



# HESSISCHER LANDTAG

08. 10. 2008

## **Kleine Anfrage**

**der Abg. Schott (DIE LINKE) vom 19.08.2008**

**betreffend das Sozialticket in hessischen Kommunen**

**und**

## **Antwort**

**des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung**

### **Vorbemerkung der Fragestellerin:**

In Kassel setzt sich seit einigen Monaten eine Bürgerinitiative für die Einführung eines Sozialtickets ein, das Personen mit besonders niedrigem Einkommen erhalten sollen, um die öffentlichen Nahverkehrsmittel zu günstigeren Konditionen nutzen zu können.

### **Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:**

"Die Tarifgestaltung für den öffentlichen Personennahverkehr obliegt in Hessen den Verkehrsverbänden (Rhein-Main-Verkehrsverbund, Nordhessischer Verkehrsverbund und Verkehrsverbund Rhein-Neckar) unter Beteiligung der Lokalen Nahverkehrsorganisationen bei den Städten und Landkreisen. Dabei werden die Fahrpreise und Beförderungsbedingungen in einem Verbundtarif so gestaltet, dass innerhalb eines Verkehrsverbundes mit einem Fahrschein alle öffentlichen Nahverkehrsmittel unternehmensübergreifend nutzbar sind.

Im Rahmen der Daseinsvorsorgefunktion des hessischen ÖPNV liegt dabei der Fokus auf einem Angebot mit regelmäßiger Bedienung, möglichst kurzen Reisezeiten, Anschluss- und Übergangssicherheit, Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit, aktuellen Fahrgastinformationen, einem leicht zugänglichen und transparenten Fahrpreis- und Fahrscheinverkaufssystem sowie ausreichenden Kapazitäten. Da die Fahrgeldeinnahmen im Nahverkehr weniger als 50 v.H. der Kosten decken, werden die anderen 50 v.H. bereits heute zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung zu sozialverträglichen Tarifen aus öffentlichen Geldern bezuschusst. Zur Sicherstellung dieses Angebotes stellt die Landesregierung jährlich rund 560 Mio. € zur Verfügung; weitere Zuschüsse leisten die Kommunen.

Neben den regulären Tarifen bieten die Verbände vergünstigte Fahrkarten an, wie z.B. das Hessenticket, mit dem bis zu fünf Personen ohne Kilometerbegrenzung und sooft sie wollen Bahnen, Busse, Straßen-, U-, und S-Bahnen und Anrufsammeltaxen in ganz Hessen nutzen können oder die RMV-CleverCard, mit der Schülerinnen, Schüler und Auszubildende 24 Stunden täglich, auch an den Wochenenden, sooft sie möchten, zwischen Wohn- und Schulort unterwegs sein können - in den hessischen Schulferien sogar im gesamten RMV-Gebiet. Freifahrtberechtigte Schülerinnen, Schüler und Auszubildende erhalten dieses Angebot direkt über ihre Schule oder ihren Ausbildungsbetrieb.

Die Initiative für ein Sozialticket in Kassel und Umgebung orientiert sich an dem im Februar gestarteten Pilotversuch "Sozialticket Dortmund". Bei diesem Angebot handelt es sich jedoch nicht um die Festlegung niedrigerer Tarife durch den zuständigen Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, sondern um eine Leistung der Stadt Dortmund für Anspruchsberechtigte des "Dortmund-Passes", d.h. Einwohnerinnen und Einwohnern der Stadt Dortmund, die zur Sicherstellung ihres Lebensunterhaltes Sozialleistungen nach dem Sozialgesetzbuch II, Sozialgesetzbuch XII, dem Bundesversorgungsgesetz oder dem Asylbewerberleistungsgesetz beziehen. Das städtische Sozialamt bietet Anspruchsberechtigten ein reguläres personenbezogenes Ticket 1000, Preisstufe A der Dortmun-

der Stadtwerke AG im Jahresabonnement (regulär rd. 48 €/Monat, Großkundertarif 39 €/Monat) zum Preis von 15 €/Monat an. Da die Dortmunder Stadtwerke weiterhin eine Einnahme von mindestens 39 € je verkauftem Monatsticket ausweisen müssen, sind die Mindereinnahmen von der Stadt Dortmund auszugleichen. Nach Presseberichten verzichtet die Stadt dafür derzeit auf Gewinne bei den Stadtwerken in Höhe von rund 5 Mio. €/Jahr. In Leipzig wurde die Einführung des Sozialtickets gestoppt, weil die Einführung neuer freiwilliger Leistungen in dem hochverschuldeten städtischen Haushalt vom zuständigen Regierungspräsidium nicht genehmigt wurde.

Das Sozialticket ist also kein spezielles Tarifangebot, das in den Zuständigkeitsbereich der regionalen und lokalen Nahverkehrsorganisationen fällt, sondern eine freiwillige soziale Leistung, bei der Sozialämter oder freie Träger einen Teil der Beförderungskosten des normalen "Jedermanntarifs" übernehmen.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. In welchen hessischen Kommunen gibt es bereits ein solches Sozialticket oder entsprechende Regelungen, ohne dass diese als Sozialticket bezeichnet werden?

Der Landesregierung liegen keine Informationen über mit dem Sozialticket Dortmund vergleichbare Regelungen in hessischen Kommunen vor. Ob und in welchem Umfang hessische Kommunen ihren Bürgern Vergünstigungen bei der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs gewähren, könnte ggfs. durch eine direkte Umfrage bei den kommunalen Sozialämtern oder über die kommunalen Spitzenverbände erfragt werden; dies ist im Rahmen einer Kleinen Anfrage nicht möglich.

Unter Berücksichtigung der Hinweise in meiner Vorbemerkung, wonach die laufenden Betriebskosten im ÖPNV bundesweit jährlich mit öffentlichen Geldern von 12 bis 13 Mrd. € bezuschusst werden, und das Land Hessen zu jedem €, den ein Fahrschein kostet, etwa 90 Cent öffentliche Fördermittel hinzu gibt, um ein attraktives ÖPNV-Angebot als sozial bedeutsames Element einer nachhaltigen und umweltverträglichen Mobilitätssicherung nachhaltig gewährleisten zu können, entfalten die Regelungen im Hessischen ÖPNVG zur Festlegung und Weiterentwicklung der Verbundtarife auch die Wirkungen eines "Sozialtarifs".

Frage 2. Wann wurde es jeweils eingeführt?

Frage 3. Wer hat jeweils darauf Anspruch?

Frage 4. Welche Vergünstigungen gelten in den Kommunen mit einem Sozialticket für die Nutzung öffentlicher Nahverkehrsmittel?

Frage 5. Wie hoch sind die jährlichen Ausgaben der Kommunen für das Sozialticket?

Zu den Fragen 2 bis 5 wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Wiesbaden, 26. September 2008

**Dr. Alois Rhiel**