

■ Berlin

Das Paradoxe mit dem Sozialticket

aus SIGNAL 02/2004 (April/Mai 2004), Seite 10 (Artikel-Nr: 10003068)

Jutta Matuschek

Verkehrspolitische Sprecherin der PDS-Fraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin

In der Berliner Diskussion zur Abschaffung des Sozialtickets und des Arbeitslosenhilfetickets... werden pauschale Schuldzuweisungen an den Senat und die rot-rote Koalition gern erhoben.... Deshalb lohnt es sich, die Fakten noch einmal zu benennen.

Es gibt kein anderes Bundesland, dass durch Direktzuweisungen an Verkehrsunternehmen Sozialtarife im Nahverkehr subventioniert. Aus diesem Grund ist die Streichung des bisherigen Zuschusses an BVG und S-Bahn angesichts der Klage des Landes Berlin vor dem Bundesverfassungsgericht richtig. Warum sollten die anderen Länder zur Überwindung der Haushaltsnotlage Berlins etwas zahlen, was sie selbst nicht haben? Allerdings gibt es in anderen Bundesländern auf der Kommunalebene unterschiedliche Verfahren, um den Schwächsten der Gesellschaft die Teilnahme am öffentlichen Leben zu ermöglichen. Stuttgart und Frankfurt gewähren Zuschüsse an die Verkehrsbetriebe, in anderen Städten bieten die ansässigen Verkehrsunternehmen freiwillig ermäßigte Sozialtarife an. In vielen Städten gibt es Bündnisse von Unternehmen, Verwaltungen und öffentlichen Einrichtungen zur Bereitstellung eines Sozialpasses, der in der Regel Ermäßigungen bei den Fahrpreisen enthält.

In Berlin gibt es nach Auffassung der Koalition Rahmenbedingungen, die ein Sozialticket ohne Zuschüsse an die Verkehrsunternehmen rechtfertigen. Diese liegen insbesondere in der hohen Akzeptanz des ÖPNV.

Für die Sozialhilfe Empfangenden änderte sich die Situation seit Beginn des Jahres nicht wesentlich. Sie müssen, wie vorher auch, dem Sozialamt darlegen, warum der in der Sozialhilfe enthaltene Betrag von zurzeit 20,40 Euro für die Sicherung ihrer Mobilität nicht ausreicht. Auf Grundlage der bundesgesetzlichen Regelungen erstatten die Sozialämter nach wie vor die Fahrkosten für Wege zum Arbeitsplatz, zur Ausbildungsstätte, zum Arzt, zur Pflege von Familienmitgliedern und anderes mehr. Kein Grund, der vorher den Erwerb des Sozialtickets rechtfertigte, ist hinfällig geworden. Allerdings wurde bei den Beratungen des Abgeordnetenhauses deutlich, dass die Bezirke ihren Ermessensspielraum unterschiedlich auslegen. Es war sehr auffällig, dass in CDU-geführten Bezirken ein sehr restriktives Herangehen bevorzugt wird, in PDS- und SPD-geführten Bezirken hingegen der Rechtsanspruch der Sozialhilfe Empfangenden stärker betont wurde.

Die Verkehrsunternehmen BVG und S-Bahn nutzten die Ankündigung der Streichung der bisherigen Zuschüsse, um nicht nur die Kalkulationsgrundlage des bisherigen Sozialtickets über den Haufen zu werfen, sondern auch gleich die zuschussfreien Arbeitslosenhilfe- und Seniorentickets zu streichen. Von diesem Schritt war die Sozialverwaltung, die seit September 2003 Gespräche über eine Ersatzregelung für das Sozialticket ohne Zuschüsse führte, überrascht worden.

Die Verkehrsunternehmen machen eine einfache Rechnung auf. Sie behaupten, dass

diejenigen, die bisher die verbilligten Monatstickets erwarben, nunmehr auf die teuren Standard-Tickets oder auf Tageskarten und Einzelfahrscheine ausweichen. Da aber die Verkehrsunternehmen nicht sehrviel über ihre eigenen Kunden wissen, wissen sie auch nicht, wie viele das tun werden. Bis heute sind die angeblichen Verluste der Verkehrsunternehmen durch die verschiedenen Sozialtarife durch nichts untersetzt als der bloßen Behauptung, diese Kunden würden sonst den vollen Preis bezahlen. Und weil die Wege in Berlin unter Umständen ziemlich lang sind und weil die Betroffenen bestenfalls das Fahrrad benutzen würden, aber nur in den seltensten Fällen die Alternative Auto haben, rechnen die Verkehrsunternehmen mit Mehreinnahmen durch »Zwangsfahrgäste«.

Was die Berliner Verkehrsunternehmen im Gegensatz zu anderen nicht akzeptieren wollen, ist die schlichte Tatsache, dass es um Kunden geht. Es geht um Kunden mit einem deutlich niedrigeren Einkommensniveau. Es geht um Kunden mit einem anderen Mobilitätsverhalten, als es der Standardkunde mit festem Arbeitsplatz und planbaren Wegen hat. Es gibt in der großen Gruppe der sozial Benachteiligten eine Menge Leute, die nicht ihren Bedarf beim Sozialamt einklagen wollen oder können, aber dennoch den ÖPNV nutzen würden, wenn die Preise für sie erschwinglich wären.

Jedes wirtschaftlich agierende Unternehmen mit einem wie auch immer gearteten Angebot an Kunden hat ein unternehmerisches Interesse, Kunden aus verschiedenen Einkommensschichten anzusprechen. Einzelhändler, Kinos, selbst Fitness-Studios haben längst Angebote für Menschen mit niedrigem Einkommen und gute Erfahrungen dabei gemacht. Andere Verkehrsverbünde erzielen zum Beispiel mit einfachen, nicht bezuschussten Seniorentickets für jedermann erhebliche Fahrgastgewinne. Doch die Berliner Verkehrsunternehmen verzichten eher auf diese Kundenklientel. Sie hoffen auf »Zwangskundschaft« derjenigen, die keine Alternative haben und verzichten auf die, die ggf. auf Mobilität verzichten. ...

Regelrecht perfide wird die Situation für den Steuerzahler durch den Wegfall der Sozialkarte. Bisher erhielten die Verkehrsunternehmen durch den Landeszuschuss den Differenzbetrag aus dem Eigenanteil der Sozialhilfe Empfangenden bis zur Kalkulationsgrenze der Unternehmen von 39 Euro, also pro Ticket 18,60 Euro. Jetzt bekommen sie nach den bundesgesetzlichen Regelungen der Sozialhilfe die Differenz zum Standard-Monatsticket, also 38,10 Euro (ab 1. April 43,60 Euro)... Hinzu kommen Einnahmen aus Einzelfahrscheinen für diejenigen Sozialhilfe Empfangenden, die nach der Sozialhilfegesetzgebung kein Monatsticket beanspruchen dürfen. Diese Mehreinnahmen für die Verkehrsunternehmen sind Mehrausgaben aus dem Landeshaushalt. Das weiß auch Herr Sarrazin, der einerseits als Finanzsenator auf sparsame Landesausgaben drängt, andererseits als Aufsichtsratsvorsitzender der BVG auf Mehreinnahmen.

So haben wir eine Reihe von Merkwürdigkeiten: - Das Land ist gezwungen, den bisherigen Zuschuss zu streichen um gleichzeitig Mehrausgaben zu tätigen. BVG und S-Bahn bejammern den Verlust einer gesicherten Einnahme und freuen sich klammheimlich über gesicherte Mehreinnahmen pro Person. Mehr Fahrgäste sind möglich und überlebenswichtig für die Verkehrsunternehmen, dennoch verzichten sie großzügig auf ganze Bevölkerungsgruppen als Kunden.

Das Abgeordnetenhaus kann eine Menge beschließen. Es hat nur leider nicht die Definitionsgewalt über die Nahverkehrstarife. Was Politik aber tun muss und kann, ist, den Beteiligten ihre Verantwortung deutlich zu machen, gerade dann, wenn BVG und S-Bahn im Auftrage des Landes durch Steuergelder finanzierte Verkehrsdienstleistungen erbringen. Deshalb erhebt die PDS die Forderung, dass die Verkehrsunternehmen die Erarbeitung eines Fahrscheinangebots für sozial benachteiligte Menschen vorantreiben. Ein einfaches Kriterium zur Bestimmung des Berechtigtenkreises wäre nach Vorschlag der Sozialsenatorin die Befreiung von den Rundfunkgebühren.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003068>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten