



Bündnis für ein Sozialticket

Pressekonferenz

18. April 2018

Die Zukunft des Sozialtickets in OWL

Ab August 2018 gibt es im Bereich TeutoOWL überall ein Sozialticket

Detmold machte 2009 den Anfang, 2011 zog Bielefeld nach, und seit 2016 gibt es in den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke ein gemeinsames Sozialticket. Die Kreise Gütersloh und Lippe bereiten derzeit die Einführung eines Sozialtickets zum 1. August 2018 vor. **Damit wird es im gesamten Bereich TeutoOWL (früheres Verbundgebiet des VVOWL) ein Sozialticket geben.** Dies ist ein großer Erfolg, zu dem entscheidend die Förderung durch das Land NRW (derzeit 40 Mio€ pro Jahr) beigetragen hat.

Das Sozialticket können Menschen mit niedrigem Einkommen („HartzIV“ oder vergleichbar) erwerben. Das Ticket gilt jeweils innerhalb der Kreisgrenzen bzw. der Grenzen der Stadt Bielefeld, wobei die Kreise Herford und Minden-Lübbecke zu einem Gültigkeitsbereich zusammengefasst sind.

Die Konditionen hinsichtlich Übertragbarkeit, Mitnahmemöglichkeit und Vertrieb sind unterschiedlich. Ebenso die Preise:

Herford/Minden-Lübbecke: 35 €, Gütersloh: 35 €, Lippe: 39 €, Bielefeld: 30,45 € (9-Uhr-Ticket) bzw. 41,60 € (Ganztagesticket).

In den Kreisen Höxter und Paderborn gibt es leider noch keine konkretisierten Vorüberlegungen für die Einführung eines Sozialtickets.

Das Sozialticket ist eine unverzichtbare Hilfe für Menschen mit niedrigem Einkommen

Als im November des letzten Jahres durchsickerte, dass die Landesregierung die Förderung des Sozialtickets auslaufen lassen wolle, gab es einen entsetzten Aufschrei. Wir begrüßen es sehr, dass die Landesregierung eingelenkt hat und das Sozialticket nunmehr dauerhaft mit Hilfe der Landesförderung abgesichert werden soll.

In der Tat zeigen die Erfahrungen vor Ort, dass sich das Sozialticket zu einem unverzichtbaren Instrument für die Sicherung der Mobilität von Menschen mit niedrigem Einkommen entwickelt hat. Es ist aus dem Alltag der Betroffenen nicht mehr wegzudenken. Wir sehen das Sozialticket auf einer Stufe mit der staatlichen Förderung beim Schulweg von Schülerinnen und Schülern und der Beförderung von Menschen mit Behinderungen.

Wir fordern deshalb, dass die Förderung des Sozialtickets – wie bei der Beförderung von Schüler*innen und Menschen mit Behinderungen – auf eine gesetzliche Grundlage gestellt wird. Nur so kann für die Gebietskörperschaften und die Verkehrsunternehmen die erforderliche Planungssicherheit gewährleistet werden und das Sozialticket zu einer verlässlichen dauerhaften Unterstützung der betroffenen Personen werden.

Das Sozialticket braucht eine regionale Erweiterung

Die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen mit niedrigem Einkommen enden nicht an den Grenzen von Städten oder Kreisen. Die bisherigen Sozialtickets enden aber allesamt an den Kreis- bzw. Stadtgrenzen. Das liegt daran, dass die Landesförderung an die kommunalen Aufgabenträger geht. Für Fahrten über Kreis- oder Stadtgrenzen hinaus müssen Inhaber eines Sozialtickets teure reguläre Anslusstickets kaufen. Reguläre Monatskarten für Fahrten über die Kreis- bzw. Stadtgrenzen hinaus sind für die Betroffenen unerschwinglich. **Wir halten deshalb rabattierte Angebote für die Betroffenen für dringend notwendig.** Wir schlagen vor, die beiden folgenden Modelle auf Umsetzbarkeit zu prüfen:

- A:** Rabattiertes Monatsticket für den Bereich TeutoOWL in Anlehnung an das 60plusAbo für das Netz TeutoOWL Das 60plusAbo wird für Senioren für 59 € pro Monat angeboten. Wir schlagen vor, es für die Berechtigten für ein Sozialticket für 49 € anzubieten.
- B:** Die Anslusstickets sollten für die Inhaber eines Sozialtickets rabattiert angeboten werden. Wir schlagen einen Rabatt von 50 % vor.

Für ein rabattiertes Monatsticket wird eine Marktanalyse erforderlich sein. **Wir wünschen uns dafür die finanzielle Unterstützung durch die Regionale und den NWL.**

Aufstockung und Dynamisierung der Landesmittel dringend erforderlich

Die bisherige Fördersumme – zuletzt 40 Mio€ pro Jahr – ist eine eher zufällige oder willkürliche Zahl. Sie ist nicht aus dem tatsächlichen Förderbedarf abgeleitet. Es ist absehbar, dass bei Ausweitung des Angebots bzw. bei wachsender Inanspruchnahme die spezifische Förderung deutlich sinken wird, obwohl der Förderbedarf sich ja nicht ändert. **Wir halten es für nötig, dass die Gesamtfördersumme dem tatsächlichen Bedarf entsprechend angepasst wird.** Auch für die oben angesprochene regionale Erweiterung des Sozialticket-Angebots werden zusätzliche Fördermittel notwendig sein. Und die Fördermittel müssten dynamisiert werden, um der allgemeinen Entwicklung der Ticketpreise Rechnung zu tragen.

Vergabeschlüssel für die Fördermittel ändern

Maßstab für die Bemessung der Fördermittel ist derzeit die Zahl der Berechtigten in der jeweiligen Gebietskörperschaft. Das halten wir für schlecht, weil es letztlich die Gebietskörperschaften bestraft, die sich um die Steigerung der Verkaufszahlen bemühen. Steigen die Verkaufszahlen, sinkt der spezifische Fördersatz je Ticket. **Nach unserer Auffassung müsste der Maßstab für die Bemessung der Fördermittel die Zahl der verkauften Tickets sein.** Wir hatten diesen Vorschlag bereits 2014 dem damaligen Verkehrsminister Groschek unterbreitet. Sein Haus hatte den Vorschlag abgelehnt, „weil aufgrund der unbestimmten Anzahl von Personen, die ein Ticket landesweit erwerben würden, eine verlässliche Kalkulation der benötigten Fördersumme unmöglich gewesen wäre und für das

Land das Risiko bestanden hätte, die Fördersumme nahezu unbegrenzt nach oben öffnen zu müssen.“ Die Begründungen halten wir nicht für stichhaltig, weil es vielfältige Landesförderungen bzw. –zuwendungen gibt, bei denen es ähnliche Unbestimmtheiten gibt. I. d. R. wird ein Abschlag gezahlt, und die Spitzabrechnung erfolgt, sobald die finalen Zahlen vorliegen. Nach unserer Kenntnis ist das z. B. bei der Schülerbeförderung der Fall.

Unser Fazit:

- **Das Sozialticket hat sich zu einem unverzichtbaren Instrument zur Unterstützung von Menschen mit niedrigem Einkommen entwickelt.**
- **Nach unseren Erfahrungen mit betroffenen Menschen vor Ort sind wir überzeugt: Die Verkaufszahlen könnten deutlich erhöht werden, wenn der Preis niedriger wäre. Hier sind die Verkehrsunternehmen, die Aufgabenträger und das Land als Fördergeber gefordert.**
- **Wir halten eine landesgesetzliche Absicherung des Sozialtickets mit einer entsprechenden Dynamisierung der Fördermittel für angezeigt. Damit könnten auch einheitliche landesweite Mindeststandards festgelegt werden. Mit der gesetzlichen Absicherung sollte auch sichergestellt werden, dass sich die Höhe der Landesförderung nach der Zahl der verkauften Tickets bemisst.**
- **Wir halten eine regionale Erweiterung des Sozialtickets für notwendig, durch ein rabattiertes Monatsticket für den Bereich TeutoOWL und/oder rabattierte Anslusstickets. Wir wünschen uns dazu eine über die Regionale und/oder den NWL unterstützte Marktuntersuchung.**

Mitglieder im Bündnis für ein Sozialticket in Bielefeld

- | | | |
|-----------------------------|------------------------------------|-------------------------------|
| - AK – Asyl e.V. | - attac Bielefeld | - Bielefelder Sozialbüro e.V. |
| - Bielefelder Sozialforum | - DIDF- Bielefeld | - Die Heilsarmee Bielefeld |
| - DIE LINKE Bielefeld | - Grüne Jugend Bielefeld | - IBZ- Friedenshaus e.V. |
| - Linksjugend Bielefeld | - Naturfreundejugend Tbw | - Bielefeld pro Nahverkehr |
| - ver.di Erwerbslosengruppe | - VCD Verkehrsclub Deutschland OWL | |