

Liebe Aktive, in dem Thema Sozialticket

heute hat der VRR in einer Kampfabstimmung die Tarifierfassung 2018 beschlossen. Das kann vor Ort und auf höherer Ebene **zu einigen Diskussionen** führen, insbesondere bei der Frage des **Sozialtickets**. Deshalb möchten wir Euch kurz die Beweggründe der Grünen im VRR erläutern.

1. Wir haben einvernehmlich eine **Erhöhung der Tarife um 1,9 %** beschlossen. Damit liegen wir in der Spitze der Verbundräume. Das haben wir getan, um den Kostendeckungsgrad zu erhöhen, soweit das ohne Fahrgastabwanderungen vertretbar ist. Die Kommunen im VRR-Raum werden so entlastet, denn im Gegensatz zu allen anderen Regionen zahlen die Kommunen im VRR noch eine SPNV-Abgabe, die wir gerne loswerden wollen.
2. haben wir eine ordentliche **Tarifvereinfachung** in der Preisstufe C ermöglicht: Statt 140 gibt es in Zukunft nur noch 19 Teilräume.
3. haben wir das **Azubi-Ticket** (heißt bei uns Young-Ticket) neu aufgestellt: Statt in verschiedenen Preisstufen bieten wir es in Zukunft mit verbundweiter Gültigkeit zu einem Preis von 59,95 an. Das ging nur gegen erheblichen Widerstand der Verkehrsunternehmen. Dass das gelungen ist, ist ein grüner Erfolg. Insbesondere die SPD wäre zu einem höheren Preis bereit gewesen. Ohne grünen Druck wäre das nicht gekommen. So erreichen wir Kund*innen, die aus dem verbundweiten Schoko-Ticket (Schülerfahrkarte) kommen und bieten ein attraktives, einfaches Angebot, um junge Menschen früh beim ÖPNV zu halten. In Gesprächen mit den Kammern (IHK, HWK) haben wir Grüne sondiert, dass diese bei den Arbeitgebern werben werden. Denn die Übernahme der Fahrtkosten ist ein wichtiger Schlüssel bei der Suche nach Azubis in der Zeit des Fachkräftemangels. Damit schaffen wir auch ein Stück Gerechtigkeit gegenüber den Studierenden, die mit dem Semesterticket ein günstiges NRW-weites Angebot haben (das kostengünstiger ist, weil es ein Solidarticket ist, jeder muss es abnehmen).
4. wird die **Tarifgrenze zwischen Düsseldorf und Köln aufgeweicht**. Schüler*innen und Azubis im Grenzgebiet können in Zukunft wählen, ob sie eher den Raum Düsseldorf oder Köln als "ihren" Raum sehen. Wir würden das gerne mit den Westfalen ebenso machen, aber die sind noch nicht soweit.

Soweit ein Erfolg. Schwierig ist die Sache mit dem **Sozialticket**. Wir haben mit unserer schwarz-grünen Mehrheit eine Erhöhung um 6,3% beschlossen und das auch noch vorgezogen zum 1.10... Das ist uns beileibe nicht leicht gefallen. Hier einige wichtige Infos aus der Geschichte, damit ihr versteht, warum wir es doch taten:

Wir haben das Sozialticket **2009 zum entscheidenden Punkt unserer damaligen**

Koalitionsverhandlungen gemacht. Fazit: Die CDU war dazu bereit, die SPD nicht. Das hat uns überrascht. Die SPD meinte mit Blick auf ihre (vermeintliche) Wählerschicht, dass man Hartz-IV-Menschen nicht noch Geld hinterherwerfen solle. Es gab auch andere Stimmen in der SPD, aber die waren nicht mehrheitsfähig.

Wir haben schließlich - nachdem die neue rot-grüne Landesregierung einen Landeszuschuss in Aussicht gestellt hat - **2011 einen Beschluss zur Einführung eines Sozialticket gefasst** (nicht nur für Hartz-IV-Empfänger*innen, sondern auch für Bezieher*innen von Leistungen aus dem Asylbewerberleistungsgesetz und Wohngeldberechtigte). **Gegen den erbitterten Widerstand der SPD** und der Verkehrsunternehmen. Die SPD hatte sogar eine geheime Abstimmung beantragt in der Hoffnung auf Abweichler in der CDU. Insbesondere wurden die Betriebsräte der Verkehrsunternehmen und die Kämmerer in Stellung gebracht. Die Grundlage für die Einführung war die Zusage von schwarz-grün, dass das Sozialticket nicht zu Lasten der Arbeitnehmer in den Verkehrsunternehmen, nicht zu Lasten der (gebeutelten) Kommunen und der anderen Fahrgäste geht. Sollte das Sozialticket wegen wegfallender Landeszuschüsse oder nicht erfolgter Tarifierhöhung

nicht auskömmlich sein, so sei das Ticket ohne weitere Befassung unverzüglich einzustellen. Darauf haben wir Grüne uns eingelassen, weil wir das Sozialticket an den Start bringen wollten.

Die Verkehrsunternehmen gingen davon aus, dass Berechtigte in der Mehrheit entweder ein normales Monatsticket haben oder viel Mehrfahrentickets kaufen, insofern sei das zu erwartende Defizit hoch. Dem haben wir immer widersprochen. Von linker Seite wurde angeführt, dass der Hartz-IV-Satz viel niedriger liegt. Allerdings kann es nicht Aufgabe der Verbände sein, Fehler der Berechnung von Hartz-IV-Sätzen auszugleichen. Der Ball liegt im Feld des Bundes und nicht der Kommunen als Träger des Verkehrsverbundes.

Warum jetzt die deftige Erhöhung?

Das Sozialticket ist gegen die Unkenrufe der Linken ein Erfolg: Die Absatzzahlen steigen: 12,5% der Berechtigten haben mittlerweile ein Sozialticket. Das ist ein guter Wert, da man z.B. Kinder und Studis abrechnen muss, da sie noch günstigere Angebote wahrnehmen können. Mit der größeren Zahl der Tickets wächst auch der Ausgleichbedarf. Das Land hat seinen Zuschuss - auch im Hinblick auf die große Zahl der Zugewanderten - von 30 auf 40 Mio. erhöht.

Trotzdem entstand schon in 2016 eine (theoretische) Unterdeckung. Wir hatten mit den Verkehrsunternehmen vereinbart, dass das einfach so hingenommen wird angesichts der steigenden Landeszuschüsse. In 2017 verschärft sich die Situation. Über die Höhe der Unterdeckung haben wir erbittert gestritten, weil wir bei den anwachsenden Zahlen einen erhöhten Anteil an Neukunden sehen. Deshalb haben wir die Zahl der Unterfinanzierung nach einigem Gerangel von über 5 Mio. auf 1,7 Mio runtergehandelt. Trotzdem stehen wir nun vor der Situation, dass die Verkehrsunternehmen sagen, wenn kein Ausgleich über die Tarifierpassung passiert, zieht der alte Beschluss, dass das Sozialticket als nicht auskömmlich sofort eingestellt wird. Sie forderten eine Tarifierpassung um 6,3% zum 1.8.

Grüne Strategie

Wir wollen, dass das Sozialticket nicht mehr als solitäres Ticket betrachtet wird, sondern ins normale Portfolio einsortiert wird. Deshalb war unser Vorschlag, dass das Sozialticket grundsätzlich 50% billiger als das vergleichbare Monatsticket 1000 ist (ein bißchen kompliziert, da das Sozialticket in den Kreisen auch kreisweite Gültigkeit hat, im Gegensatz zu Ticket-1000-A). Das würde eine Erhöhung um 6,3% bedeuten. Wir haben Ja dazu gesagt, um das Sozialticket auf Dauer aus der Schusslinie zu bringen und ein attraktives Angebot (50%-Ermäßigung ist nach unserer Ansicht attraktiv) sicherzustellen. Allerdings wollten wir nicht den Verkehrsunternehmen folgen, das schon zum 1.8. einzuführen. (Mittlerweile liegt als Kompromiss der 1.10. vor, dem wir zugestimmt haben)

SPD versus Grüne

Das war zwischen den Spitzen abgesprochen. Dann meinten einige in der SPD, dass eine Erhöhung für sie politisch blöd wäre, und haben den Beschluss gefasst, das Sozialticket nur um 1,9% steigen sollte, wie andere Tickets auch. Das wäre auch für Grüne sehr schön. Aber was hieße das in der Konsequenz?

Die Verkehrsunternehmen könnten eine sofortige Einstellung des Sozialtickets verlangen, wozu sie der SPD-Vertreter im Unernehmensbeirat auch indirekt aufgefordert hat.

Dann hätte der VRR das Sozialticket beerdigt, bevor die neue Landesregierung hätte Farbe bekennen müssen. Außerdem ist die Aussage der SPD, das Land hätte schließlich die Auskömmlichkeit sicherzustellen, eher gegen Groschek gerichtet, nach dem Motto: Bis Mai 2017 war es auskömmlich. Egal wer regiert: Neue Finanzausagen gehen nur mit einem neuen Haushalt. Auch Groschek hätte für 2017 nichts zusagen können.

Interessant noch, dass die SPD 2011 einen Preis plus 5 Euro beantragt hatte. Mit den üblichen Preissteigerungen lägen wir also 2017/18 über dem jetzigen Preis.

Also bleibt als Fazit: Bei der SPD wäre das Ticket futsch und die Berechtigten hätten auf das Ticket 1000 wechseln müssen = 106%.

Wir haben das Sozialticket gesichert, um den Preis einer Steigerung von 6,3%. Es bleibt ein attraktives Ticket, das 50% reduziert ist.

Das ist der Grund, warum die Grünen im VRR dem zugestimmt haben. Wir Grüne im VRR kommen aus 7 kreisfreien Städten und aus 4 Kreisen.

Und die neue Landesregierung? Wir haben als Grüne einen Vorschlag gemacht für einen Brief der 3 Fraktionen aus den 3 Verbundräumen an den neuen Verkehrsminister Wüst. Darin fordern wir, dass das Land auch weiterhin seinen Beitrag leistet. Im VRR haben alle Fraktionen zugestimmt, aus den anderen Verbundräumen habe ich die Zusage der Grünen.

Wir sollten jetzt gemeinsam den neuen Verkehrsminister unter Druck setzen. Auf allen Ebenen.

Grünen Gruß

Norbert Czerwinski

Fraktionssprecher der Grünen im VRR

01739119979

--

Norbert Czerwinski

Gladbacher Str. 45

40219 Düsseldorf

0211-392709

0173-9119979

norbert.czerwinski@gruene-duesseldorf.de