

09.04.2009

Stellungnahme zu den Anträgen der Fraktionen der SPD (Ds. 14/7664) und Bündnis 90/Die Grünen (Ds. 14/7644) zum Thema „Sozialticket“

Die beiden Anträge zielen in ähnlicher Weise darauf, die Einführung von verbilligten Sozialtickets im kommunalen ÖPNV für einkommensarme Bevölkerungsgruppen mit einer Landesförderung zu unterstützen und dadurch ein möglichst flächendeckendes Angebot von Sozialtickets zu erreichen. Grundsätzlich **begrüßt und unterstützt der SoVD NRW diese Zielsetzung** nachdrücklich.

Der SoVD NRW teilt die Auffassung, dass Mobilität „*eine Grundvoraussetzung für die Teilhabe der Menschen am gesellschaftlichen, kulturellen und sozialen Leben sowie zur Teilnahme am oder zur Rückkehr in den Arbeitsmarkt*“¹ ist. Darüber hinaus hebt der SoVD NRW hervor, dass der öffentliche Personennahverkehr – einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) – zu den Einrichtungen der **Daseinsvorsorge** zählt, die **für alle BürgerInnen** ohne ausschließende Kostenhürden und barrierefrei zugänglich und nutzbar sein sollten.

Im Folgenden nehmen wir Bezug auf ausgewählte Fragestellungen des übersandten Fragenkatalogs, die sozialpolitische Aspekte betreffen.

¹ Vgl. Antrag der SPD-Fraktion (Ds. 14/7664), S. 1

In welchem Umfang sind Menschen, die auf staatliche Transferleistungen angewiesen sind oder nur ein geringes Einkommen haben, heute in der Lage, ihre Mobilitätsbedürfnisse mit dem ÖPNV zu befriedigen?

Zutreffend weisen die Antrag stellenden Fraktionen darauf hin, dass im Regelsatz der Sozialhilfe (SGB XII) und von Hartz IV (SGB II) für Erwachsene (zurzeit 351 Euro für allein Lebende bzw. 316 Euro für volljährige Mitglieder einer „Bedarfsgemeinschaft“) lediglich ein Anteil von **rund 15 Euro monatlich für Verkehrsdienstleistungen** enthalten ist. Mit diesem Betrag soll der entsprechende Teilhabebedarf nicht in jedem Einzelfall, aber doch im Regelfall gedeckt sein. Reguläre Monatstickets im Abonnement für das Stadtgebiet kosten in NRW je nach Tarifregion zwischen 32,50 und 64,20 Euro, also mindestens mehr als das Doppelte und bis zu mehr als dem Vierfachen dieses Betrages. Mit regulären 4er- und Einzeltickets im Wert von bis zu 15 Euro sind maximal vier Fahrten hin und zurück im Stadtgebiet möglich (ohne Kurzstrecken). Im landesweit teuersten Tarifgebiet (Städte Köln und Bonn) sind es nur drei Fahrten hin und zurück. Somit berücksichtigt die geltende Regelsatzbemesung Bedarfe an ÖPNV-Mobilität bereits innerhalb der Grenzen des Wohnorts nur in geringem Umfang.

Es kann aber nicht unterstellt werden, dass sich der Mobilitätsbedarf für ein Mindestmaß an gesellschaftlicher Teilhabe regelmäßig auf Fahrten am Wohnort beschränkt. In **ländlichen Räumen** sind dazu auch Tarifzonen überschreitende Fahrten in eine Nachbarkommune oder in das regionale Zentrum erforderlich - etwa zur Ausübung der freien Arztwahl oder zur Teilnahme an kulturellen oder politischen Veranstaltungen.² Solche Fahrten verursachen deutlich höhere als die oben genannten Kosten.

Zudem kann aus dem Regelsatzanteil für Verkehrsdienstleistungen nicht darauf geschlossen werden, dass dieser Betrag auch tatsächlich für diese Zwecke zur Verfügung steht. Da die **Regelsätze insgesamt zu gering** sind, um den Teilhabebedarf für ein menschenwürdiges Leben decken zu können, wird der „ÖPNV-Anteil“ soweit möglich zur Deckung dringenderer Bedarfe des täglichen Lebens eingesetzt werden müssen. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass Leistungsbeziehenden nach dem SGB II und dem SGB XII ihre ÖPNV-Mobilität entweder auf das Unvermeidliche beschränken und/oder unter Hinnahme der damit verbundenen Risiken zu „Schwarzfahrern“ werden. Für **Eltern** stellen sich diese Probleme wegen der zu geringen Kinderregelsätze in verschärfter Form. Zudem sind SchülerInnen im SGB II-Leistungsbezug - anders als beim SGB XII – nach § 97 Abs. 3 SchulG NRW nicht vom Eigenanteil bei Schülertickets befreit, auch wenn sie nach der Schülerfahrtkostenverordnung NRW als „freifahrtberechtigt“ gelten.³

² Auf S. 3 des SPD-Antrags findet sich im Abschnitt „Leistungsmerkmale“ ein Hinweis in dieser Richtung.

³ Auch zur Beseitigung dieser Benachteiligung besteht dringender Handlungsbedarf.

Noch weitaus geringer als im Leistungsbezug nach SGB II/XII sind die Möglichkeiten zur Deckung von Mobilitätsbedarfen für Leistungsbeziehende nach dem Asylbewerber-Leistungsgesetz (AsylbLG), wo die Regelsätze um mehr als ein Drittel niedriger liegen. Aber auch für Menschen mit geringem Einkommen, das die Bedürftigkeitsgrenzen von SGB II/XII nur wenig übersteigt - etwa für Niedriglohnbeschäftigte und RentnerInnen -, sind die Kostenhürden zur Deckung eines angemessenen Mobilitätsbedarfs häufig sehr hoch.⁴

Schließlich ist zu berücksichtigen, dass die zur Teilhabe notwendigen Mobilitätsbedarfe nach äußeren sowie personenbezogenen Umständen unterschiedlich ausgeprägt sind. Wo die Infrastrukturen im Wohnumfeld (günstige Einkaufsmöglichkeiten, gesundheitliche Versorgung einschließlich Krankenhaus, kulturelle und Freizeitangebote) nur schwach entwickelt sind, wird der Mobilitätsbedarf deutlich höher sein als in Quartieren mit gut entwickelten Strukturen im Nahbereich. Auch können Umstände des Einzelfalls vorliegen, die einen höheren Bedarf an ÖPNV-Mobilität begründen (z. B. Erfordernis häufigerer Arztbesuche). Ehrenamtliche Arbeit und Teilhabe an der Demokratie kann mit Erfordernissen regelmäßiger Teilnahme an Terminen (Sitzungen, Besprechungen, Veranstaltungen) verbunden sein, für die eine trägerseitige Fahrtkostenerstattung nicht möglich ist. Pauschale Quantifizierungen der in der Fragestellung angesprochenen Mobilitätsbedürfnisse sind daher kaum möglich.⁵

Kann allein über eine Anpassung der Regelsätze garantiert werden, dass diesen Menschen ein Mindestmaß an Mobilität ermöglicht wird?

Eine Landeskompetenz zur Festlegung der Regelsätze unter Berücksichtigung regionaler Gegebenheiten (ÖPNV-Kosten) besteht allein im Bereich des SGB XII. Hier von könnte nur ein kleiner Teil der Betroffenen profitieren. Bei den vom Bund abschließend festgelegten Regelsätzen griffe eine Anhebung allein des für Verkehrsdienstleistungen veranschlagten Regelsatzanteils (15 Euro) oder auch des gesamten

⁴ Zwischen dem Leistungsniveau der Grundsicherungen und anerkannten Armutsgrenzen besteht kein Zusammenhang. Rund 14 % der Bevölkerung sind nach den Kriterien der Sozialberichterstattung des Landes (Armutsschwelle von 50 % des Äquivalenzeinkommens) einkommensarm. Ihre tatsächlichen Einkommen bewegen sich rund ein Fünftel unterhalb der Armutsgrenze („Armutslücke“). Mindestsicherungsleistungen bezogen 2007 10,6 % der Bevölkerung in NRW. Nach den Kriterien der Armutsberichterstattung des Bundes (60 %-Schwelle) lag die Armutsquote der NRW-Bevölkerung im Jahr 2005 bei knapp 24 %. Von „strenger Armut“ (40 %-Schwelle) waren 6,7 % betroffen. (Quellen: Sozialbericht NRW 2007; LDS-Kurzanalyse zur Entwicklung der Sozialindikatoren v. 08.12.08)

⁵ Nach § 27 Abs. 1 SGB XII sollen Beziehungen zur Umwelt und eine Teilnahme am kulturellen Leben „in vertretbarem Umfang“ durch den Regelsatz gedeckt sein. Der „vertretbare Umfang“ wird nicht aus der Einschätzung tatsächlicher Bedarfe hergeleitet, sondern als sachlich kaum begründeter Anteilssatz aus dem Ausgabeverhalten des untersten, um BezieherInnen von Fürsorgeleistungen bereinigten, dennoch häufig selbst armen oder amutsnahen untersten Einkommensquintils (20%) der Bevölkerung gleichsam „gesetzt“. Untersuchungen über tatsächliche Mobilitätsbedarfe, die im Sinne einer Mindestteilhabe zu sichern sind, sind uns nicht bekannt.

„Verkehrsanteils“ (Verbrauchsgruppe 07)⁶ wegen der insgesamt unzureichenden Regelsatzbemessung zu kurz.

Dagegen würde eine „armutsfeste“ Regelsatzbemessung, die als bedarfsdeckend gelten könnte⁷, auch die Problematik im ÖPNV-Bereich entschärfen. Nicht zuletzt würde ein **bedarfsdeckender Regelsatz** die Dispositionsspielräume der Leistungsbeziehenden erhöhen, so dass es im Bedarfsfall leichter wäre, zu Lasten anderer im Regelsatz veranschlagter Positionen (d.h. bei einem im Einzelfall dort geringeren Bedarf) auch mehr als den Regelsatzanteil für Verkehrsdienstleistungen aufzuwenden.

Wenn der zu deckende ÖPNV-Bedarf nach objektiven wie subjektiven Umständen erheblich differiert, ist die Abgeltung der Kosten im Wege eines pauschalen Regelsatzanteils allerdings mit dem Grundsatz der Bedarfsdeckung nur vereinbar, wenn der tatsächliche Kostenaufwand dieser Bedarfsposition von insgesamt untergeordneter Bedeutung bleibt. Nur dann ist die Annahme berechtigt, dass regelmäßig auch die Deckung eines höheren als eines im Regelsatz berücksichtigten durchschnittlichen Bedarfs durch Nutzung von Dispositionsspielräumen möglich ist. Angesichts der heutigen ÖPNV-Tarife erscheint zweifelhaft, ob diese Voraussetzung noch gegeben ist. **Ein insgesamt bedarfsgerecht erhöhter Regelsatz und ein preisgünstiges ÖPNV-Angebot sind deshalb nicht alternative, sondern sich ergänzende Erfordernisse.**

Wie schätzen Sie die Notwendigkeit der Einführung von Sozialtickets ein?

So lange der ÖPNV / SPNV nicht allen BürgerInnen zu entsprechend günstigen Tarifen angeboten werden kann, ist entsprechend unserer vorstehenden Ausführungen mindestens die flächendeckende Einführung von verbilligten Tickets für arme Bevölkerungsgruppen notwendig.

Mit Blick auf die staatlichen Verpflichtungen zur Sicherung einer soziokulturellen Mindestteilhabe sowie zur **Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse** im Lande darf es nicht vom Zufall des Wohnortes abhängen, ob arme Menschen durch ein Sozialticket-Angebot angemessenen Zugang zum ÖPNV haben oder nicht. Die bisherige

⁶ Im Regelsatz berücksichtigt sind derzeit 27 % der gesamten durchschnittlichen Verkehrsausgaben (Verbrauchsgruppe 07) des untersten Quintils. Obwohl nach dem SGB II ein angemessener PKW bzw. Motorrad nicht mehr als verwertbares Vermögen angerechnet wird, sind betriebsnotwendige Ausgaben für Kraftstoffe und Wartung im Regelsatz nicht veranschlagt.

⁷ Eine sachgerechte Umsetzung des *geltenden* Bedarfsbemessungsverfahrens hätte nach Berechnungen des Paritätischen Wohlfahrtsverbandes einen Eckregelsatz von aktuell 440 € zur Folge. Ein höherer Satz für Verkehrsdienstleistungen ist darin jedoch nicht berücksichtigt. Allerdings ist nicht nur die Umsetzung des geltenden Verfahrens, sondern auch das Verfahren selbst hinsichtlich der Erreichung des Bedarfsdeckungszieles (Schutz der Menschenwürde vor Armut und sozialer Ausgrenzung) umstritten.

gen kommunal begrenzten Sozialtickets sind nicht nur als unmittelbare Nothilfe für bedürftige Menschen berechtigt und notwendig, sondern sie deuten jeweils beispielhaft auch auf entsprechende landesweite und letztlich bundesweite Handlungsbedarfe hin. Daher ist es aus Sicht des SoVD NRW dankenswert, dass die Antrag stellenden Fraktionen das Thema des Sozialtickets aus seiner bisherigen Beschränkung auf einzelne Kommunen herausholen und sich um eine **Perspektive der landesweiten Einführung** von Sozialtickets bemühen.

Gleichwohl merken wir an, dass eine solche „Sonderregelung für Bedürftige“ nur eine „zweitbeste“ Lösung darstellt. Einrichtungen der Daseinsvorsorge sollten grundsätzlich für alle BürgerInnen *in gleicher Weise* zugänglich und nutzbar sein, ohne dass dabei nach dem sozialen Status der NutzerInnen unterschieden wird. Sozialstaat ist nicht gleichzusetzen mit „Sozialhilfestaat“. Ein sozialstaatliches Angebot sollte sich dadurch auszeichnen, dass es nicht danach fragt, ob man bedürftig ist oder nicht. Grundsätzlich wäre deshalb erstrebenswert, dass der öffentliche Personenverkehr ohne Barrieren bei Preisen, Gestaltung und Ausstattung **allen Menschen zu gleichermaßen günstigen Konditionen** zur Verfügung steht.⁸ Die Berücksichtigung der unterschiedlichen Einkommensverhältnisse hätte dabei im Wege einer Besteuerung nach wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit stattzufinden, aus deren Aufkommen die Angebote der Daseinsvorsorge für alle finanziert werden. Der Umbau der Daseinsvorsorge nach dem Modell des wirtschaftlichen Wettbewerbsmarktes („Privat vor Staat“) hat jedoch in vielen Bereichen eine entgegen gesetzte Entwicklung gebracht. Die „unternehmerische“ Betriebsführung von Daseinsvorsorgeeinrichtungen (zunehmend auch der Kommunen selbst) hatte teils dynamische Preisentwicklungen zur Folge, die für arme Bevölkerungsgruppen **exklusive Wirkungen** zeitigen und dann – so auch vorliegend – zur Notwendigkeit von Sondermaßnahmen führen, um solch exklusiven Wirkungen nachsorgend zu begegnen.

Welche unterschiedlichen Sozialticket-Modelle kennen sie und wie schätzen Sie diese ein?

Vor Erörterung bestimmter bereits existierender Modelle erscheint eine Klärung der **Zielsetzungen** sinnvoll, die mit einem Sozialticket erreicht werden sollen. Aus Sicht des SoVD NRW wären insbesondere folgende Zielsetzungen zu berücksichtigen:

Bedarfsdeckung mit dem Regelsatzanteil

Das Angebot des Sozialtickets sollte so gestaltet sein, dass die derzeit im Regelsatz veranschlagten 15 Euro für Verkehrsdienstleistungen zur Deckung des Teilhabebedarfs am ÖPNV ausreichen. Zu diesem Preis sollte ein Monatsticket im Abonnement zur Verfügung gestellt werden. Für ländliche Räume, wo der Teilhabebedarf regel-

⁸ Weitergehende Regelungen des Nachteilsausgleichs für behinderte Menschen blieben dabei unberührt.

mäßig auch Fahrten von der Wohngemeinde in die Kreisstadt bzw. das regionale Zentrum einschließt, sind Lösungen unter Berücksichtigung der 15 Euro-Grenze auch im Tarifzonen überschreitenden Verkehr erforderlich.

Die SPD-Landtagsfraktion geht in ihrem Antrag davon aus, dass für den anspruchsberechtigten Personenkreis ein Monatsticketpreis „angemessen“ sei, der mindestens 40 % unter dem Regeltarif für ein entsprechendes Monatsticket im Abo liegt. Nach unseren Berechnungen ergäben sich daraus Preise zwischen 19,50 und 28,70 Euro. Auch diese Tickets könnten daher nur erworben werden, wenn die NutzerInnen sie aus zusätzlichen Einschränkungen in anderen Bereichen des Lebensbedarfs finanzieren. Vor allem angesichts der insgesamt unzureichenden Regelsätze erscheint ein solches Angebot kaum „angemessen“. Es sollte berücksichtigt werden, dass hier von Lebenslagen die Rede ist, bei denen schon wenige Euro monatlich mehr oder weniger spürbare Unterschiede verursachen.

Anpassbarkeit an unterschiedliche Mobilitätsbedarfe

Das Monatsticket ermöglicht zwar eine unbegrenzte Zahl von Fahrten im Geltungsbereich, hat aber den Nachteil, dass auch bei einem Preis von 15 Euro der gesamte Regelbetrag für Verkehrsdienstleistungen gebunden wird. Daher ist der Erwerb eines Monatstickets für NutzerInnen, die nur gelegentlich den ÖPNV nutzen wollen/müssen und Teile des Anteilsbetrages zu Deckung vorrangiger anderer Bedarfe einzusetzen möchten, kaum attraktiv. Wer in der Regel nur Bedarf an wenigen Fahrten zum „Stadttarif“ oder zum Kurzstreckentarif hat, erfährt durch das Monatsticket keine Entlastung, sondern bliebe auf die Regeltarife (oder „Schwarzfahren“) angewiesen. Somit würde dieser Personenkreis im Vergleich zu „Vielfahrern“, für die sich der Erwerb des Monats-Sozialtickets rechnet, mit erheblich höheren Kosten pro Fahrt belastet.

Um die vorerst extrem geringen Dispositionsspielräume der Transferleistungsbeziehenden nicht zu schmälern, eine Anpassung der tatsächlichen ÖPNV-Ausgaben an den individuellen Bedarf zu ermöglichen und eine materielle Gleichbehandlung von „Viel“- und „Wenig“-Fahrern sicherzustellen, sollten deshalb zusätzlich zu einem Monatsticket mindestens auch entsprechend verbilligte 4er-Tickets für den Stadt- und Kurzstreckenbereich angeboten werden.

Einbeziehung von Geringverdienenden

In den Kreis der Sozialticket-Berechtigten sollten auch Menschen mit Niedrigeinkommen knapp oberhalb der sozialrechtlichen Bedürftigkeitsgrenze einbezogen werden (z. B. Einkommensgrenze des 1,2fachen SGB XII-Bedarfs). Sonst würden bereits bei geringfügiger Überschreitung der Einkommensgrenze Mehrbelastungen für die Regeltarife voll wirksam, deren Umfang im Vergleich zu den verfügbaren Einkommen nicht gerechtfertigt erscheint. Es bestünde das Risiko, dass sich daran in armen Gruppen „Sozialneid“ gegenüber noch ärmeren entzündet oder gar von rechtsextremen Kräften geschürt wird (etwa gezielt gegenüber den Sozialticketberechtigten Leistungsbeziehern nach dem AsylbLG).

Niedrigschwelliger Zugang

Damit ein Sozialticket die Zielgruppen auch in möglichst breitem Umfang erreicht, sollte der Zugang möglichst niedrigschwellig gestaltet sein. Jedes zusätzlich erforderliche Antragsverfahren bildet eine Hürde, an der ein Teil der Anspruchsberechtigten erfahrungsgemäß scheitert. Teils wird hierin ein wesentlicher Grund gesehen, warum beispielsweise nur rund 40 % aller Kölner Hartz IV-BezieherInnen im Besitz eines „Köln-Passes“ sind⁹, obwohl dieser neben dem Sozialticket auch eine Reihe anderer Vergünstigungen gewährt. Daher sollte das Sozialticket (ggf. auch ein kommunaler „Sozial-Pass“ mit weiteren Vergünstigungen) bereits bei der Klärung von Leistungsansprüchen zum Lebensunterhalt nach dem SGB II und XII, dem SGB VIII sowie dem AsylbLG regelmäßig einbezogen werden.

Dortmunder Modell

Nach dem Dortmunder Modell, das zwischenzeitlich auch vom Kreis Unna übernommen wurde, steht den Anspruchsberechtigten des „Dortmund-Passes“ ein **Monatsticket** im Abonnement für das Stadtgebiet **zum Preis von 15 Euro** (statt Regeltarif 48,90 Euro) zur Verfügung. Der Vorzug besteht darin, dass damit der derzeitige Regelsatzanteil ausreicht, um die innerstädtische ÖPNV-Mobilität auch in Fällen hohen Mobilitätsbedarfs zu sichern. Der Nachteil besteht darin, dass entsprechend verbilligte Tickets für Kurzstrecken und Einzelfahrten (4er-Ticket) nicht verfügbar sind, so dass zur Inanspruchnahme der Vergünstigung der gesamte Regelsatzanteil gebunden werden muss. Bei geringerem ÖPNV-Bedarf müssen auch Menschen aus den Zielgruppen des Sozialtickets die Regeltarife zahlen. Sie erfahren keine Entlastung und wären bei Inanspruchnahme des Monats-Sozialtickets höher belastet als zuvor. Eine Anpassbarkeit an unterschiedlich ausgeprägte Bedarfe ist nicht gegeben. Darüber hinaus sind Menschen mit Niedrigeinkommen, die nicht bereits Fürsorgeleistungen beziehen, vom Sozialticket ausgeschlossen.

Kölner Modell

Nach dem Kölner Modell steht „Köln-Pass“-InhaberInnen ein Monatsticket im Abonnement für das Stadtgebiet zum Preis von 28,40 Euro (Regeltarif: 64,20) sowie ein 4er-Ticket für 4,60 Euro (Regeltarif: 8,30), das preislich unter einem regulären 4er-Kurzstreckenticket (5,80 Euro) liegt, zur Verfügung. Die Vorzüge bestehen zum einen darin, dass mit dem 4er-Ticket grundsätzlich eine **Anpassbarkeit** des Sozialticketangebots an unterschiedliche ÖPNV-Bedarfe gegeben ist. Mit dem verbilligten 4er-Ticket sind innerhalb des 15-Euro-Rahmens immerhin sechs Fahrten hin und zurück möglich – doppelt so viele wie zum Regeltarif. Zum anderen hinaus sind in Köln auch **Geringverdiener** bis zu einer Grenze des 1,1fachen Regelbedarfs eingeschlossen. Eindeutiger Nachteil ist aber, dass das Monats-Sozialticket fast **das Doppelte des**

⁹ Veröffentlichung der Selbsthilfeinitiative „Kölner Erwerbslose in Aktion e.V.“ vom August 2008.

Regelsatzanteils kostet. Es ist daher auch bei hohem ÖPNV-Bedarf nur unter zusätzlichen Einschränkungen in anderen Bereichen des Lebensbedarfs zu erwerben.

Rostocker Modell

Die Stadt Rostock bietet als Sozialtickets Einzelfahrscheine für 1,20 Euro (Regeltarif: 1,70) und Tagestickets für 3,00 Euro (Regeltarif: 4,30) an. Innerhalb des 15-Euro-Rahmens sind mit den Einzeltickets auch hier sechs Fahrten hin und zurück möglich. Muss an einem Tag mehr als eine Fahrt von der Wohnung und zurück unternommen werden, ist das Tagesticket bereits günstiger. Der Vorzug besteht auch hier darin, dass grundsätzlich eine Anpassbarkeit an (eher geringere) Mobilitätsbedarfe gegeben ist. Nachteilig ist jedoch, dass für höhere Bedarfe kein verbilligtes Monatsticket angeboten wird, und dass der Kreis der Anspruchsberechtigten nur auf Leistungsbeziehende nach SGB II und XII beschränkt ist.

Hasselter Modell

Wir erwähnen hier das Beispiel der belgischen Stadt Hasselt, obwohl sie weder ein Sozialticket anbietet, noch ein umstandslos auf NRW übertragbares Modell darstellt. Grundsätzlich aber deutet dieses Beispiel auf bedeutende Potenziale einer integrierten kommunalen Verkehrsplanung und ÖPNV-Organisation im Rahmen der Daseinsvorsorge hin, deren konsequente Nutzung gleichermaßen sozial-, umwelt- wie auch wirtschaftspolitisch positive Effekte hätte.

Die Stadt Hasselt (ca. 68.000 Einwohner) führte 1996 einen **allgemeinen Nulltarif** im ÖPNV ein und baute ihr Busnetz massiv aus.¹⁰ Niemand musste sich mehr in komplizierten Tarifstrukturen orientieren, was insbesondere älteren Menschen entgegen kam. Innerhalb von 10 Jahren stieg das jährliche Fahrgastaufkommen von 360.000 auf 4,6 Millionen. Die Zahl der Besuche in den Krankenhäusern stieg. Der Zustrom auswärtiger Besucher der Stadt stieg um 30 % und ließ die Einzelhandelsumsätze deutlich steigen. Zugleich wurde der innerstädtische Autoverkehr, der die Stadt zuvor zu ersticken drohte, weitestgehend zurückgedrängt. Könnte ein derartiges Modell verallgemeinert werden, wäre die ÖPNV-Mobilität ohne Kostenhürden, „Sondertarife“ und besondere Antragsverfahren für alle sichergestellt und der Regelsatzanteil für Verkehrsdienstleistungen könnte weitestgehend entfallen.

Schlussbemerkung

Die Ausgestaltung einer Landesförderung für Sozialtickets muss sich daran messen lassen, in wieweit wesentliche sozialpolitische Ziele zugunsten der von Armut betroffenen Bevölkerungsgruppen tatsächlich erreicht werden. Die Verbesserung der Teilhabemöglichkeiten sollte sich deshalb nicht auf die Minderheit derer beschränken,

¹⁰ Vgl. unter http://de.wikipedia.org/wiki/Personennahverkehr_in_Hasselt.

die wegen hoher Mobilitätsbedarfe zum Erwerb eines verbilligten Monatstickets bereit und in der Lage sind – ggf. selbst bei erheblicher Überschreitung des Regelsatzanteils für Verkehrsdienstleistungen. In diesem Zusammenhang erscheint fragwürdig, ob – wie im Antrag von Bündnis 90/Die Grünen vorgeschlagen - die konkrete Ausgestaltung von Sozialticket-Angeboten einem Aushandlungsprozess mit den Verkehrsverbänden überantwortet werden sollte.