

18.03.2014

Antrag

der Fraktion der PIRATEN

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

I. Ausgangslage

Fraktionsübergreifend besteht Einigkeit darüber, dass Mobilität eine Grundvoraussetzung zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben in jedweder Hinsicht ist. Dazu müssen nicht nur die erforderlichen Verkehrsinfrastrukturen bereitgestellt und gepflegt werden; es müssen nicht nur attraktive verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsangebote gemacht werden: Vor allem muss politisch dafür gesorgt werden, dass alle Menschen in Nordrhein-Westfalen unabhängig von ihrem Wohnort und erst recht unabhängig von ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit diese Angebote auch tatsächlich nutzen können.

Gerade am letztgenannten Punkt aber scheitert der Praxistest: Obwohl es inzwischen in vielen Kommunen und Regionen in Nordrhein-Westfalen das so genannte Sozialticket gibt, ist es weder flächendeckend noch zu attraktiven Konditionen zu bekommen.

Die Politik muss die Grundlage dafür schaffen, dass auch finanzschwache Menschen Teil dieser Gesellschaft sein und bleiben können. Wer kein Geld hat, sich die Fahrkarte zum Arzt, zu Freunden oder zu gesellschaftlichen Ereignissen zu kaufen, wird systematisch ausgeschlossen und erfährt damit eine weitere Exklusion. Noch immer kann fast die Hälfte der potenziell berechtigten Menschen in NRW das vorläufig existierende und vom Land bezuschusste Sozialticket nicht nutzen, weil sie außerhalb der Städte und Kreise leben, in denen das Sozialticket angeboten wird. Zudem ist das aktuelle Sozialticket mit 30 bis knapp 35 Euro zu teuer, um bei den gegebenen finanziellen Restriktionen von Menschen im Sozialleistungsbezug dauerhaft genutzt werden zu können. Erstens wird damit Mobilität nur in der eigenen Stadt bzw. in einem eng umgrenzten Raum ermöglicht; jede Fahrt in angrenzende Gebiete ist gesondert zu zahlen. Zweitens liegen die laufenden Kosten bei 30 Euro um 50%, bei 35 Euro um fast 75% über dem im aktuellen SGB II-Regelsatz abgebildeten Mobilitätsbudget, das aktuell nur etwa 20 Euro für ÖPNV und insgesamt 25 Euro für Mobilität überhaupt umfasst. Mit diesem Budget soll jede Mobilität abgedeckt sein, also nicht nur die lokale, sondern auch die darüber hinausgehende. Mobilität muss also unter Verzicht auf andere

Datum des Originals: 18.03.2014/Ausgegeben: 18.03.2014

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

ebenfalls notwendige Ausgaben erkaufte werden. Das ist denn auch der Hauptgrund, weshalb sich das Sozialticket in seiner gegenwärtigen Form als Ladenhüter und als sozialpolitisches Feigenblatt erweist: Die Menschen, für die es angeblich existiert, können es sich überwiegend gar nicht leisten.

Ein PKW zählt nicht zu den zwingend erforderlichen Mitteln, Ausgaben für einen PKW gelten nicht als „existenzsichernd“. Menschen im SGB II-Bezug dürfen zwar zwecks Eingliederung in Arbeit einen angemessenen PKW behalten, alle PKW-Kosten müssen sie aber eigenverantwortlich selber tragen. Die Kosten für einen PKW können sie also nur erbringen, wenn sie z. B. bei Ernährung sparen. Für eine Vielzahl der Menschen im Sozialleistungsbezug ist das vollständig unmöglich. Dadurch steigt die Bedeutung des ÖPNV wie überhaupt der öffentlich bereitgestellten Mobilität für diese Menschen zusätzlich. Die Nutzung des ÖPNV ist also unbedingt finanziell zu sichern.

Die Kostenbehauptung der Verkehrsverbände ist kaum nachvollziehbar, weil eher nicht damit zu rechnen ist, dass mit einem attraktiveren und die Menschen erreichenden Sozialticket zusätzliche Fahrzeuge oder auch nur zusätzliche Fahrten bereitgestellt und finanziert werden müssen. Vielmehr ist – mit den Erfahrungen aus verschiedenen Pilotprojekten – davon auszugehen, dass Fahrleistungen vor allem außerhalb der Tagesspitzenzeiten, wenn die Fahrzeuge nicht voll ausgelastet sind, nachgefragt werden.

Die Erfolge, die in Dortmund mit dem 15-Euro-Ticket erzielt wurden, sprechen eine deutliche Sprache: Dort wurden Fahrgastzahlen und Umsätze erhöht. Das Dortmunder Sozialticket war ein Gewinn für alle. Dieser Gewinn wurde zunichte gemacht als das Ticket abgeschafft und durch das doppelt so teure VRR-Sozialticket ersetzt wurde: Die Nachfrage ist so stark eingebrochen, dass der Nachweis der fehlenden Attraktivität des 30-Euro-Ticket als erbracht gelten kann.

Die Forderung, das Sozialticket flächendeckend und kostengünstig anzubieten, schließt unmittelbar an die Positionen von Sozialverbänden an, die durchweg längst fordern, dass Mobilität als Grundbedingung für gesellschaftliche Teilhabe auch praktisch ermöglicht werden muss. In diesem Zusammenhang wird das Sozialticket in seiner gegenwärtigen Form als unattraktiv und zu teuer kritisiert. Regelmäßig wird darauf verwiesen, dass der Preis des Sozialtickets sich am Hartz-IV-Regelsatz zu orientieren habe. Diese Position vertreten aber nicht nur die Sozialverbände, diese Position findet sich auch in den Forderungen der Grünen in NRW.

Im „Zukunftsplan“ der NRW-Grünen heißt es: „Wir wollen ein Sozialticket flächendeckend in allen Verkehrsverbänden des Landes umsetzen. Der Ticketpreis sollte den im Alg-II-Regelsatz vorgesehenen Betrag für Mobilität nach Möglichkeit nicht übersteigen“ (<http://www.gruene-nrw.de/aktuell/archiv/wahl2012/themen/zukunftsplan/oekologisches-nrw.html>). (Zugriff am 11.03.2014) Im aktuellen Koalitionsvertrag haben sich die Regierungsfractionen selbst verpflichtet, das Sozialticket qualitativ weiter zu entwickeln (S. 68). Im Koalitionsvertrag von 2010 wurde noch versprochen, es flächendeckend überall in NRW einzuführen (S. 51).

Der Kreis der Berechtigten ist mit Menschen im SGB II-Bezug im Grundsatz viel zu eng gezogen und bedeutet eine Benachteiligung von anderen Menschen, die dringend auf ein attraktives ÖPNV-Angebot angewiesen sind. Verschiedene der gegenwärtig angebotenen Modelle zählen deshalb weitere Personengruppen zum Kreis der Berechtigten. Denn die Zahl der einkommensarmen Menschen ist deutlich größer als es die sowieso schon hohe Zahl von Menschen im SGB II-Bezug andeutet. Weit über eine Million Menschen in Nordrhein-Westfalen arbeiten ausschließlich als geringfügig Beschäftigte, fast eine Million Menschen

sind arbeitslos. Insgesamt gelten annähernd drei Millionen Menschen als arm. Künftig dürfte diese Zahl – nicht zuletzt wegen der zu befürchtenden wachsenden Altersarmut – eher weiter ansteigen.

Es ist deshalb erforderlich, dass der Kreis der Berechtigten auf die folgenden Personengruppen erweitert wird, sofern dies noch nicht der Fall ist. Alle diese Menschen müssen als arm oder als von Armut bedroht gelten und haben somit Anspruch auf ein Sozialticket:

- Beziehende von Grundsicherungsleistungen nach SGB II,
- Beziehende von Leistungen nach SGB XII,
- Beziehende von Wohngeld,
- Beziehende von Kinderzuschlag nach dem Bundeskindergeldgesetz,
- Beziehende von Regelleistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz und
- Beziehende von Einkommen, das maximal 30 Prozent über den Bedarfssätzen des SGB II bzw. SGB XII liegt.

Ein weiterer Grund für die Dringlichkeit einer konsequenten landesweiten Einführung ist der Umstand, dass das Sozialticket bisher nur auf der Basis eines Runderlasses des zuständigen Ministeriums ausgegeben wird, dessen Geltungsdauer am 1.1.2016 ausläuft. Es ist somit unerlässlich, der temporären und teilweisen Einführung eines Sozialtickets zeitnah eine dauerhafte, bessere und flächendeckende Lösung folgen zu lassen. Der Landtag darf nicht riskieren, dass das aktuelle Projekt einfach ausläuft, ohne dass für eine Nachfolgeregelung gesorgt ist.

II. Der Landtag stellt fest:

1. Mobilität ist ein Grundrecht und ein Grundbedürfnis. Gerade für Menschen, die arm oder von Armut bedroht sind, muss ein attraktives Mobilitätsangebot existieren, das ihnen die gesellschaftliche Teilhabe ermöglicht und der weiteren gesellschaftlichen Exklusion entgegenwirkt.
2. Das Sozialticket hat sich – obwohl es einen Fortschritt gegenüber der Zeit ganz ohne Sozialticket darstellt – in seiner gegenwärtigen Form nicht bewährt. Es ist so teuer, dass die meisten Berechtigten es sich nicht leisten können. Deshalb ist die Nachfrage gering; nur etwa 5% der Berechtigten machen davon Gebrauch.
3. Die Preise des Sozialtickets liegen deutlich über dem nach SGB II geltenden Eckregelsatz vorgesehenen Budget, so dass Berechtigte die Mittel aus anderen Bereichen der existenzsichernden Bezüge nehmen müssen. Eine Anpassung sowohl der Preise des Sozialtickets als auch des für Mobilität vorgesehenen Budgets nach SGB II sind angezeigt.
4. Aufgrund des Auslaufens des bestehenden Runderlasses zum 1.1.2016 besteht unmittelbar Handlungsdruck.
5. Es ist in Fortschreibung der im aktuellen Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90/Die Grünen gemachten Aussage erforderlich, eine verkehrsverbundübergreifende Lösung zu finden, die Mobilität nicht an den Zufall des konkreten Wohnorts bindet.
6. Die Beschränkung der Berechtigten auf den Kreis der Beziehenden von Leistungen nach SGB II ist im Grundsatz bereits unangemessen, weil die Zahl der armen oder von Armut bedrohten und damit auf ein attraktives und preisgünstiges Mobilitätsangebot angewiesenen Menschen deutlich größer ist.

III. Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

1. die Verfügbarkeit des Sozialtickets über den 01.01.2016 hinaus zu gewährleisten,
2. ein gegenüber der gegenwärtigen Ausgestaltung deutlich attraktiveres und faireres Angebot zu entwickeln,
3. das Sozialticket zu einem angemessenen Preis zu ermöglichen, der innerhalb des Mobilitätsbudgets des SGB II-Regelsatzes liegt,
4. das Sozialticket landesweit flächendeckend und dabei verkehrsverbundübergreifend zu einheitlichen Konditionen einzuführen,
5. dafür Sorge zu tragen, dass die Verwendung des Sozialtickets diskriminierungsfrei möglich ist,
6. die Gruppe der Berechtigten zu prüfen und die Berechtigung nicht formal auf den Bezug von Leistungen nach SGB II zu begrenzen, sondern auf alle Menschen auszuweiten, die arm oder von Armut bedroht sind,
7. die Ausgabestellen dazu zu verpflichten, Berechtigungsausweise zuverlässig auszustellen und in diesem Zusammenhang zu prüfen, wie das Angebot des Sozialtickets als Pflichtaufgabe der Kommunen bzw. der Aufgabenträger definiert werden kann,
8. darauf hinzuwirken, dass zur Sicherstellung der gesellschaftlichen Teilhabe zukünftig allen Berechtigten ein sinnvolles ÖPNV-Ticket möglichst bürokratiearm – d. h. z. B. auch durch die direkte Ausgabe der Tickets durch Jobcenter oder Sozialämter – zur Verfügung steht,
9. die erforderlichen Mittel zur Ausfinanzierung zur Verfügung zu stellen und dabei zu evaluieren, welche Kosten den Verkehrsbetrieben nicht nur theoretisch, sondern auch praktisch durch das Sozialticket entstehen,
10. Akzeptanz und Berechtigtenkreis des Sozialtickets im Sinne einer gesellschaftlichen Teilhabe aller Menschen durch entsprechende Mobilität regelmäßig zu evaluieren und die Maßnahmen bei Bedarf anzupassen,
11. das Sozialticket dauerhaft anzubieten, bis es durch eine erweiterte Maßnahme ersetzt werden kann.

Dr. Joachim Paul
Nicolaus Kern
Oliver Bayer
Stefan Fricke

und Fraktion