

Position des DGB NRW zur Einführung von Sozialtickets in NRW (Entwurf, Stand 11.10.2011))

Vorbemerkung: Das Positionspapier berücksichtigt insbesondere die Ergebnisse der DGB NRW-Veranstaltung „Einführung von Sozialtickets in NRW“ (21.09.2011, Düsseldorf).

Begründung

- Der politische Ansatz muss selbstverständlich sein, Armut und soziale Ungleichheit mit den uns zur Verfügung stehenden Mitteln zu bekämpfen und möglichst die Ursachen dieser Entwicklung zu beseitigen. Darüber dürfen aber konkrete kurative Maßnahmen, die das Leben sozial schwacher Menschen schon heute leichter machen können, nicht vernachlässigt werden.
- Der DGB NRW fordert seit Jahren die Einführung eines Sozialtickets. Ausgangspunkt dieser Forderungen ist, dass Mobilität ein Grundrecht der Bürgerinnen und Bürger ist, welches die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben erst möglich macht und welches zudem oft eine Voraussetzung für die Integration in den Arbeitsmarkt ist.
- Der im Regelsatz des ALG II vorgesehene Verkehrskostenanteil von rd. 15 € (Monat!) für Mobilitätsleistungen reicht angesichts von Preisen für Einzeltickets von deutlich über 2 € keineswegs aus, um die Mobilität von Leistungsbeziehenden sicherzustellen. Während der Regelsatz stagniert, steigen die Preise im ÖPNV weiter.
- Wenn es nicht gelingt, das „Einkommen“ sozial schwacher Personen zu erhöhen, so dass sie sich Mobilität zu geltenden Preisen leisten können, dann müssen die Mobilitätskosten für diese Gruppe reduziert werden. Ein Instrument, mit dem das erreicht werden kann, ist das Sozialticket.

Ausgangslage NRW

- SPD, GRÜNE und LINKE forderten in ihren Programmen zur letzten Landtagswahl ein Sozialticket. Die neue Landesregierung hat Anfang August beschlossen, das Sozialticket pilotförmig bis 2013 für Kommunen und Verkehrsverbände mit 15 Mio. in 2011 und je 30 Mio. in den Folgejahren zu fördern. Die Richtlinien über die Gewährung von Zuschüssen zur Förderung des Sozialtickets im ÖPNV NRW vom 08.08.2011 sehen allerdings eine freiwillige Entscheidung der Verantwortlichen vor Ort über die Einführung vor. Es besteht kein Rechtsanspruch auf Gewährung der Zuwendung.
- Die Folge waren Auseinandersetzungen in vielen Kommunen und bei Verkehrsverbänden bzw. –unternehmen über mögliche negative Auswirkungen einer Einführung von ST. Diese Auseinandersetzungen wurden z.T. begleitet von Prognosen, die erhebliche finanzielle Belastungen voraussagten (z.B. BOGESTRA, Rheinbahn). Befürworter eines großzügigen ST kritisieren die Grundannahmen der Rechenmodelle als interessengeleitet („das Sozialticket wird schlechtgerechnet“). Letztlich wird die Frage der tatsächlich entstehenden Kosten nur empirisch zu beantworten sein.
- Für diejenigen Kommunen, Verkehrsverbände und –unternehmen, die sich für die probeweise Einführung eines ST entscheiden, stellen sich anschließend ganz konkrete Umsetzungsfragen wie die nach dem zu erfassenden Personenkreis, dem Leistungsumfang und der Reichweite eines solchen Tickets und nicht zuletzt dem Preis.

- Eine rein betriebswirtschaftlich geführte Diskussion um den Preis des ST verkennt, dass es sich beim ÖPNV auch um politisch gesetzte Preise handelt. Verkehrsunternehmen bzw. -verbände haben nicht nur eine wirtschaftliche Aufgabe, sondern haben auch der Daseinsvorsorge der Bürgerinnen und Bürger zu dienen.
- Angebote wie das Schoko- und das Bären-Ticket im VRR oder das Semester-Ticket für Studierende stellen jetzt schon Spezialangebote für bestimmte Gruppen dar. Wie Übersicht 1 am Beispiel des VRR zeigt, weicht die Preisgestaltung z.T. erheblich von den regulären Tarifen ab:
- **Übersicht 1: Ausgewählte Beispiele für Sondertarife für bestimmte Personengruppen beim VRR**

Bärenticket	
Personenkreis	„mobil über 60“
Geltungsbereich	Jahresabo
Leistungen	1. Klasse, VRR-weit
Preis	64,90 € / Monat. Zum Vergleich: Ticket 2000, Preisstufe D + 1. Klasse-Zuschlag im Abo: gesamt 165,74 €
Schoko-Ticket	
Personenkreis	Schüler/innen (6-25 J.)
Geltungsbereich	Jahresabo, vrr-weit
Leistungen	2. klasse
Preis	28,70 € : Normalpreis/ Selbstzahler 11,60 € : ermäßigter, monatlicher Preis für Anspruchsberechtigte* für das 1. Kind 6,00 € : ...für das 2. Kind 0,00 € : für das 3. und jedes weitere Kind
Semester-Ticket VRR	
„Zwangsmitgliedschaft“	Das Semester-Ticket ist nicht frei verkäuflich. Der Betrag ist im Semesterbeitrag für die Uni enthalten. Es besteht grundsätzlich keine Wahlmöglichkeit für die Studierenden, d.h. jeder kriegt es, jeder zahlt es.
Preis	Das Ticket gilt für 1 Semester (6 Monate). Kosten 79,95 € für ein Semester. Zum Vergleich: Das Ticket 2000 für den gesamten VRR kostet 86,14€ pro Monat (!).

*: Die Anspruchsberechtigung ist abhängig von der Entfernung Wohnort – Schule.

- Aus gewerkschaftlicher Sicht besteht zum einen ein Spannungsverhältnis zwischen der sozialpolitisch motivierten Forderung nach einem möglichst günstigen Ticketpreis etwa in Höhe des Verkehrskostenanteils am HARTZ IV-Regelsatz (vgl. die Forderung der LINKEN: 15 €) und dem Schutz der Arbeitnehmer/innen vor einer massiven Überwälzung von Kosten, falls tatsächlich größere, ST-bedingte Defizite auftreten. Das beträfe am stärksten und unmittelbar die Beschäftigten bei den Verkehrsunternehmen und -verbänden, aber auch die ÖPNV-Kunden/innen im Fall von ST-bedingten Preissteigerungen. Tatsache ist, dass sich schon die Verkehrsverbände deutlich unterscheiden. In weiten Teilen Westfalens existiert nicht einmal eine Verbundstruktur als Kommunikationsplattform, so dass hier – wenn überhaupt – heterogene Einzellösungen zu erwarten sein werden.

- Zum anderen besteht die Gefahr, dass ein offensichtliches Scheitern des ST in der Pilotphase die dauerhafte Einführung dieses Instrumentes für lange Zeit verhindern könnte.

Position des DGB NRW

- Der DGB NRW unterstützt politisch die Forderung nach einem landesweiten Sozialticket zu einem Preis, der für Leistungsbeziehende (Regelsatz) nach dem ALG II erschwinglich ist. Dies entspräche derzeit einem Preis von etwa 15 € (Verkehrskostenanteil ALG II). Die Fraktion DIE LINKE im Landtag beziffert die Kosten dieser Variante auf rd. 100 Mio. €. Angesichts der aktuell geltenden gesetzlichen Bedingungen und der Haushaltssituation des Landes erscheint diese Forderung aus unserer Sicht als nicht umsetzbar, ohne erhebliche Defizite bei den Verkehrsträgern und damit gravierende Risiken für die Beschäftigten der Verkehrsunternehmen und –verbänden zu riskieren.
- Erfahrungen mit dem Köln-Pass (inkl. Integriertes Sozialticket) liefern Belege dafür, dass ein Teil des Bedarfes der Nutzergruppe mit Mehrfach-Tickets (4-er-Karten) anstelle von den teureren Monatstickets gedeckt werden kann. Hier deuten sich Sparpotenziale durch ein kundengerechteres Angebot an.
- **Unter den gegebenen Rahmenbedingungen spricht sich der DGB NRW dafür aus, die Einführung von Sozialtickets während der Dauer der modellhaften Erprobung konstruktiv zu begleiten und die Erfolgchancen zu erhöhen.**
- **Der DGB NRW fordert die dem VRR zugehörigen Kommunen auf, ihren Einwohnerinnen und Einwohnern das für 2011/12 geplante Sozialticket anzubieten.** Die Preisermäßigung für die Monatskarte bedeutet zumindest eine Entlastung für die Betroffenen, die z.B. im Rahmen einer Minijob-Tätigkeit Wege bewältigen müssen.
- Der DGB NRW fordert die Einführung eines ST für folgenden Personkreis: Empfänger von Arbeitslosengeld II oder Sozialgeld nach dem SGB II, Empfänger von Leistungen zum Lebensunterhalt nach dem SGB XII, Empfänger von Leistungen zum Lebensunterhalt nach dem AsylbLG und Empfänger von Leistungen der wirtschaftlichen Jugendhilfe, die Einwohner der Stadt/Gemeinde XY sind.
- „Neue Mobilitätskonzepte“ für NRW heißt auch „Mobilität für alle“. Anstatt ST-Nutzer/innen als „lästigen Ballast“ zu stigmatisieren sollte das ST als Teil eines modernen Mobilitätskonzeptes insbesondere im urbanen Raum kommuniziert werden.
- Der Erfolg oder Misserfolg eines ST wird in nicht geringem Maße davon abhängen, in wie weit es gelingen wird, Neukunden zu gewinnen. Die Information über die Existenz und die Möglichkeiten des ST muss die Menschen erreichen, die es nutzen sollen. Die Bewerbung darf daher nicht weniger intensiv sein, als für andere Produkte der Verkehrsunternehmen und –verbände auch. Ggfs. sind darüber hinaus zielgruppenspezifische Konzepte erforderlich (z.B. Informationen in Job Centern, Arbeitsagenturen etc.).
- Der DGB NRW befürwortet eine formative Evaluation des Einführungsprozesses, damit bereits im Verlauf der Erprobung Hinweise auf fördernde und hemmende Faktoren identifiziert und zum Nachsteuern genutzt werden können. Beispiele guter Praxis können sich zudem rascher verbreiten.
- **Der DGB NRW spricht sich langfristig für eine empirisch untermauerte, realitätsnahe Kalkulation eines ST aus. Dabei wäre auch der Leistungsumfang des ST zu berücksichtigen.**