

## Sozialticket bei Bahn und Bus ist ein Muss

Die Nachfrage in Dortmund nach dem vergünstigten Monatsticket für einkommensschwache BürgerInnen hat selbst Optimisten überrascht. Die Fahrpreisermäßigung hat bei den Dortmunder Verkehrsbetrieben (DSW21) einen neuen Fahrgastrekord ausgelöst: 139 Mio. Fahrgäste im letzten Jahr, das ist der höchste Stand seit Kriegsende. Und gegenüber dem Vorjahresergebnis (2007) ein Zuwachs um 9,2 Mio. Passagiere, größtenteils induziert durch das im Feb. 2008 eingeführte Sozialticket. Deutlicher kann man kaum beschreiben, welcher enormer - aber unter normalen Umständen eben nicht zahlungskräftiger - Mobilitätsbedarf bei Hartz IV'ern und Geringverdienern besteht.

Seit Beginn des Jahrzehnts hat die private Armut in Dortmund wie beinahe überall in der Republik erheblich zugenommen. Hartz IV setzte die Langzeitarbeitslosen auf Sparkost. Nur noch die wenigsten Arbeitslosen, nämlich ca. 7.500 von offiziell 37.517 (20,0 %), erhalten heute noch die Versicherungsleistung Alg I. Aber auch die sonstigen Gesetze zur „Reform des Arbeitsmarktes“ aus der Zeit der rot-grünen Koalition trugen erheblich zur Verarmung bei. Zwar nahm die Beschäftigung offiziell wieder zu, aber was da neu entstand, waren ausschließlich schlecht bezahlte und prekäre Arbeitsverhältnisse. Dortmund hat inzwischen den zweifelhaften Ruf, zumindest in NRW die Hauptstadt der Minijobs zu sein. Hinzu kamen Leiharbeit, befristete Einstellungen, 1 €-Jobs en masse sowie Mini-Selbstständigkeiten.<sup>1</sup>

Der Widerstand gegen diese Entwicklungen blieb jahrelang verhalten. Trotzdem ließ sich das Ausmaß der Gruppe der 'Modernisierungsverlierer', durch immer neue Korrekturen an der Arbeitslosenstatistik mühsam kaschiert<sup>2</sup>, nicht ewig verstecken. Unter dem Eindruck der Ergebnisse einer kleinräumigen Sozialraumanalyse und der wachsenden Wähleranteile der neuen Partei Die Linke auch im Westen entschied sich die Dortmunder SPD Ende 2007, ihre Position in Sachen Sozialticket zu korrigieren. Innerhalb weniger Wochen setzte sie mit Unterstützung von B90/Die Grünen im Stadtrat wie auch in den Gremien des Verkehrsunternehmens die Einführung eines kommunalen Sozialtickets durch – und gab damit dem langjährigen Drängen der sozialen Bewegung und linker Organisationen nach. Das Ticket ist äußerlich nicht von einem normalen Ticket1000 zu unterscheiden, hat Gültigkeit für beliebig viele Fahrten innerhalb des Stadtgebiets (Preisstufe A) und wird für einen Preis von 15 € monatlich ausgegeben (nur auf Abo-Basis).<sup>3</sup>

Das Ticket wurde ein Renner. Bereits zwei Monate nach Einführung hatten sich über 10.000 Dortmunder und Dortmunderinnen für das neue Angebot entschieden. Heute beträgt die Zahl der Abonnenten 23.800 – was etwa einem Viertel der grundsätzlich anspruchsberechtigten Personen entspricht. Mit dem Preis von 15 € nahm und nimmt

- 
- 1 s. etwa Klaus Boeckmann: Ende der Talfahrt? Entwicklung der Beschäftigung im Östlichen Ruhrgebiet. Hrsg. Sozialforschungsstelle Dortmund (Beiträge aus der Forschung Nr. 152), Dortmund 2006, sowie Klaus Kock: Prekäre Beschäftigung und lokale Gewerkschaftsarbeit. Eine Fallstudie aus dem Ruhrgebiet. Hrsg. Sozialforschungsstelle Dortmund (Beiträge aus der Forschung Nr. 168), Dortmund Februar 2009, S. 14-38. Eckdaten zur Armut in Dortmund, zusammengestellt von Akoplan im Nov. 2008, unter: <http://agora.free.de/sofodo/themen/do-spez-1/soz-entwicklung-do/eck-daten-zur-armut-in-dortmund/>
  - 2 Ab Mai 2009 wurden die Statistiken der BA um ein weiteres Mal frisiert: Nicht mehr zu den Arbeitslosen zählen seither auch Arbeitssuchende, die - im Auftrag der örtlichen Agentur oder ARGE - von einem privaten Vermittler betreut werden oder an Motivationstrainingsmaßnahmen Externer für Ausgebrannte teilnehmen. Siehe z.B. „Die Ruhe vor dem Sturm“, Bericht der WAZ Essen v. 29.5.09
  - 3 Mehr zu den Konditionen, zum Antragsverfahren sowie zu Hintergründen des Dortmunder Sozialtickets in: „Das Sozialticket in Dortmund – ein Zwischen-Resümee, Juni 2008“, erarbeitet von Akoplan. Im Web zu finden unter: <http://www.sozialticket.info/Zwischenbericht%20Sozialticket-1.pdf>

Dortmund bundesweit einen (einsamen) Spitzenplatz ein; nur der benachbarte Kreis Unna hat kürzlich gleichgezogen.

Gleichwohl ließ das neue Angebot jene Kreise am Ort, die schon jahrelang für ein Sozialticket gestritten hatten, nicht unbedingt in Frohlocken ausbrechen. Zu eng die Konditionen und die Kriterien der Zugangsberechtigung, zu hastig der Vertragsabschluss mit den Verkehrsbetrieben und zu hoch selbst der Preis von 15 Euro. Denn: Gerade mal 11,49 € werden dem Alg II-Empfänger oder dem Empfänger von Grundsicherung nach SGB XII im Rahmen des Regelsatzes monatlich für die Nutzung des ÖPNV zugestanden. Und beim Betrachten der Regelsatz-Zusammensetzung dürfte es jedem halbwegs vernünftig denkenden Menschen klar sein, dass für Anleihen bei anderen Ausgabepositionen kein Platz ist.

Ausgerechnet aufgrund seines Erfolges drohte dem Dortmunder Sozialticket zwischenzeitlich aber sogar ein vorzeitiges Ende. Die Dortmunder Stadtwerke DSW21 wollten ermittelt haben, dass ihnen durch das neue Angebot erhebliche Mehrkosten entstehen. Sie schätzten das Minus für das erste Jahr der Einführung auf 4,9 Mio. € und für das Jahr 2009 gar auf rund 7 Mio. €. Wer die aufgeregten Verlautbarungen von Stadtwerken und SPD im Sommer/Herbst 2008 verfolgte, der musste den Eindruck gewinnen, das Sozialticket sei eine selten teure und deshalb hoch-prekäre Angelegenheit. Mittlerweile hat sich die Aufregung etwas gelegt. In der letzten Maiwoche gab die Dortmunder SPD bekannt, dass sie an der Vergünstigung für einkommenschwache Bürger auch über den 2-jährigen Probetrieb hinaus festhalten wolle. Damit dürfte es auch nach den kommenden Wahlen für eine Mehrheit im Rat reichen. Allerdings ist eine neuerliche Auseinandersetzung um die Höhe des Abgabepreises (Eigenanteil) zu erwarten.<sup>4</sup>

Da das Sozialticket (weitere) Nachahmer auch in anderen Städten und Gemeinden finden soll, richten wir unseren Blick neben Dortmund auch auf die Stadt Köln, die schon ein Jahr vorher ein Sozialticket einführte. Herangehensweise und Produkt(e) unterscheiden sich deutlich. Und wie gezeigt werden soll, wurde das 'Kölner Modell' in mancher Hinsicht klüger eingestiegt.

Köln hatte sein Sozialticket zum 1.1.2007 wiedereingeführt, nachdem es durch veränderte Mehrheitsverhältnisse zwischenzeitlich wieder abgeschafft worden war. Während Dortmund auf eine Abo-Lösung setzte, unter Ausnutzung der – inzwischen liquidierten - Rabattierung im Rahmen des sog. VRR-Vertriebsmodells, schuf die Domstadt gleich mehrere vergünstigte Ticketangebote für einkommenschwächere Haushalte und schaffte zudem, gestützt auf eine umfängliche Studie, sogar die Aufnahme dieser Angebote in das reguläre Tarifprogramm des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg (VRS). Hierzu einige nähere Erläuterungen:<sup>5</sup>

1. Die Preise der Kölner Sozialtickets sind aus unserer Sicht mit 28,40 € für ein Monats-ticket und 4,50 € für eine Viererkarte (Preisstand 2009) sicherlich zu hoch – gemessen an dem, was etwa Menschen im Leistungsbezug nach SGB II oder SGB XII für die Nutzung von Bus und Bahn zur Verfügung steht. Aber: Das 'Kölner Modell' hat, verglichen mit Dortmund, auch einigen Charme – vor allem in Hinblick auf

---

4 Vgl. die Schreiben der Dortmunder Parteien und ihrer OB-Kandidaten zur Zukunft des Sozialtickets unter: <http://agora.free.de/sofodo/themen/do-spez-1/kommunale-pol/antworten-offener-brief-sozialticket> zur aktuellen Situation s. auch: <http://agora.free.de/sofodo/ueber-uns/publikationen/dokumentationen/pruesse-kauch-und-pohlmann-haende-weg-vom-sozialticket>

5 Zahlen nach: Schriftliche Stellungnahme des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg vom 21.4.2009 zum Fragenkatalog der Öffentlichen Anhörung im Düsseldorfer Landtag am gleichen Tage, im Internet nachzulesen unter: <http://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMST14-2558.pdf>  
Weitere Infos zum Kölner Sozialticket als Download unter: <http://www.akoplan.de/downloads.html>

- die größere Wahlfreiheit für die Betroffenen und damit auch größere Flexibilität
- die Öffnung des Zugangs auch für Geringverdiener, RentnerInnen und andere, die nicht unbedingt im Bezug einer staatlichen Sozialleistung stehen<sup>6</sup>
- die Übertragbarkeit der Tickets (sie gelten zwar nur in Verbindung mit dem Berechtigungsausweis, dem sog. Köln-Pass, sind aber nicht personengebunden)
- und die (zumindest teilweise) automatische jährliche Verschickung des Berechtigungsausweises (Köln-Pass) an Sozialleistungsbezieher.

2. Kritiker des 'Kölner Modells' beanstanden insbesondere die hohen Abgabepreise – so zuletzt auch der Vertreter der Dortmunder Stadtwerke DSW21 bei der Öffentlichen Anhörung im Düsseldorfer Landtag am 21. April. Dabei wird aber systematisch 'übersehen', dass die Regulärpreise bei der KVB (bzw. dem Verbund VRS) ebenfalls um einiges höher liegen als die in Dortmund (bzw. im VRR). Am deutlichsten wird dieser Sachverhalt beim Vergleich der Differenz zwischen dem üblichem Preis und dem rabattierten Abgabepreis für ein Monatsticket: Diese Spanne beträgt in der Domstadt 46,10 € im Monat, in Dortmund ohne den 16-prozentigen Großkundenrabatt 33,90 €, mit Rabatt sogar nur rund 26 € pro Monat und Ticket.

3. Viel wichtiger für eine Bewertung der beiden 'Modelle' aus kommunalpolitischer Perspektive sind zwei Aspekte: Zum einen die reale Inanspruchnahme der Vergünstigungen, und zum anderen die mit der Fahrpreisermäßigung verbundene zusätzliche Belastung für die Haushalte der zuständigen Gemeinden (oder Dritter).

In Hinblick auf den ersten Aspekt sind – trotz begrenzter Vergleichbarkeit – keine großen Unterschiede zu konstatieren. Köln kommt beim Absatz auf durchaus ähnliche absolute Größenordnungen, bei einem allerdings deutlich größeren Berechtigtenkreis.

Was den zweiten Aspekt angeht, wurden die Kölner Sozialtickets – mit Blick auf den angespannten Kommunalhaushalt, aber auch auf mögliche (unerwünschte) Vorteilsabflüsse an andere Gemeinden im Verbund – weitgehend „aufkommensneutral“ gestaltet. Das heißt: Ökonomischen Vorteile, die dem Verkehrsunternehmen durch das Sozialticket entstehen, werden systematisch für die 'Gegenfinanzierung' der Fahrpreisermäßigung herangezogen. Im Ergebnis blieb 2008 von einer rechnerischen Differenz zwischen Regulär- und Abgabepreis in Höhe von – aufsummiert auf 9 Monate – 6,1 Mio. € nur eine Restbelastung für die Stadt Köln von 0,8 Mio. € übrig. Weniger als eine Million Euro musste die Sozialverwaltung der Domstadt 2008 in die Hand nehmen, um 160.000 Monatstickets und weitere 160.000 preisreduzierte Vierertickets zu subventionieren!

Hierzu noch mal ein vergleichender Blick in Richtung Dortmund. Die hiesigen Verkehrsbetriebe bestreiten das Vorhandensein solcher Vorteile und stützen sich dabei auf zwei als einigermaßen stümperhaft, wenn nicht gar abenteuerlich zu bezeichnende Befragungsaktionen im Laufe des Jahres 2008.<sup>7</sup> Da sich die Stadtspitze nicht rechtzeitig ausbedungen

6 Anspruchsberechtigt für den Erhalt des Köln-Passes (und damit u.a. auch die Berechtigung für die Nutzung von Sozialtickets) sind Kölner Bürger/-innen, die Leistungen nach dem SGB II (Alg II bzw. Sozialgeld), SGB VIII (wirtschaftliche Jugendhilfe), SGB XII (Grundsicherung bzw. Sozialhilfe) oder Asylbewerberleistungsgesetz beziehen, Empfänger von Wohngeld oder Kinderzuschlag nach Bundeskindergeldgesetz sowie Menschen, deren Einkünfte die gesetzlichen Bedarfssätze nur geringfügig überschreiten. Für letztere Gruppe galt bislang eine Einkommensobergrenze von 110 % der Eckregelsätze nach SGB II / SGB XII (Wohnkosten inklusive). Auf Beschluss des Rats der Stadt Köln vom 30.6.2009 wird diese Obergrenze nunmehr sogar auf 130 Prozent angehoben, so dass noch ein wesentlich größerer Kreis in den Genuss der Vergünstigungen kommt.

7 Siehe zuletzt noch die beiden Stellungnahmen der DSW21 v. 16.4.09 und v. 4.5.09 (jeweils Eingangsdatum) für die Anhörung in Düsseldorf am 21.4.2009, im Internet nachzulesen unter [http://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/Webmaster/GB\\_I/I.1/aktuelle\\_drucksachen/aktuelle\\_Dokumente.jsp?docTyp=ST&wp=14&dokNum=Sozialticket&searchDru=suchen](http://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/Webmaster/GB_I/I.1/aktuelle_drucksachen/aktuelle_Dokumente.jsp?docTyp=ST&wp=14&dokNum=Sozialticket&searchDru=suchen)

hatte, am Scoping der Erhebungen wie auch an der Auftragsvergabe und -kontrolle mitzuwirken, bleibt ihr nichts anderes übrig, als die von den DSW21 geforderten - und aus unserer Sicht weit überhöhten – Ausgleichszahlungen zu leisten. Ein Schelm, der sich da Böses bei denkt!

Ein solches Vorgehen ist unprofessionell und einer Großstadt unwürdig. Es sei denn, die Verantwortlichen in Dortmund hätten sich von vornherein die Hintertür offen halten wollen, die Errungenschaft Sozialticket mittels überzogener – und der Öffentlichkeit wie auch der Kommunalaufsicht kaum zu vermittelnder – Ausgleichszahlungen von bis zu 12 Millionen Euro für nur 2 Jahre auf kurz oder lang wieder zu Fall zu bringen. Nicht zu unterschätzen dabei auch die verheerende Wirkung solcher Zahlen nach außen, in Richtung solcher Kommunen, die ebenfalls mit dem Gedanken spielen, eine Fahrpreismäßigung für ihre einkommenschwächeren Bürger und Bürgerinnen einzuführen.

Dass es auch anders geht, wenn Kommune und Verkehrsbetriebe an einem Strick ziehen, dies zumindest beweist das Beispiel Köln. Ordnungsrechtliche Einwände, meisten von Vertretern aus CDU oder FDP vorgetragen, lassen wir nicht gelten. Nach unserer Überzeugung ist Mobilität kein Luxusartikel. Die 11,49 € Regelsatzanteil sind ein – gelinde gesagt - schlechter Scherz. Das Recht auf Mobilität ist ebenso wenig teilbar wie das Recht auf Teilnahme am allgemeinen sozialen und kulturellen Leben. Die Teilhabe und das Vorhandensein der materiellen Voraussetzungen zur räumlichen Mobilität bedingen einander. So lange die Regelsätze in den gesetzlichen Sozialleistungssystemen nicht mindestens auf ein Niveau von 500 € angehoben sind, lohnt es sich daher, für Entlastungen wie das Sozialticket auf kommunaler Ebene zu kämpfen.

Idealer wäre ihre Einführung natürlich auf Verbund- oder gar Landesebene. So oder so sei jedoch vor einer 1:1-Kopie einer der beiden Varianten ausdrücklich gewarnt.

zusammengestellt von Heiko Holtgrave, Akoplan  
Dortmund, 16.7.2009

AKOPLAN - Institut für soziale und ökologische Planung e.V.

Mitglied im Dortmunder Sozialforum

[www.akoplan.de](http://www.akoplan.de)

Huckarder Str. 10-12, 44147 Dortmund

Tel. 0231/14 59 69 und 52 19 80

mailto: info@akoplan.de

#### Weiterführende Dokumente und Links:

- Protokoll der Öffentl. Anhörung im Landtag NRW am 21. April 2009, Ausschussdrucksache APr 14/866, als elektronische Version unter:  
<http://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMA14-866.pdf>
- Die wichtigsten Ergebnisse der oben erwähnten, im Auftrag der KVB 2007 für Köln durchgeführten Untersuchung, in einer VRS-Drucksache v. 5.11.07, eingestellt auf der Akoplan-Website unter:  
<http://www.akoplan.de/studie%20vrs%20k%F6ln%20pass.pdf>  
Auftragnehmerin der Untersuchung war die Fa. Targetgroup GmbH, Nürnberg
- „Bus und Bahn für alle: die RegioKarte zum Sozialtarif. Jetzt!“, Dokumentation einer Informations- und Diskussionsveranstaltung am 14.11.2008 in Freiburg/Breisgau, Hrsg. Runder Tisch zu den Auswirkungen der Hartz-Gesetze in

Freiburg, im Internet unter: <http://www.runder-tisch-freiburg.de/2008/12/dokumentation-zur-veranstaltung-bus-und.html>

- Übersicht über Standorte mit bereits eingeführten Sozialtickets sowie weiteren Sozialticket-Initiativen, Stand Nov. 2008, unter: <http://www.runder-tisch-freiburg.de/2008/11/sozialtickets-in-deutschland.html>  
auch: <http://www.sozialticket.info/materialien1.php> sowie [http://www.sozialticket-leipzig.de/bundesweite\\_aktivitaeten.htm](http://www.sozialticket-leipzig.de/bundesweite_aktivitaeten.htm)
- Leitfaden Sozialticket. Broschüre, herausgegeben von der Fraktion Die Linke im Bundestag im Dez. 2008, als pdf-Dokument eingestellt unter: [http://www.sozialticket-leipzig.de/Netzwerk/2\\_Treffen2008/Leitfaden.pdf](http://www.sozialticket-leipzig.de/Netzwerk/2_Treffen2008/Leitfaden.pdf)
- Zur Finanzierbarkeit von Sozialtickets im öffentlichen Personennahverkehr. Broschüre, ebenfalls herausgegeben von der Fraktion Die Linke im Bundestag, Juni 2009, als pdf-Dokument eingestellt unter der Webadresse: <http://dokumente.linksfraktion.net/pdfdownloads/7725012789.pdf>