

Mobilität für wenig Geld

Sachverständige bewerten die Forderung nach einem Sozialticket

21. April 2009 – Dortmund hat es, Köln hat es, einige Kommunen planen es: ein Sozialticket für den Öffentlichen Nahverkehr, das einkommensschwache Menschen sehr günstig erwerben können. Die Kommunen, die ein solches Ticket anbieten, tragen die Kosten dafür selbst. SPD und Grüne sehen hingegen die Regierung in der Verantwortung, sie finanziere schließlich auch Schülermonatskarten und Semestertickets. Mobilität sei Voraussetzung für die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben. In einer gemeinsamen Anhörung der Ausschüsse für Bauen und Verkehr (Vorsitz Wolfgang Röken, SPD) und für Arbeit, Gesundheit und Soziales (Vorsitz Günter Garbrecht, SPD) unterstützten Sachverständige mehrheitlich die entsprechenden Anträge der Grünen (Drs. 14/7644) und der SPD (Drs. 14/7664), die die landesfinanzierte und möglichst flächendeckende Einführung eines Sozialtickets in NRW fordern.

Foto: Schälte

In einer schriftlichen Stellungnahme begrüßen die kommunalen Spitzenverbände NRW zwar grundsätzlich das Anliegen. Es dürfe aber nicht zulasten der kommunalen Haushalte gehen. Soziale Aufgaben seien zudem originär bundesgesetzlich zu regeln. Die Entscheidung für oder gegen ein Sozialticket solle nicht die Landesregierung treffen, sondern jede Kommune für sich.

Immer mehr Menschen, sagte Stefan Pfeifer vom Deutschen Gewerkschaftsbund NRW, würden aus dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ausgeschlossen, weil sie sich die Fahrpreise nicht mehr leisten könnten. Der ÖPNV sei aber einer der Kernbereiche öffentlicher Daseinsfürsorge. Gegensteuern könne man in der Tat mit dem „Tabubruch“ Sozialticket.

Peter Bartow von der Stadt Dortmund berichtete aus der dortigen Praxis. Der Preis des Sozialtickets, das die Stadt Anfang letzten Jahres eingeführt hat, entspreche dem, was im Hartz-IV-Satz monatlich für Mobilität vorgesehen sei: 15 Euro. Die Bestellung von 23.000 Sozialtickets in Dortmund zeige, „wie dringend das Ticket gebraucht wurde“ – etwa für Arztbesuche. Das Sozialticket, fügte Hubert Jung von der Dortmunder Stadtwerke AG hinzu, decke allerdings nur zu 65 Prozent die entstehenden Kosten. Raimund Breuker von der Westfälischen Verkehrsgesellschaft berichtete, für den Kreis Unna, der ebenfalls ein Sozialticket eingeführt hat, sei

die wirkliche finanzielle Wirkung noch unklar. Die Verkaufszahlen seien höher gewesen als erwartet.

In Köln, berichtete die städtische Dezernentin Marlies Bredehorst, stehe das Sozialticket nicht nur Menschen zu, die Sozialhilfe oder Hartz IV bezögen, sondern etwa auch Wohngeld oder ein sehr niedriges Einkommen. Dies dürfe bis zu zehn Prozent höher sein als die sozialen Transferleistungen.

PRAXISBERICHTE

Walter Reinarz sprach einerseits für die Kölner Verkehrsbetriebe, andererseits für den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), der auch viele kleine Verkehrsunternehmen in ländlichen Regionen vertritt. So verwies er auf die großen Unterschiede, die es zwischen einer Großstadt wie Köln und ländlichen Kreisen hinsichtlich des Nahverkehrsangebots gebe. Auch die Kalkulation der Verkehrsunternehmen sei entsprechend verschieden. Nach Meinung des VDV sollte die öffentliche Hand ein Kontingent an Tickets mit Großkundenrabatt erwerben, an Bedürftige vergünstigt verkaufen und für die Differenz selbst aufkommen. „Wir haben ja heute schon fast Sozialtickets“, bemerkte Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag vom Ver-

kehrsverbund Rhein-Sieg, denn die Ticketpreise deckten nicht mehr als 60 Prozent der tatsächlichen Kosten ab.

Lothar Ebbens von Pro Bahn e. V. problematisierte die Situation in ärmeren Kommunen und eine dortige „Abwärtsspirale“: Fahrgäste, die sich die Tickets nicht mehr leisten könnten, brächten Einnahmeausfälle, die die Verkehrsunternehmen zu Streckeneinsparungen oder Preiserhöhungen zwingen könnten. Dies träfe dann auch die Dauerkundinnen und -kunden.

Kommunale, Landes- oder Bundeszuständigkeit? Solange sich sonst niemand bewege, müsse das Land tätig werden, fand Jürgen Eichel vom Verkehrsclub Deutschland (Landesverband NRW). Er konnte sich eine Deckelung der Kosten auf Landeseite vorstellen.

Nachdrückliche Unterstützung für die Anträge von SPD und Grünen kam von Daniel Kreuz vom NRW-Landesverband des Sozialverbands Deutschland. Auch er plädierte dafür, Menschen schon mit Einkünften bis zum 1,2-fachen von Transferleistungen zum Erwerb von Sozialtickets zu berechtigen. Mit Blick auf die persönliche Freiheit und Menschenwürde, die jedem Menschen Nahrung, Kleidung, Unterkunft und Mobilität zugestehe, fragte Robert Walter vom Sozialverband VdK NRW abschließend: „Können wir es uns leisten, auf ein Sozialticket zu verzichten?“

sow