen – mindestens auf 15 € abgesenkt werden muss. Alles andere ist zu viel, und das erfahren wir in Gesprächen mit Leuten, die eventuell gern einmal den öffentlichen Nahverkehr nutzen möchten.

Dass das so ist, sieht man zum Beispiel auch an den Verkaufszahlen im Kreis Wesel. Das sind gegenwärtig ungefähr 1.400. Die Nutzungsquote liegt bei 3,3 %; das bezieht sich auf Ende März 2014. Hier kommt noch hinzu, dass der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs gerade im Kreis Wesel ausgesprochen schlecht ist. Das

heißt, es sind sehr schlechte Möglichkeiten, dort überhaupt den öffentlichen Nahverkehr zu nutzen. Der letzte Bus fährt oft letztmals um 20.30 Uhr; dann kommt man da überhaupt nicht weg.

Außerdem orientieren sich viele Leute stärker nach Duisburg, in andere Städte, in größere Kreise. Deshalb bedarf es meines Erachtens unbedingt einer Ausweitung des Gültigkeitsbereichs solcher Sozialtickets über den VRR hinaus. Es muss von der Familie genutzt werden können. Das heißt, es muss – wie es in Siegen üblich ist – eine Übertragbarkeit des Tickets geben. Schließlich sind diese Einzelfahrten bzw. Vierertickets unbedingt notwendig, auch wenn natürlich das Mobilitätsverhalten von Leuten, die nicht unmittelbar im Berufsleben stehen, anders ist. Nicht umsonst sind im Bereich des Kreises Wesel die meisten der Nutzer tatsächlich Aufstocker. Aber auch die Leute, die zunächst nicht in den Arbeitsprozess integriert sind, müssen die Möglichkeit erhalten, den öffentlichen Nahverkehr zu nutzen, und das ist unter den gegenwärtigen Bedingungen nicht der Fall. Darum plädiere ich dafür, das über den 31. Dezember hinaus fortzuführen, es müssen jedoch auch Mittel bereitgestellt werden, diese Sozialtickets tatsächlich zu wirklichen Sozialtickets zu machen.

Dr. Michael Spörke (SoVD Nordrhein-Westfalen e. V.): Der SoVD ist seit Beginn dieser Diskussion zum Sozialticket einer der Verbände, die ganz klar sagen: Wir wollen dieses Sozialticket, wir wollen jedoch auch ein Sozialticket, das wirklich wirksam ist, dass der Nutzergruppe wirklich entsprechend hilft und die Bedarfe deckt.

Zum jetzigen Sozialticket muss man deswegen ganz klar sagen, dass die Zahlen der Nutzung der Sozialtickets nicht so sind, wie man es sich wünschen würde und wie es in den letzten Tagen auch durch die Presse ging, liegt aus unserer Sicht ganz klar daran, dass die Preise für dieses Ticket zu hoch sind, sprich nicht den Möglichkeiten der potenziellen Nutzer angemessen sind.

Das ist ein Punkt, den wir schon zu Beginn dieser Diskussion genannt haben, dass dieses Ticket nur erfolgversprechend ist, wenn der Preis den Möglichkeiten angemessen ist, heißt, es muss sich in dem Bereich bewegen, wo auch der Regelsatz für Mobilität beim SGB II liegt. Der liegt zurzeit bei 24 €, sprich, bei allem, was darüber geht – wir reden zum Teil über 30 € pro Monatsticket –, ist klar, warum diese Angebote so nicht genutzt werden.

Ein Satz zu der Frage, wohin dieses Ticket von der Zuständigkeit her gehört. Man kann hier wunderbar sehen, dass sich aus unserer Sicht mit dem Sozialticket Verkehrspolitik endlich für sozialpolitische Fragen öffnet. Denn natürlich macht die soziale Frage, die wir in unserem Land haben, nicht vor Verkehrspolitik halt. Deswegen ist das Sozialticket die richtige Antwort auf die Probleme, die wir haben, aber natürlich nicht die alleinige Antwort. Sie löst die Probleme grundlegend nicht; die liegen in der Gesetzgebung des Bundes.

Wir haben schon mehrfach darauf hingewiesen, dass diese Regelsätze zum Beispiel bei Hartz IV nicht bedarfsdeckend sind. Doch solange wir diesen Zustand haben, brauchen wir so etwas wie ein Sozialticket, aber so ausgeführt – das sage ich noch

Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (39.)

01.07.2014

Ausschuss für Arbeit, Gesundheit und Soziales (48.)

schm

Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

einmal –, dass die Nutzer es auch nutzen können. Dazu gehört neben dem Preis, dass verschiedene Mobilitätsbedarfe entsprechend abgedeckt werden können. Denn jeder Mensch hat einen anderen Bedarf an Mobilität und muss in der Lage sein, dies mit Sozialtickets so abdecken zu können, wie er es für seinen Bedarf braucht, sprich Einzelfahrscheine oder Monatskarten auch von der Reichweite her so, dass man nicht, um in den nächsten Stadtbereich fahren zu können, noch einen neuen Einzelfahrschein kaufen muss. Das sind Dinge, die die Nutzbarkeit verschlechtern. Außerdem sind wir der Meinung, dass das Sozialticket landesweit flächendeckend eingesetzt werden muss und das Land entsprechend der Verantwortung darauf hinzuwirken hat, dass das so geschieht.

Ein letzter Punkt zur Nutzergruppe. Hier ist uns sehr wichtig, darauf hinzuweisen, dass aus unserer Sicht das Sozialticket auch für diejenigen angeboten werden sollte, die nur knapp über den staatlichen Transferleistungen liegen. Wir sagen, 10 % an Einkommen über diese Transferleistungen hinaus. Auch für diejenigen sollte das Sozialticket angeboten werden, weil es nicht sein kann, dass sozusagen nur eine geringfügige Überschreitung dieser Tarifleistungsgröße dazu führt, dass man vom öffentlichen Nahverkehr ausgeschlossen ist.

Vorsitzender Dieter Hilser: Gibt es Fragen von den Abgeordneten? – Herr Bayer meldet sich. Herr Bayer, gibt es ausnahmsweise Fragen an alle vier Sachverständigen?

Oliver Bayer (PIRATEN): Nein, ich cluster es ein bisschen.

Vielen Dank für die mündlichen Stellungnahmen. Ich möchte zunächst eine Frage an Herrn Holtgrave stellen, vielleicht auch noch an Herrn Kirchhöfer, der das in der Stellungnahme erwähnt hat. Er hat in der schriftlichen Stellungnahme ausführlich Erfahrungen aus Dortmund dargestellt und hat von unsichtbaren Bedarfen gesprochen. Das ist diese Sache, die mit den vorherigen Rednern, zum Beispiel Herrn Wenthe, etwas auseinanderliegt.

Können Sie sich erklären, wie die unterschiedlichen Einschätzungen zustande kommen, ob nun vor allem Bestandskunden diese Tickets nutzen oder ob es Leute sind, die ansonsten nicht in der Lage wären, diese Tickets zu erwerben bzw. diese nicht erwerben, wenn sie nicht als Sozialticket angeboten werden würden? Können Sie dazu noch etwas sagen und vielleicht noch eine Prognose zum Thema „Preis der Sozialtickets“ geben, wie es sich auswirkt, wenn das Sozialticket entsprechend günstiger wäre?

An Herrn Holtgrave und Herrn Kirchhöfer. Sie haben gesagt, das Sozialticket ist eine Möglichkeit, die es gibt. Eine bessere Möglichkeit wäre die komplette Freigabe der öffentlichen Verkehrsmittel. Herr Wenthe hat im Grunde eine Zwischenlösung dargestellt. Wie stehen Sie zu dieser Zwischenlösung? Finden Sie den vorsichtigen Vorschlag von Herrn Wenthe attraktiv, einen pauschalen Betrag des Regelsatzes direkt in ein Ticket umzuwandeln oder spricht deutlich etwas dagegen?

Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (39.)

01.07.2014

Ausschuss für Arbeit, Gesundheit und Soziales (48.)

schm

Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

An Herrn Kirchhöfer an die Frage angeschlossen. Sie hatten noch weitere Modelle oder Bausteine in Ihrer Stellungnahme angedeutet, zum Beispiel „kostenlos für Asylbewerber“. Sollte man diese Modelle einfach durchprobieren? Ist es sinnvoll, diese Modelle noch einmal in Modellversuchen oder in Tests auszuprobieren oder ist die Lage im Grunde klar, sodass man es landesweit einführen könnte?

Dann hatten fast alle – ich habe mir die Herren Kirchhöfer, Reisch und Spörke aufgeschrieben – die Einzeltickets angesprochen. Ich nehme an, Sie haben die Einzeltickets vor allem angesprochen, weil die Hürde für Leute, die selten fahren, zu hoch ist. Würde es gesellschaftlich Sinn machen, zu Mehrfahrten zu ermuntern, also wenn man beispielsweise das Sozialticket sowieso erhält, natürlich eine Verkehrsvermeidung betreiben und nicht so viel zu fahren? Ist es vor allem für diese Personengruppe, die es dann erhält, sinnvoll, sie dadurch zu mehr Mobilität zu ermuntern?

Herr Holtgrave hat angesprochen, die Siedlungsentwicklung ist mitverantwortlich. Die Frage geht an Herrn Reisch und an Herrn Spörke – Herr Reisch hatte auch gesagt, Wesel sei schlecht ausgebaut –, wem sie das Sozialticket als eingebundene Maßnahme in ein Gesamtmobilitätskonzept für alle geben. Brauchen wir darüber hinaus einen sozial betrachteten Ausbau des ÖPNV und eine entsprechende Attraktivierung, die darauf Acht gibt und nicht nur ein Sozialticket, sondern praktisch zusätzliche diese flankierenden Maßnahmen?

Vorsitzender Dieter Hilser: Ich sehe keine weiteren Fragen mehr. Dann schließe ich die Fragerunde und bitte die angesprochenen Sachverständigen – es waren am Ende alle vier Sachverständigen –, möglichst kurz und präzise zu antworten.

Heiko Holtgrave (Akoplan - Institut für ein Sozialticket in Düsseldorf): Zu den Erfahrungen in Dortmund habe ich in der schriftlichen Stellungnahme einiges geschrieben. Dort ist es ja zu Nutzungsquoten bis zu 25 % gekommen. In absoluten Zahlen gesagt war das in einem Zeitraum von zwei Jahren – so lange lief dieses Pilotprojekt –, von 2008 bis 2010 etwa 15 oder 20 Millionen Fahrten, zusätzlich durch dieses Angebot generiert. Ich bin mir über die Zahlen nicht ganz klar; lesen Sie es bitte nach.

Unsichtbare Bedarfe deshalb, weil dieses Dortmunder Pilotprojekt eigentlich etwas offengelegt hat, was sonst verschwiegen wird. Deswegen verwende ich auch diesen Begriff des unsichtbaren Bedarfs. Verschwiegen wird, was man nicht sehen kann, wie jemand eine Stromsperre bekommt, wenn er seine Stromrechnung nicht bezahlt. Man könnte höchstens analog die Schwarzfahrer nehmen, aber ansonsten findet dieser Verkehr einfach nicht statt. Insofern bleibt er in aller Regel unsichtbar, wenn man nicht die Fußgänger- und Fahrradströme in den Städten jeweils nachhalten will.

Herr Bayer, zu den unterschiedlichen Einschätzungen zur Frage der Bestandskunden. Ich habe den Eindruck, dass wir da gar nicht so weit auseinanderliegen. Ich bin einer ähnlichen Auffassung, sehe es gewissermaßen auch als den Wermutstropfen in der ganzen Geschichte an, dass wir mit den vorhandenen Angeboten bislang überwiegend Menschen erreicht haben, die schon vor Einführung des Tickets regel-

Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (39.)

01.07.2014

Ausschuss für Arbeit, Gesundheit und Soziales (48.)

schm

Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

mäßig Gebrauch davon gemacht haben, aus unterschiedlichen Motiven heraus. Teils ist es persönlich bedingt, weil man regelmäßig einen Angehörigen betreut. Es kann auch beruflich bedingt sein, dass jemand beispielsweise einen Minijob o. Ä. wahrnimmt und deswegen in der Stadt von einer Ecke in die andere fährt, oder an einer Beschäftigungs- oder Qualifizierungsmaßnahme teilnimmt. Das sind die typischen Fälle, warum jemand schon früher in den sauren Apfel gebissen hat, 50, 60, 70 € für eine Monatskarte auf den Tisch zu legen.

Diese Zahl ist schmal; sie schöpft nach unseren Berechnungen einen Großteil der Landesförderung ab. Das heißt, im VRR hatten wir im letzten Jahr eine Nutzerquote von 7 %. Diese 7 %, die nachgefragt haben und überwiegend aus diesem genannten Segment stammen, haben diese 19 Millionen €, die vom Land bereitgestellt wurden, zu 80 % in Anspruch genommen. Eine schöne Entwicklung ist das nicht. Die Idee des Tickets war – und sollte es auch weiterhin sein –, eher eine Nachfrage in der Breite zu kreieren, das heißt, auch Leute mit dem Angebot anzusprechen, deren Mobilität durch die aktuellen Preise faktisch eingeschränkt ist. Das haben wir bei den Bestandskunden nicht so sehr, erst recht nicht bei den früheren Abo-Kunden.

Das hinzubekommen, dem galt meine Schlussbemerkung vorhin. Der erste Weg wäre natürlich eine Aufstockung der Landesmittel. Ich habe Zahlen genannt. Für den VRR-Bereich kalkuliere ich 40 Millionen € und für den Gesamtrahmen 70 Millionen € pro Jahr bei einer angedachten Nutzerquote von 20 %. Die muss ich erst einmal einstellen.

Einzigste pragmatische Alternative, die ich sehe – die habe ich vorhin kurz angesprochen – ist, dass man über die Förderrichtlinien vorschreibt, dass geförderte Monatskarten übertragbar sein müssen. Das würde auf einen Schlag das Problem der nicht mehr ausreichenden Mittel zumindest kurzfristig lösen. Auch ich habe in meiner Stellungnahme geschrieben, dass der VRR in diesem Jahr vermutlich, obwohl dieses Ticket wahnsinnig teuer ist, 100 % der neuen Landesmittel abschöpfen wird. Also, wir sind uns diesbezüglich nicht so ganz fern, auch der Bedenken, die wir haben, wenn wir vielleicht auch andere Gesichtspunkte mehr in den Mittelpunkt stellen.

(José Luis Castrillo [Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, VRR]: Schweigen ist nicht nur Zustimmung!)

– Okay.

Herr Bayer, Aushändigung von Tickets unter Einbehaltung des Regelsatzanteils finde ich eine gute Idee. Das ist der Einstieg, als wenn dann die Sachgüter ausgegeben werden – nichts anderes ist es –, wie man es lange Zeit bei Asylbewerbern gehabt hat, dass man ihnen die einzelnen Teile sozusagen vor die Nase hält. Der Mobilitätsbedarf von Person zu Person ist verschieden. Es ist schon schwierig, die Bedürfnisse in einem einzigen Verkehrsangebot zu bündeln. Ich finde die Idee, jetzt den Regelsatzanteil einzuhalten, sozialpolitisch nicht vertretbar.

Würde es gesellschaftspolitisch Sinn machen, zu mehr Mehrfahrten zu ermuntern? Ja, klar. Unter Umweltgesichtspunkten ist jeder Mehrverkehr unsinnig, besonders wenn er mit Verbrennungsmotoren verbunden ist. Eine grenzenlose Zunahme von

Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (39.)

01.07.2014

Ausschuss für Arbeit, Gesundheit und Soziales (48.)

schm

Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

Mobilität ist nicht wünschenswert. Aber wir stehen – finde ich – heute woanders. Wir haben eine Mobilitätsarmut bei bestimmten Teilen der Bevölkerung, und da suchen wir nach Lösungen, wie wir das heben können.

Ist das Sozialticket NRW Anteil eines Gesamtkonzepts? Wenn ich die Frage richtig verstanden habe, Herr Bayer, fragt es nach der Gesamtverkehrspolitik des Landes. Im Prinzip denken wir von Akoplan, dass solche speziellen Sondertarife für einzelne Zielgruppen nicht der ideale Weg sind, sondern Verkehrspolitik insgesamt verlässlichere Angebote schaffen sollte mit klaren, relativ knappen Takten, verlässlichen Taktzahlen, verlässlichen Umsteigebeziehungen und einer relativ guten Erschließungswirkung in die Fläche. Dann würde sich mancher Sonderbedarf unter Umständen ergeben.

Holger Kirchhöfer (Altstadarmenküche - Initiative für ein Sozialticket in Düsseldorf): Zum Dortmunder Pilotprojekt kann ich nur noch einmal die Schlaglichter wiederholen. Ich fand es schon sehr interessant, dass man mit dem 15-Euro-Ticket eine Nutzerquote von 25 bis 30 % innerhalb kürzester Zeit erreichte. Nachdem das Ticket dann auf über 30 € gesetzt wurde, war man bei den üblichen VRR-Bereich-Zahlen von 7 %.

Ein Ticket quasi fest aus dem Regelsatz als Zwangsabgabe zu nehmen, lehne ich ab. Es ist hoffentlich juristisch so schnell nicht möglich. Vom Grundsätzlichen ist es schwierig für Leute, die mit dem Regelsatz leben und arbeiten müssen, wenn sie ein anderes Modell haben, wenn sie mit dem Fahrrad fahren, wenn sie gerade wenigstens günstig wohnen. Denen noch ein paar Euro wegzunehmen, halte ich nicht für legitim.

Zur Frage nach mehr Fahrten für arme Menschen. Hier halte ich Mobilität für einen Faktor, der hilft, Armut zu beseitigen. Ich denke, das ist unstrittig bis hin zu den Forderungen der Jobcenter, in denen immer wieder gefordert wird, dass sich Leute bemühen, Arbeit aufzunehmen und Chancen zu ergreifen. Das wird sicherlich in der Praxis oft sehr zweifelhaft durchgeführt. Ich denke, grundsätzlich ist es ein Faktor, der wichtig ist, und der sollte mobil gemacht werden, damit es beseitigt wird.

Warum sollte man nicht sofort die Flüchtlinge, die wir hier haben, kostenlos fahren lassen? Ich glaube, in Düsseldorf gab es tatsächlich enorme Steigerungen von Flüchtlingen, im letzten Jahr von 30 %, die jetzt mehr in Unterkünften sind. Wir haben ca. 1.200 Menschen, die das in Düsseldorf betrifft. Wenn man diese Menschen morgen kostenlos Bahn fahren lassen würde, würden wir das irgendwie verkraften können.

Roman Reisch (ATTAC Niederrhein): Es waren zwei Fragen. Zur ersten Frage nach dem Einzelticket und Mehrfachticket. Man muss die Anlässe sehen. Es ist nicht so, dass ein tägliches Mobilitätsbedürfnis für jeden, der berechtigt ist, überhaupt entsteht. Aber das Ticket, ob es nun 15 € oder 30 € oder sogar mehr kostet, rechnet sich dann nicht. Der Nutzer kann nicht einmal die Mobilität nutzen, bei der er vielleicht einen Antrieb hat, wenn es Rentner oder Leute mit niedrigem Einkommen sind,

die man hinzuzählen müsste. Sich im Bedarfsfall ein Ticket mit Hin- und Rückfahrt oder Viererfahrten zu kaufen, halte ich für unbedingt notwendig, weil damit sozusagen der Kauf eines Tickets dem Anlass angepasst wird.

Die zweite Frage war, wie es um die Struktur des öffentlichen Nahverkehrs bestellt ist. Wir stehen vor der Frage, wie es künftig organisiert wird. Es ist keine soziale Frage, sondern eine gesellschaftliche Frage, wie der öffentliche Nahverkehr künftig organisiert wird. So, wie er jetzt ist, wird er die Verkehrsprobleme und auch die Umweltprobleme überhaupt nicht lösen können.

Noch eine Anmerkung. Wer wie ich zum Beispiel in einer kleinen Stadt wie Wesel mit ca. 65.000 Einwohnern lebt, der hat das Problem, dass er zu Fuß schneller irgendwohin gelaufen ist, als wenn er die Busse nutzt. Das heißt, man muss dort ein völlig anderes Verkehrskonzept fahren, zum Beispiel City-Busse. Doch das ist ein System, das wiederum nicht allein für Empfänger von Hartz-IV-Leistungen und Ähnlichem ist, sondern es ist wieder ein gesellschaftliches verkehrspolitisches Problem, das angegriffen werden muss. Nur dann würden tatsächlich solche Tickets gekauft. In Düsseldorf, Hamburg oder Berlin ist der öffentliche Nahverkehr ganz anders als in kleinen Kreisen. Wer beispielsweise in einem Ort wie Büderich oder Kinderich wohnt, kommt überhaupt nicht richtig weg. Wenn dort auch noch eine Schule geschlossen wird, dann ist das alles noch problematischer.

Dr. Michael Spörke (SoVD Nordrhein-Westfalen e. V.): Die erste Frage bezog sich auf die Mehrnutzung. Was kann man machen, um mehr Menschen dazu zu bewegen, den ÖPNV zu nutzen? Wie ist das Gesamtkonzept? Ich möchte neben dem, was schon zum Sozialticket gesagt wurde, noch einen Aspekt einbringen, der mir ganz wichtig erscheint. Es gibt dieses Ziel der Landesregierung des barrierefreien Aus- und Umbaus des ÖPNV. Das gehört entscheidend dazu, weil ein ÖPNV wie wir ihn jetzt haben, nicht barrierefrei ist und gerade in den ländlichen Regionen nicht die Strukturen aufweist, um gut genutzt zu werden, wenn es abends keinen und an den Wochenenden nur ausgedünnten Verkehr gibt. Dann nutzen weder ein Sozialticket noch andere Dinge etwas, wenn ich den ÖPNV nicht nutzen kann, weil ich wegen fehlender Barrierefreiheit nicht hineinkomme oder ich in einer Gegend wohne, in der die Strukturen so schlecht sind, dass die Nutzbarkeit dadurch eingeschränkt ist.

Das müsste in dieses Gesamtkonzept hinein, und hier ist aus unserer Sicht sehr stark nachzuarbeiten. Es wird sehr spannend sein, ob dieses Ziel des barrierefreien Ausbaus bis 2022 umgesetzt ist. Ein Fragezeichen sei da erlaubt.

Zur Nutzung. Das entscheidende Kriterium ist, dass das Sozialticket so gestaltet ist, damit verschiedene Bedarfe abgedeckt werden können. Sprich: Wenn ich den Bedarf nach vergünstigten Einzeltickets habe, dann muss das möglich sein. Wenn ich einen Monatsfahrchein zu günstigen Preisen brauche, muss das gehen. Die Übertragbarkeit auf andere Familienmitglieder ist ebenfalls ganz entscheidend. Hier haben wir ein Bündel von Maßnahmen, das wichtig ist, um dieses Instrument erfolgreicher zu machen als es jetzt ist.

Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (39.)

01.07.2014

Ausschuss für Arbeit, Gesundheit und Soziales (48.)

schm

Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

Ich sage noch einmal: Dass es gerade nicht so erfolgreich ist wie es sein sollte, liegt nicht daran, dass es das falsche Instrument ist, sondern die Ausgestaltung nicht ausreichend bzw. falsch ist.

Vorsitzender Dieter Hilser: Ich bedanke mich bei den Sachverständigen für ihr Kommen, für ihre Stellungnahmen, für die Beantwortung der gestellten Fragen. Mit dem Einverständnis der Anwesenden schließe ich diese Anhörung und wünsche Ihnen allen eine gute Heimfahrt. Die Anhörung ist geschlossen.

* * *

Stellungnahmen:

- Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände,
c/o Städtetag NRW 16/1903
- Nahverkehr Westfalen-Lippe 16/1895
- Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) 16/1901
- VDV - Verband deutscher Verkehrsunternehmen,
Landesverband Nordrhein-Westfalen 16/1904
- PRO Bahn NRW e. V. 16/1902
- Akoplan - Institut für soziale und politische Planung e. V. 16/1905
- Altstadtarmenküche - Initiative für ein Sozialticket in Düsseldorf 16/1896
- ATTAC Niederrhein 16/1888
- SoVD Nordrhein-Westfalen e. V. 16/1898
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR 16/1915

gez. Dieter Hilser
Vorsitzender

17.07.2014/27.08.2014