

DIE LINKE, Waltrop, Tenbuschstr.39 B, 45731 Waltrop

Frau Bürgermeisterin Anne Heck-Guthe  
Postfach 120  
45722 Waltrop

**Fritz P. Dee**  
Tenbuschstr. 39 B  
45731 Waltrop  
fon: 02309 5594417  
fax: 03212 1315900  
fraktion@dielinke-waltrop.de  
www.dielinke-waltrop.de

Waltrop, den 12.09.2011

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin Anne Heck-Guthe,

**Antrag das Thema „VRR-Sozialticket“ auf die Tagesordnung der Nächsten  
Ratssitzung/Ausschusssitzung zu nehmen und darüber wie folgt zu beschließen:**

1.

Der Rat der Stadt Waltrop spricht sich für die Einführung eine Sozialtickets im Gebiet des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR) aus. Die VRR-Zweckverbandsversammlung wird aufgefordert sich für ein verbundweites Sozialtickets mit folgender Ausgestaltung einzusetzen:

2.

Das Ticket soll allen Menschen zur Verfügung gestellt werden, die unterhalb der Armutsgrenze leben, und insbesondere Bezieher/innen von folgenden Leistungen angeboten werden:

- Bezieher/innen von Grundsicherungsleistungen nach SGB II;
- Bezieher/innen von Hilfe zum Lebensunterhalt und Grundsicherung im Alter und Erwerbsminderung nach dem SGB XII;
- Wohngeldbezieher/innen ;
- Bezieher/innen von Kinderzuschlag nach dem Bundeskindergeldgesetz;
- Personen die in einem Alten- bzw. Pflegeheim leben oder in einer stationären Eingliederungseinrichtung und lediglich einen Barbetrag nach dem SGB XII zur persönlichen Verfügung erhalten;
- Bezieher/innen von laufenden Leistungen der Kinder- und Jugendhilfe nach dem SGB VIII;
- Bezieher/Innen laufender Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz

sowie

- Menschen, deren laufendes Einkommen oder Rente bis 30% über den Bedarfssätzen des SGB II bzw. SGB XII liegt.

Das Ticket soll sowohl als jederzeit kündbares Monats ticket wie auch als günstiges Viererticket erhältlich sein. Der Preis des Monats tickets darf 15 € nicht überschreiten.

Der Preis der Vierertickets darf 50% des Regelpreises nicht überschreiten.

Das Ticket soll rund um die Uhr verbundweit im gesamten Gebiet des VRR gültig sein.

Die Tarifmerkmale (wie Mitnahmemöglichkeiten, Übertragbarkeit) sollen gemäß dem VRR Ticket2000 gestaltet werden.

3.

Der Rat der Stadt Waltrop fordert Landtag und Landesregierung auf, die Finanzmittel zur Ausfinanzierung eines flächendeckenden, landesweiten Sozialtickets bereit zu stellen und den bisherigen Haushaltsansatz drastisch zu erhöhen.

Das ÖPNV-Gesetz ist dahingehend zu ergänzen, dass ein landesweit flächendeckendes Sozialticket zu o.g. Bedingungen als Pflichtaufgabe eingeführt wird und die bedarfsgerechte Ausgleichsfinanzierung vom Land sichergestellt wird.

Der Rat appelliert an andere Gebietskörperschaften in NRW, sich ebenfalls mit dieser Forderung an das Land zu wenden.

### **Begründung:**

Mobilität ist in der heutigen Gesellschaft eine der wichtigsten Voraussetzungen für die erfolgreiche Teilhabe am Arbeitsmarkt, aber auch für die Teilnahme am sozialen und kulturellen Leben in der Gesellschaft.

Viele Menschen - Arbeitslose, Rentner, aber auch Menschen mit niedrigem Arbeitseinkommen - können sich angesichts der hohen Preise im ÖPNV keine oder nur noch eine eingeschränkte Mobilität leisten.

Am 19. Juli 2011 hat der VRR-Verwaltungsrat in Essen ein sog. „Sozialticket“ beschlossen. Es soll am 1. November 2011 im VRR Bereich eingeführt werden und 29,90 € kosten.

Das Ticket ist begrenzt auf die Preisstufe A, so dass nicht einmal die Fahrt in eine Nachbargemeinde möglich ist. Weder die Arbeitsagentur, noch die Kreisverwaltung oder das nächste Kino wären hierdurch erreichbar.

Das Pilotprojekt ist zeitlich bis zum 31.12.2012 begrenzt. Nach Ablauf soll das Projekt unter Beteiligung eines Wirtschaftsprüfers auf seine Wirtschaftlichkeit überprüft werden.

Der hohe Preis wird voraussehbar dazu führen, dass das 30-Euro-Ticket nur von wenigen Menschen in Anspruch genommen wird.

Die Folge im VRR wird sein, dass nur diejenigen Menschen das 30-Euro-Ticket nutzen werden, die mit niedrigem Einkommen besonders stark auf den öffentlichen Nahverkehr angewiesen sind und sich deshalb schon früher zum Kauf einer Monatskarte (zum Normalpreis) entschieden haben.

Das wird nach unserer Einschätzung unweigerlich zu Wanderungsbewegungen aus teureren Tickets führen, ohne dass deutliche Mehreinnahmen durch viele Neukunden hinzukommen, weil der Preis zu hoch ist.

Schon jetzt ist klar, dass dieses Ticket nicht flächendeckend im VRR-Gebiet eingeführt wird, sondern ein Flickenteppich entstehen wird. Zwar hat inzwischen die Landesregierung die Regierungspräsidenten per Erlass darüber informiert, dass auch die "Nothaushaltskommunen" an dem Pilotprojekt teilnehmen dürfen. Allerdings ist davon auszugehen, dass einige Kommunen bzw. Kreise nicht teilnehmen werden, zumal die Finanzierung aus Landesmitteln zwar für die Pilotphase bis Ende 2012 ausreichend, darüber hinaus jedoch unsicher ist.

Damit ist ein Misserfolg des Projektes „30-Euro-Ticket“ schon vor dem Start vorprogrammiert.

Darum sollte die Stadt Waltrop sich im VRR dafür einsetzen, dass im VRR ein Sozialticket eingeführt wird, das diesen Namen auch verdient. Das 30-Euro-Ticket ist dafür viel zu teuer und lediglich ein vergünstigtes Tarifangebot, das preislich nur für eine schmale Schicht der Bezugsberechtigten in Frage kommt.

Der Preis für ein Sozialticket von 15 € orientiert sich an dem, was für einkommensschwache Schichten maximal leistbar ist.

Die bisherige Erfahrung z.B. in Dortmund zeigt, dass die Nachfrage für ein Sozialticket zum sozialverträglichen von 15 € Preis sehr groß ist. Als jedoch der Preis zum 1.2.2010 von 15 € auf 30 € angehoben wurde, fiel die Zahl der Nutzer/innen von über 24.000 auf mittlerweile unter 8.000 Abos.

In Dortmund hat man bei der Auswertung der Pilotphase zum 15 €-Preis unterstellt, dass die Nutzer/innen des Sozialtickets vor dessen Einführung für ihre ÖPNV-Mobilität Einzelfahrscheine im Umfang von 32 Euro/Monat erworben hätten. Diese Berechnungen basierten auf einer fragwürdigen Erhebungsmethodik, so dass u.a. keine realistischen Angaben zum Anteil am "Schwarzfahren" erhoben werden konnten.

Damit wurden zweifelhafte Verlustzahlen produziert, die zur Verdoppelung des Preises und zum drastischen Einbruch der Nutzenszahlen führten.

Das Beispiel Köln zeigt demgegenüber, dass der Zuschussbedarf bei weitem nicht so hoch ist, wie von mancher Seite dargestellt.

Eine in Köln vom VRS nach Einführung des Sozialtickets in Auftrag gegebene Marktforschungsstudie ist dagegen ganz anders verfahren. Hier wurden die Kunden/innen sowie KölnPass-Besitzer/innen im persönlichen Interview zu Hause befragt und auch problemorientiert auf bisheriges Schwarzfahren und Neukundenpotentiale geachtet.

Die Studie hat u.a. eine deutlich gestiegene Nachfrage von Kunden nach Tickets und den Rückgang von Schwarzfahrten festgestellt. Sie hat ermittelt, dass der Zuschussbedarf der Stadt Köln auf nur noch etwa 1/5 des ursprünglich berechneten Betrages gesenkt werden konnte. Daraufhin hat der VRS das Kölner Sozialticket als reguläres VRS-Ticket eingeführt. Der VRS stellte fest:

„Bei deutlich reduzierten Ticketpreisen werden von den KölnPass-Inhabern erheblich mehr ÖPNV-Fahrten durchgeführt. Die Bereitschaft, Tickets zu erwerben ist gestiegen. ÖPNV Fahrten, die in der Vergangenheit von einem Teil der Köln- Pass-InhaberInnen ohne gültiges Ticket durchgeführt wurden, erfolgen jetzt zu ‚regulären Bedingungen‘. Aufgrund dessen war der vorab kalkulierte städtische Erstattungsbetrag zu hoch bemessen; es reichen niedrigere Erstattungsbeträge aus.“

Darum schlagen wir sowohl hinsichtlich der Berechnungsmethode der Ausgleichssumme als auch hinsichtlich der stigmatisierungsfreien Ausgabe durch einen Stadtpass die Orientierung am Kölner Modell vor. Der Preis orientiert sich an den Erfahrungen mit dem Dortmunder Modell von 2008.

Nicht länger hinzunehmen ist das „Schwarze-Peter“-Spiel zwischen Landesebene, Verkehrsverbänden und Kommunen, die sich die Verantwortung gegenseitig zuschieben.

Es gibt von Seiten des Landes nicht nur eine soziale Verpflichtung gegenüber Schüler/innen und Studierenden. Auch und gerade für einkommensarmen Menschen muss das Land in die Pflicht genommen werden, die landesweite Mobilität zu gewährleisten.

Wir sehen daher den Gesetzgeber gefordert, ein flächendeckendes Sozialticket zu landesweit gleichen Bedingungen vorzusehen. Wir fordern Landtag und Landesregierung auf, entsprechend zu verfahren und die Landesmittel zu erhöhen. Weder die Kommunen noch die Beschäftigten in den Verkehrsbetrieben dürfen für ein Sozialticket bluten müssen.

— Fahrpreise sind immer politische Preise. Es gibt keinen ÖPNV, der kostendeckend arbeiten kann. Die Gewährleistung der Mobilität ist eine Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge, die auch aus Steuergeldern zu bestreiten ist.

Wir halten daher aus sozialen und ökologischen Gründen ein preiswertes ÖPNV-Ticket für alle - bei guten Standards - bis hin zum Nulltarif für gesellschaftlich geboten.

Mit freundlichen Grüßen

Fritz P. Dee