



SOZIALTICKET NRW: INFORMATIONEN ZUR DEBATTE IM LANDTAG

NOVEMBER 2008

INHALT

Einleitung - Sozialticket NRW	3
Der Grüne Antrag.....	4
Der SPD-Antrag.....	9
Auszug aus dem Plenarprotokoll.....	13

IMPRESSUM

Herausgeberin:
Bündnis 90/DIE GRÜNEN im Landtag NRW
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

REDAKTION:

Helmar Pless, Martin Tönnies

GESTALTUNG:

Bettina Tull

Erschienen im November 2008

FÜR BESTELLUNGEN UND INFORMATIONEN STEHEN IHNEN GERNE ZUR VERFÜGUNG:

Horst Becker MdL

Verkehrspolitischer Sprecher
Telefon 0211-884-2533/-2754
Telefax 0211-884-3515
E-Mail: horst.becker@landtag.nrw.de

Barbara Steffens MdL

Sozial- und frauenpolitische Sprecherin
Telefon 0211-884-2396/-2868
Telefax 0211-884-3502
E-Mail: edeltraud.busalt-schroeder@landtag.nrw.de

Martin Tönnies

wissenschaftlicher Mitarbeiter
für Verkehrspolitik
Telefon 0211-884-2826
E-Mail: martin.toennes@landtag.nrw.de

SOZIALTICKET NRW

*Horst Becker MdL
Verkehrspolitischer Sprecher*

*Barbara Steffens MdL
Sozialpolitische Sprecherin*



Liebe Freundinnen und Freunde,

unsere Initiative im Landtag zur Einführung eines NRW-Sozialtickets hat eine breite Resonanz gefunden. Wir wollen, dass NRW dieses mit 30 Millionen Euro aus dem Landeshaushalt in Anlehnungen an die Schülerbeförderung und das Semesterticket unterstützt. Im Nachgang haben wir viel Zuspruch und Nachfragen zu dem Thema erhalten.

Derzeit haben drei Kommunen in NRW das Sozialticket umgesetzt. In Köln und Dortmund ist dies durch Rot-Grüne Mehrheitsbeschlüsse umgesetzt worden. Im Kreis Unna ist es am 1. Dezember diesen Jahres soweit. Hier haben die Grünen im Kreistag Unna mit Unterstützung von CDU und FDP für die Mehrheit gesorgt. Dies zeigt: Alle Parteien sitzen mit im Boot und können sich auch in anderen Kommunen nicht so einfach der Verantwortung entziehen.

Jetzt muss die Zielsetzung lauten, die Sozialtickets zum Standardtarifangebot in den Verkehrsverbänden des Landes zu machen. Nur auf diesem Weg kann auch Kommunen in der Haushaltssicherung die Einführung eines Sozialtickets ermöglicht werden. Denn ein „Defizitausgleich“ bedingt durch den Zwang zur Tarifintegration innerhalb der Verkehrsverbände könnte der Anlass für die Kommunalaufsicht sein, eine solche „freiwillige Leistung“ zu untersagen.

Mit den besten Grüßen

Horst Becker MdL
Verkehrspolitischer Sprecher

In diesem Zusammenhang bekommt der parallel eingebrachte Antrag der SPD-Landtagsfraktion eine große Bedeutung, weil sich unseres Erachtens die SPD vor einer Zustimmung in den Verbandsversammlungen der Verkehrsverbände nun nicht mehr drücken kann.

In den Verbandsversammlungen sollten deshalb jetzt die GRÜNEN-Fraktionen alle Möglichkeiten suchen und nutzen, dass Thema dort voran zu treiben.

Für eine inhaltliche Vertiefung und weitere Rückfragen stehen Euch der verkehrspolitische Sprecher Horst Becker und der wissenschaftliche Mitarbeiter Martin Tönnies gerne zur Verfügung.

Wir fügen Euch den Antrag der GRÜNEN Landtagsfraktion sowie den Antrag der SPD-Landtagsfraktion zur Information bei. Ebenfalls senden wir Euch das Protokoll der Landtagsdebatte zu dem Thema, um die Argumente von sämtlichen Fraktionen im Landtag kennen zu lernen und sich entsprechend hierauf vorbereiten zu können. Von unserer Seite würden wir uns freuen, wenn Ihr uns über Eure Initiativen vor Ort auf dem Laufenden haltet.

Barbara Steffens
Sozialpolitische Sprecherin

08.10.2008

Antrag

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNE

NRW-Sozialticket einführen und durch Ausgleichsleistungen unterstützen - Mobilität für einkommensschwache Menschen sicherstellen!

Der mit Mehrheit von SPD und GRÜNEN verabschiedete Ratsbeschluß, zum 1.01.2008 ein Sozialticket in Dortmund einzuführen, findet bundesweit Aufmerksamkeit. Durch das Sozialticket wird zu einem Monatspreis von 15 Euro innerhalb des Stadtgebietes die Mobilität für einkommensschwache Bürgerinnen und Bürger ermöglicht. Dieser durch die Politik festgelegte Preis orientiert sich an den in den Bedarfsberechnungen für Leistungen nach dem SGB II und SGB XII enthaltenen Satz von 14,62 Euro für Mobilitätsdienstleistungen. Durch die Einführung entstehen bei kommunalen Verkehrsunternehmen Ausfälle bei den Tarifeinnahmen vergleichbar der Einführung der Semestertickets oder der Schülerbeförderung. Während diese durch das Land ausgeglichen werden, beteiligt sich das Land bisher in keiner Art an den finanziellen Belastungen aus einem Sozialticket. Für die Einführung eines NRW-Sozialtickets sollen deshalb kommunale Verkehrsunternehmen oder Verkehrsverbände analog zu den Semestertickets oder der Schülerbeförderung Ausgleichsleistungen erhalten.

I.

Im Jahr 1999 wurde durch rot-grünen Beschluss in der Stadt Köln mit der Einführung des „Köln-Pass“ für die Empfängerinnen und Empfänger von Sozialhilfeleistungen ein verbilligtes Fahrtenangebot bei den Kölner Verkehrsbetrieben (KVB) geschaffen. Nach einer zwischenzeitlichen Abschaffung durch veränderte Mehrheitsverhältnisse, wurde dieses Angebot bei der KVB im Jahr 2006 wieder eingeführt. Es besteht sowohl die Möglichkeit, ein verbilligtes Angebot in der Form von Monatstickets als auch Mehrfachfahrtscheine an den Fahrkartenautomaten mittels der „Köln-Pass-Taste“ zu erwerben. Das 4erTicket Köln Pass kostet 4,50 Euro (Regeltarif 8,10 Euro) und berechtigt Köln-Pass-Inhaber zu vier Fahrten innerhalb des Stadtgebiets Köln. Das MonatsTicket Köln-Pass kostet 28,00 Euro (Regeltarif 62,60 Euro), ist an Köln-Pass-Inhaber übertragbar und berechtigt zu beliebig vielen Fahrten innerhalb des Stadtgebiets von Köln. Der „Köln-Pass“ gilt als Impulsgeber und Vorläufer der Debatte um die Einführung von Sozialtickets.

Datum des Originals: 08.10.2008/Ausgegeben: 10.10.2008

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

Im Regelsatz für die Empfängerinnen und Empfänger von Leistungen nach dem Sozialgesetzbuch (SGB) II und SGB XII sind 14,26 Euro für die Inanspruchnahme von sämtlichen Mobilitätsleistungen enthalten. Vor diesem Hintergrund wurde durch rot-grünen Beschluss zum 1.1.2008 in der Stadt Dortmund ein Sozialticket zum Preis von 15 Euro (Regelpreis 48,90 Euro) eingeführt. Das Dortmunder Sozialticket kann nur im Monatsabo als persönliches Ticket erworben werden; ein Angebot an verbilligten Einzelfahrscheinen besteht nicht. Der Geltungsbereich entspricht einem Ticket der Preisstufe A 2 im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und berechtigt nur zu Fahrten innerhalb des Stadtgebiets. Durch den Erwerb eines Zusatztickets zum Preis von 2,30 Euro kann der Geltungsbereich auf den VRR-Gesamtraum erweitert werden. Das Dortmunder Sozialticket ist voll in das VRR-Tarifsystem integriert. Zum jetzigen Zeitpunkt sind etwa 22.000 Sozialtickets ausgegeben. Nach Angaben des Sozialamtes der Stadt sind etwa 96.000 Personen in der Stadt anspruchsberechtigt.

Für die Einführung des Sozialtickets wurde von Einnahmeausfällen zwischen 2 bis 3 Millionen Euro für die zweijährige Erprobungsphase ausgegangen. Dieses Defizit sollte von den Dortmunder Stadtwerken im Zuge des Querverbundes getragen werden, so dass keine zusätzlichen Mittel aus dem städtischen Haushalt zu übernehmen waren. Im Rahmen des bestehenden Großkunden-Rabatts wird das Sozialticket an die Stadtverwaltung nicht zum VRR-Regelpreis sondern zu dem im VRR maximal möglichen reduzierten Preis von rund 39 Euro abgegeben. Der Eigenanteil für die Nutzerinnen und Nutzer beträgt 15,00 Euro. Unter Berücksichtigung der beschlossenen Tarifierhöhung im VRR um 4,5 Prozent ab dem 1.08.2008 und der zum 1.08.2009 angenommenen Erhöhung um 3 Prozent ergeben sich somit Erstattungsansprüche an die Stadt Dortmund je ausgegebenes Sozialticket von 23,45 Euro sowie 26,08 Euro ab dem 1.08.2008 bzw. 27,30 Euro ab dem 1.08.2009.

Der Zwang zur verbundweiten Tarifintegration ist entscheidender Grund für die Höhe der Erstattungsansprüche des Verkehrsunternehmens. Dies bedeutet: Zur Sicherung der verbundweiten Gesamteinnahmen können Tickets nur im Rahmen des Preisgefüges innerhalb des Tarifsystems durch die Verkehrsunternehmen abgegeben werden. Eine preisreduzierte Abgabe als Sozialticket ist zwar möglich, aber die Differenz zum Regeltarif muss entweder durch das kommunale Verkehrsunternehmen oder durch die Kommune ausgeglichen werden. Bezogen auf die beiden Sozialticket-Modelle in Dortmund und Köln führt dies zu dem Sondereffekt, dass durch die zusätzlichen Einnahmen für den gesamten Verkehrsverbund Mehrerlöse entstehen. Die 22.000 Sozialtickets in Dortmund führen im verbundweiten Finanzergebnis des VRR zu einem Mehrerlös von rund 10,3 Million Euro im Jahr. Im Umkehrschluss bedeutet dies aber auch, dass diejenigen Kommunen, die sich sozialpolitisch für ihre Bürgerinnen und Bürger auch finanziell mit freiwilligen Leistungen engagieren, doppelt bestraft werden. Zum einen muss die Preisdifferenz zwischen dem Sozialticket zum Regeltarif im Verkehrsverbund finanziert werden, zum anderen profitieren Nachbarkommunen im Verkehrsverbund ohne Sozialticket durch eine Reduzierung der Verbandsumlage im Zuge der verbundweiten Umverteilung der Mehrerlöse. Hier besteht also dringender Handlungs- und Regelungsbedarf für das Land.

Entscheidend für eine dauerhafte Einführung und Finanzierung ist deshalb, dass für die Sozialtickets verbundweit geltende integrierte Tarifmodelle entsprechend den Schüler-, Semester- oder Seniorentickets entwickelt und festgelegt werden.

Die Dortmunder Stadtwerke haben zwischenzeitlich mitgeteilt, dass nach ihren eigenen Erhebungen das Defizit durch das Sozialticket deutlich höher liegen soll als vorher angenommen. Für das Jahr 2008 entsteht ein Erstattungsanspruch von rund 4,9 Mio. Euro und für das Jahr 2009 von etwa 7,3 Mio. Euro. Allerdings werfen diese Berechnungen der Stadtwerke erhebliche Fragen auf, weil unterstellt wird, dass die jetzigen Nutzerinnen und Nutzer des Sozialtickets vor dessen Einführung für ihre ÖPNV-Mobilität Einzelfahrscheine im Umfang

von 32 Euro/Monat erworben hätten. Diese Berechnungen basieren auf einer telefonischen Umfrage mit zweifelhafter Erhebungsmethodik. Es ist zu bezweifeln, dass mit einer derartigen Telefonabfrage realistische Angaben zu dem Anteil an "Schwarzfahren" erhoben werden können und dass Menschen offen Auskunft über ihre mangelnden finanziellen Ressourcen geben. Eine Prüfung der Verkaufszahlen bei den Einzeltickets zeigt zwar einen Rückgang, ein deutlicher Einbruch nach dem 1.01.2008 ist aber anhand der tatsächlichen Verkaufszahlen bei den Einzelfahrscheinen nicht erkennbar. Es ist bezüglich der vorhandenen Rückgänge nicht zu ermitteln, ob diese auf das Sozialticket oder auf durchgeführte Preiserhöhungen bzw. auf andere Einflüsse zurückzuführen sind.

Unbestritten ist, dass die Einführung eines Sozialtickets zu Einnahmeausfällen bei den Verkehrsunternehmen führt. Direkt entstehen diese, wenn anspruchsberechtigte Bürgerinnen und Bürger von einem Monatsticket zum Regelpreis auf ein ermäßigtes Sozialticket umsteigen.

Für die Verkehrsunternehmen entstehen aber auch positive Effekte. Zu nennen sind:

- die Gewinnung und Bindung von neuen Kundinnen und Kunden,
- die Reduzierung der Kosten beim Einzelfahrscheinverkauf,
- eine Senkung des Anteils an „Schwarzfahren“.

Entscheidend ist jedoch die Tatsache, dass für die Verkehrsunternehmen durch die Einführung eines Sozialtickets keine Ausweitung bei den Leistungsangeboten notwendig ist. Es müssen keine zusätzlichen Straßenbahnen oder Busse eingesetzt werden, weil ein größerer Teil der berechtigten Personen sich bereits heute im ÖPNV-System bewegt. Dies bedeutet, jeder durch ein Sozialticket neu gewonnene Fahrgast stellt einen zusätzlichen Mehrerlös für die Verkehrsunternehmen und die Verkehrsverbünde dar.

Ausgleichsleistungen des Landes für Schülerbeförderung und Semesterticket

Auf der Basis des § 45 Personenbeförderungsgesetz erhalten die Verkehrsunternehmen zurzeit einen Ausgleich für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern aus Landesmitteln. Für das Jahr 2009 sind hierfür insgesamt 130 Million Euro eingestellt, die sich wie folgt aufteilen:

a) Ausgleichsleistungen Schülerbeförderung:	109 Mio. Euro
b) Ausgleichsleistungen Semesterticket:	21 Mio. Euro

a) Ausgleichsleistungen für die Schülerbeförderung:

In NRW gibt es aktuell insgesamt 2,223 Millionen Schülerinnen und Schüler. Hiervon besuchen 721 Tausend die Grundschulen und 1,381 Millionen die weiterführenden Schulformen. Werden diese Zahlen zu Grunde gelegt, dann ergibt sich bezogen auf die Ausgleichsleistungen pro Kopf folgendes Bild:

- Bezogen auf die Gesamtzahl von 2,223 Millionen Schülerinnen und Schüler beträgt der Ausgleich aus Landesmitteln pro SchülerIn 49 Euro/Jahr oder 4,10 Euro/Monat.
- Bezogen auf die Anzahl von 1,381 Mio. Schülerinnen und Schüler an den weiterführenden Schulen beträgt der Ausgleich aus Landesmitteln pro SchülerIn 79 Euro/Jahr oder 6,58 Euro/Monat.

b) Ausgleichsleistungen für das Semesterticket:

An den Hochschulen sind aktuell 462 Tausend Studentinnen und Studenten eingeschrieben, der Ausgleich aus Landesmitteln für das Semesterticket beträgt demnach pro StudentIn 45,50 Euro/Jahr oder 3,80 Euro/Monat.

Fazit aus den bestehenden Ausgleichsleistungen

Bezogen auf

- die Gesamtzahl der SchülerInnen in Höhe von 49 Euro/Jahr und
- die Gesamtzahl der StudentInnen in Höhe von 45 Euro/Jahr

zeigt sich ein durchschnittlicher Satz an Ausgleichsleistungen aus Landesmitteln für die beiden Gruppen von rund 47 Euro/Jahr. Dieser Satz kann als Maßstab für eine Einführung von Ausgleichsleistungen aus Landesmitteln für ein Sozialticket NRW herangezogen werden.

Anspruchsberechtigte und Einschätzung zum Bedarf für Ausgleichsleistungen aus Landesmitteln für ein Sozialticket NRW

Nach dem Sozialbericht 2007 sind bei Berücksichtigung der Kriterien für die Anspruchsberechtigung nach dem Dortmunder Modell landesweit rund 1,9 Million Menschen Empfängerinnen und Empfänger von Sozial- und Grundsicherungsleistungen. (Zahlen für 2005; Sozialbericht NRW 2007, Seite 148.) Wird diese Gesamtzahl und ein vergleichbarer Beitrag aus der Ausbildungsbeförderung zu Grunde gelegt, ergäbe sich folgender Bedarf:

⇒ 1,9 Mio. Anspruchsberechtigte x 47 Euro/Jahr: 89,3 Million Euro/Jahr

Das Dortmunder Modell hat jedoch gezeigt, dass eine Nachfrage von 100 Prozent unmittelbar nach Einführung nicht gegeben ist. Dies ist auch nachvollziehbar, weil ein erheblicher Teil der Anspruchsberechtigten aufgrund körperlicher, geistiger oder psychischer Einschränkungen kein oder nur ein geringes Interesse an einem solchen Angebot hat. Im ersten Jahr der Einführung lag die Nachfrage bei rund 25 Prozent der Anspruchsberechtigten. Vor diesem Hintergrund scheint ein Ansatz von 35 Prozent zumindest für eine Einführungsphase von zwei Jahren realistisch zu sein. Dies würde einer Nachfrage von rund 665 Tsd. Personen entsprechen:

⇒ 665 Tsd. Anspruchsberechtigte x 47 Euro/Jahr: 31,255 Million Euro/Jahr

Für das Einstiegsjahr scheint auf dieser Basis ein Landeszuschuss in Höhe von 30 Millionen Euro und ein Ansatz von 35 Millionen Euro für das Folgejahr ein angemessener und realitätsnaher Ansatz für die Einführung eines Sozialtickets aus Landesmitteln zu sein.

II.

Der Landtag stellt fest:

Für die Teilhabe an der Gesellschaft ist Mobilität eine unverzichtbare Voraussetzung. Dies betrifft sowohl soziale Kontakte, die Versorgung mit Einzelhandels- und Gesundheitsdienstleistungen aber auch die Anforderungen des Arbeitsmarktes setzen heute Flexibilität und Mobilität auch über weitere Entfernungen voraus. Busse und Bahnen erfüllen im Sinne der Daseinsvorsorge diese Mobilitätsansprüche umweltverträglich und klimaschonend.

Das Angebot eines Sozialtickets sichert für die Bezieherinnen und Bezieher von Leistungen nach dem Sozialgesetzbuch eine angemessene Mobilität. Eine aktuelle repräsentative Umfrage zu dem Dortmunder Modell belegt, dass 86 % der Dortmunder Gesamtbevölkerung ein solches Angebot auch im Hinblick auf den Preis unterstützen. Damit ist belegt, dass ein Sozialticket in der Gesamtbevölkerung eine breite Akzeptanz und Solidarität findet.

Das Land kann sich bei dieser mittlerweile breit aufgestellten Debatte in den Kommunen, den Verkehrsverbänden und den Verkehrsunternehmen nicht der Verantwortung entziehen. Soziale Verantwortung darf sich nicht nur auf die Schülerinnen und Schüler sowie die Studentinnen und Studenten beschränken, sondern muss auch die einkommensschwachen Bürgerinnen und Bürger einbeziehen.

Das Modell in Köln hat einen erweiterten Kreis an Anspruchsberechtigten, weil der Köln-Pass auch an Personen ausgegeben wird, die im geringen Maße die Einkommensgrenzen nach dem Sozialgesetzbuch überschreiten. Das Modell in Dortmund richtet sich dagegen ausschließlich an die Anspruchsberechtigten nach dem Sozialgesetzbuch sowie dem Asylbewerberleistungsgesetz. Für ein Sozialticket NRW sollten zumindest auf der Ebene der Verkehrsverbände einheitliche Standards im Hinblick auf den Kreis der Anspruchsberechtigten, den Preis und den Geltungsbereich entwickelt werden. Ein Anspruch auf Ausgleichsleistungen aus Landesmitteln für ein Sozialticket NRW sollte die Festlegung solcher einheitlicher Standards innerhalb der Verkehrsverbände voraussetzen.

III.

Der Landtag beschließt:

1. In Anlehnung an die Regelungen für die Schülerbeförderung und das Semesterticket wird die Landesregierung beauftragt, für die Einführung eines Sozialtickets Haushaltsmittel bereit zu stellen. Für das Haushaltsjahr 2009 soll ein Betrag von 30 Millionen Euro und für das Haushaltsjahr 2010 ein Betrag von 35 Millionen Euro an Ausgleichsleistungen vorgesehen werden.
2. Zuwendungsempfänger der Ausgleichsleistungen für ein Sozialticket sollen Kommunen, kommunale Verkehrsunternehmen oder Verkehrsverbände sein, soweit diese sich in den entsprechenden Gremien für die Einführung eines Sozialtickets entscheiden.
3. Unabhängig von der Bereitstellung der Landesmittel für ein Sozialticket NRW wird die Landesregierung beauftragt, in einem dialogorientierten Verfahren gemeinsam mit den Verkehrsverbänden einheitliche Kriterien, insbesondere für den Kreis der Anspruchsberechtigten, die Preisgestaltung und den Geltungsbereich, zumindest auf Ebene der jeweiligen Verkehrsverbände, kurzfristig zu entwickeln. Die Doppelbestrafung für sozialpolitisch engagierte Städte durch einerseits finanzpolitisches Engagement für das Sozialticket und andererseits durch die damit einhergehende Umverteilung der verbundweiten Mehrerlöse muss dringend beendet werden.

Sylvia Löhrmann
Johannes Remmel
Horst Becker
Barbara Steffens

und Fraktion

14.10.2008

Antrag

der Fraktion der SPD

Mobilität für alle - Sozialticket aktiv voranbringen!

I. Gestiegene ÖPNV-Kosten erschweren Teilhabe - Landesregierung trägt Verantwortung

Wie alle anderen Bundesländer erhält das Land NRW seit dem Jahre 2006 ein Prozentpunkt der insgesamt dreiprozentigen Steigerung der Mehrwertsteuer u. a. als Ausgleich für die reduzierten Regionalisierungsmittel für den Nahverkehr. Das Land hat diese Mittel bislang - im Unterschied zu vielen anderen Bundesländern - jedoch nie für diesen Zweck eingesetzt. In der Folge waren die Verkehrsverbände dazu gezwungen, die Ticketpreise mehrfach anzuheben.

So musste beispielsweise der VRR trotz ständiger Rationalisierungen und Kosteneinsparungen binnen Jahresfrist zweimal seine Preise erhöhen. Nach einer durchschnittlichen Preiserhöhung um 3,9 Prozent zum 01.08.2007 erfolgte eine weitere Erhöhung um ganze 5,5 Prozent zum 01.08.2008. Im VRS sehen die Zahlen ähnlich aus. Von 2006 bis 2008 sind die Preise um insgesamt 15 Prozent erhöht worden, eine Erhöhung um 2,9 Prozent für 2009 ist bereits beschlossen. Diese Erhöhungen sind eine direkte Folge der ÖPNV-Politik der schwarz-gelben Landesregierung.

Mobilität bedeutet Teilhabe

Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für die Teilhabe der Menschen am gesellschaftlichen, kulturellen und sozialen Leben sowie zur Teilnahme am oder zur Rückkehr in den Arbeitsmarkt.

Jedoch sind für viele Menschen, die auf den ÖPNV angewiesen sind, die deutlich gestiegenen Preise im ÖPNV inzwischen viel zu hoch. Für einen Bezieher von Arbeitslosengeld II beträgt der Anteil am Regelsatz für die Teilnahme am Verkehr etwa 15 € im Monat.

Allein ein 4er-Ticket der Preisstufe A im Verkehrsverbund Rhein Ruhr kostet heute 7,70 €, die preiswerteste Monatskarte im Abonnement (Ticket 1000, Preisstufe A, ab 9.00 Uhr nutzbar) kostet 34,81 € pro Monat.

Datum des Originals: 14.10.2008/Ausgegeben: 14.10.2008

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

Den Schwachen helfen, die Kommunen unterstützen

Zahlreiche Kommunen, die ihren Bewohnerinnen und Bewohnern ein Grundmaß an Mobilität garantieren wollen, haben bereits Sozialtickets eingeführt oder streben die Einführung solcher Tickets an. Sie sind auf die Unterstützung des Landes angewiesen. Sie dürfen nicht allein gelassen werden. Die Einführung des Sozialtickets ist darum auch ein landespolitisches Thema.

Aus Erfahrungen lernen

Bundesweit, z.B. in München, Nürnberg, Frankfurt/M., Mainz/Wiesbaden, Leipzig und Berlin sowie im Land Brandenburg sind derzeit Ticketangebote für die Nutzung des ÖPNV eingeführt bzw. in der Diskussion, deren Preise die Einkommenssituation der Nutzerinnen und Nutzer berücksichtigen.

In Nordrhein-Westfalen laufen zurzeit erfolversprechende Modellprojekte mit Sozialtickets in Köln und in Dortmund, in deren Rahmen bereits mehr als 30.000 Menschen ein Sozialticket erworben haben. Die Räte etlicher Kreise und Städte haben Beschlüsse für die Einführung eines Sozialtickets gefasst (z.B. Kreis Unna, Essen, Gelsenkirchen, Herne). Die Mehrkosten, die diese Tickets verursachen, werden dabei derzeit allein von den Kommunen getragen.

In den Verbandsversammlungen der Verkehrsverbände fand sich bislang keine Mehrheit dafür, auch für Menschen mit niedrigem Einkommen ein eigenes Angebot einzuführen. Andere Zielgruppen, wie beispielsweise Schüler, Azubis, Berufstätige, Senioren, finden dagegen durchaus Berücksichtigung in den Ticketstrukturen der Verbände. So bietet der VRR mit dem Barenticket ein verbundweit gültiges Abo für Senioren an, das für 60 Euro im Monat sogar die Nutzung der ersten Klasse ermöglicht.

Landesseitig bezuschusst wird das Schokoticket mit 49 € pro Ticket und Jahr sowie das Semesterticket mit etwa 4 € pro Monat und Ticket. In dieser Größenordnung sollte das Land NRW sich auch an der Finanzierung des Sozialtickets beteiligen. Nach den bisherigen Erfahrungen ist davon auszugehen, dass ca. 15 Prozent der Anspruchsberechtigten ein Ticket erwerben werden.

II. Die Ausgestaltung des Sozialtickets gemeinsam angehen

Die Einführung eines Sozialtickets ist eine freiwillige Entscheidung der jeweiligen Kommune. Für eine Landesförderung ist es jedoch notwendig, dass seitens des Landes im Einvernehmen mit den Kommunen definiert wird, welche Mindestkriterien erfüllt sein müssen, damit die Kommune, die ein solches Sozialticket einführen will, Landesförderung erhält.

Gemeinsame Standards entwickeln und einführen

Nach Abstimmung mit den Kommunen könnten folgende Kriterien als Mindeststandards festgelegt werden:

a. Anspruchsberechtigte

Anspruchsberechtigt sollte in jedem Fall der folgende Personenkreis sein:

- Empfänger von Arbeitslosengeld II oder Sozialgeld nach dem SGB II
- Empfänger von Leistungen zum Lebensunterhalt nach dem SGB XII
- Empfänger von Leistungen zum Lebensunterhalt nach dem AsylbLG und

sofern sie Einwohner der jeweiligen Kommune sind. Damit hätten aktuell landesweit ca. 2 Mio. Menschen ein Anrecht auf ein Sozialticket.

Wenn die Kommunen darüber hinaus den Bezugsberechtigtenkreis auf weitere Personen ausdehnen, ist auch dafür eine Landesförderung vorzusehen.

b. Leistungsmerkmale

Das Sozialticket sollte von seinen Leistungsmerkmalen her dem preiswertesten Monatsticket der Preisstufe A bzw. Cityticket im jeweiligen Verbund entsprechen, das jederzeit nutzbar ist und nicht übertragen werden kann.

Darüber hinaus erscheint es sinnvoll, den Berechtigten die Möglichkeit zu geben, zu einem entsprechend vergünstigten Preis auch über die einzelne Stadt/den einzelnen Kreis hinaus gültige Monatstickets zu erwerben.

c. Preis

Das Sozialticket wird zu einem für den Personenkreis angemessenen und wirtschaftlich vertretbaren Preis angeboten, der mindestens 40 Prozent unter dem bisherigen Preis für eine gleichwertige Monatskarte im Jahresabonnement liegt.

d. Angemessene Kostenübernahme durch die Kommunen

Die Kommune ist gehalten, im Gegenzug zu einer Landesförderung, die Mehrkosten, die nicht über die Landesförderung abgedeckt werden, zu übernehmen.

Damit eine Kostenübernahme auch von Kommunen in der Haushaltsicherung (§76 GO) oder unter den Bedingungen der vorläufigen Haushaltsführung (§82 GO) gewährleistet werden kann, müssen die kommunalen Komplementärmittel von der Kommunalaufsicht wie eine pflichtige Leistung bewertet werden. Damit wird verhindert, dass das Angebot eines Sozialtickets nur in finanzstarken Städten oder Gemeinden möglich ist, während Menschen in ärmeren Regionen dieses Angebot verwehrt bliebe.

III. Die Kommunen bei der operativen Einführung unterstützen

Ein wesentlicher Punkt bei der Einführung des Sozialtickets ist die Berechnung der tatsächlichen Mehrkosten, die durch das Sozialticket verursacht werden. Die unterschiedlichen Erfahrungen die Köln und Dortmund bezüglich der Kosten des Sozialtickets gemacht haben, zeigt, dass die Ermittlung der den Verkehrsunternehmen und Verbänden tatsächlich zusätzlich entstehenden Kosten entscheidend dafür ist, zu welchem Preis das Ticket von der Kommune angeboten werden kann, bzw. wie hoch der jährliche Zuschussbedarf pro Ticket tatsächlich ist.

Hier ist die Landesregierung aufgefordert, die Kommunen dabei zu unterstützen, ein Berechnungsverfahren zu etablieren, das weder die tatsächlichen Kosten des Sozialtickets verschleiert, noch diese höher ansetzt, als sie tatsächlich zu bewerten sind.

Hierbei ist zu beachten, dass die Tickets über die Kommunen ausgegeben werden, mithin Großkundenrabatte fällig werden, dass zahlreiche Neukunden für den Nahverkehr gewonnen werden können und dass - wie auch die Kölner Erfahrungen nahelegen - zahlreiche Schwarzfahrer zum Kauf eines Sozialtickets bewegt werden konnten.

IV. Der Landtag beschließt:

1. Der Landtag setzt sich für eine möglichst flächendeckende Einführung eines Sozialtickets durch die Kommunen in NRW ein. Der Landtag sagt den Kommunen zu diesem Zweck eine finanzielle Unterstützung in etwa der gleichen Höhe je Ticket wie beim Schokoticket und beim Semesterticket zu.
2. Die Landesregierung wird aufgefordert, die Kommunen bei der Berechnung der tatsächlichen Mehraufwendungen der Verkehrsunternehmen für ein Sozialticket zu unterstützen und sich an der Finanzierung der notwendigen Erhebungen (Neukunden, Reduzierung von Schwarzfahrten, Umsteiger etc.) zu beteiligen.

Hannelore Kraft
Carina Gödecke
Norbert Römer
Dieter Hilser
Bodo Wißen
Hans-Willi Körfges

und Fraktion



103. Sitzung

Düsseldorf, Donnerstag, 23. Oktober 2008

Mitteilungen der Präsidentin 12133

Zur Geschäftsordnung 12133

Johannes Remmel (GRÜNE)
(zur GeschO) 12133, 12133
Peter Biesenbach (CDU)
(zur GeschO) 12133, 12134
Ralf Witzel (FDP)
(zur GeschO) 12134
Carina Gödecke (SPD)
(zur GeschO) 12134

Ergebnis 12134

1 Aktuelle Stunde

**Wie sehen die konkreten Maßnahmen
des von der Landesregierung ange-
kündigten Anti-Rezessionsprogramms
aus?**

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 14/7718..... 12134

Reiner Priggen (GRÜNE) 12135
12146
Christian Weisbrich (CDU)..... 12136
12150
Marc Jan Eumann (SPD)..... 12137
Dietmar Brockes (FDP)..... 12139
Ministerin Christa Thoben..... 12140
Thomas Eiskirch (SPD) 12142
Lutz Lienenkämper (CDU) 12143
Dr. Gerhard Papke (FDP) 12144
Rüdiger Sagel (fraktionslos) 12147
Minister Prof. Dr. Andreas Pinkwart 12148
Norbert Römer (SPD) 12149

**2 NRW-Sozialticket einführen und durch
Ausgleichsleistungen unterstützen –
Mobilität für einkommensschwache Men-
schen sicherstellen!**

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 14/7644

In Verbindung mit:

**Mobilität für alle – Sozialticket aktiv
voranbringen!**

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 14/7664..... 12151

Horst Becker (GRÜNE)..... 12151
Bodo Wißen (SPD)..... 12152
Gerhard Lorth (CDU)..... 12154
Dr. Stefan Romberg (FDP) 12155
Minister Oliver Wittke 12157
Hans-Willi Körfges (SPD)..... 12158
Barbara Steffens (GRÜNE) 12159
Rüdiger Sagel (fraktionslos) 12160

Ergebnis 12161

3 Gesetz über die Feststellung eines Zweiten Nachtrags zum Haushalts- plan des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2008 (Zweites Nachtragshaushaltsgesetz 2008)

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 14/6920..... 12161

Änderungsantrag
der Fraktion der CDU,
der Fraktion der SPD,
der Fraktion der FDP und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 14/7743

Beschlussempfehlung und Bericht
des Haushalts- und Finanzausschusses
Drucksache 14/7690

In Verbindung mit:

Antirezessionsprogramm entwickeln und hier vorlegen.

(Zurufe von der SPD)

– Nein, nein, nein. Das hat er nie getan, das haben die Grünen unterstellt Insofern reden wir hier über eine Schimäre.

(Barbara Steffens [GRÜNE]: Nee, nee, nee!)

Der Ministerpräsident hat darauf hingewiesen, dass wirtschaftliche Risiken bestehen, und er hat Anregungen gegeben, wie man damit umgehen kann, wie man zwei zentrale Ziele erreichen kann.

(Zuruf von Marc Jan Eumann [SPD] – Weitere Zurufe von der SPD)

– Herr Eumann, jetzt halten Sie doch mal die Klappe! Das ist ja furchtbar!

Der Ministerpräsident hat Anregungen gegeben, wie man zwei zentrale Ziele erreichen kann: wie man einerseits Unternehmern wieder Mut und Hoffnung geben kann, damit sie investieren – das geht nur, wenn sie die Aussicht auf Gewinn haben –, und wie man andererseits den Bürgern im Land wieder Zuversicht geben kann, damit sie konsumieren.

Zu diesen Punkten hat der Ministerpräsident Anregungen vorgetragen, wohl wissend, dass das nicht in Nordrhein-Westfalen entschieden werden kann, sondern dass in Berlin hierüber die Entscheidung in einem relativ großen Maßstab zu treffen ist. Es spielt aber keine Rolle, wo dies geschieht, sondern wichtig ist: Mut und Hoffnung für Unternehmen und Zuversicht für die Bürger, damit sie wieder etwas kaufen.

Herr Eumann, wenn Sie so schlau sind, warum gehen Sie dann nicht hin und erklären den Ford-Werken in Köln, wie sie wieder mehr Autos absetzen können? Wenn die mehr Autos verkaufen, dann brauchen Sie sich – da können Sie sicher sein – auch keine Gedanken über den Cluster-Manager zu machen. Denn der regelt das nicht. Autos müssen verkauft werden. Menschen müssen Autos haben wollen. Dann sind auch die Zulieferer gut bedient.

(Zuruf von Marc Jan Eumann [SPD])

Das ist doch unser Punkt. Die Bürger haben Angst, ihr Geld auszugeben, und die Unternehmer haben Angst, Geld zu investieren, weil sie Mut und Hoffnungen verlieren. Da müssen wir ansetzen, und das macht man – das hat Minister Pinkwart völlig richtig gesagt – am besten, indem man den Menschen Mut zu Innovationen gibt, indem man sie zu Investitionen anreizt und indem man den Bürgern Vertrauen in die eigene Zukunft gibt, damit sie ihr Geld auch wieder ausgeben.

Das ist unsere Aufgabe. Um mehr geht es nicht: Mut, Hoffnung und Zuversicht geben. Dazu haben Sie mit Ihrer Aktuellen Stunde nun überhaupt keinen Beitrag geleistet. – Schönen Dank.

(Beifall von CDU und FDP)

Vizepräsident Edgar Moron: Vielen Dank, Herr Kollege Weisbrich. – Weitere Wortmeldungen liegen mir in dieser Aktuellen Stunde nicht mehr vor. Damit kann ich die **Aktuelle Stunde schließen**.

Ich rufe auf:

2 NRW-Sozialticket einführen und durch Ausgleichsleistungen unterstützen – Mobilität für einkommensschwache Menschen sicherstellen!

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 14/7644

In Verbindung mit:

Mobilität für alle – Sozialticket aktiv voranbringen!

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 14/7664

Ich eröffne die Beratung und erteile für die antragstellende Fraktion Bündnis 90/Die Grünen dem Herrn Abgeordneten Becker das Wort. Bitte schön.

Horst Becker (GRÜNE): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die Preise für Mobilität sind in den letzten Jahren extrem gestiegen. Sie sind, das sagt das Statistische Bundesamt jetzt just für den Monat September, in den letzten acht Jahren im ÖPNV mehr gestiegen als in der automobilen Welt.

Das wird von manchen gerne übersehen. Es wird gerne übersehen, dass die Preise in den letzten acht Jahren im Durchschnitt aller Tickets um mehr als 35 % erhöht wurden. Bei den verschiedenen Tickets stellt sich das im Einzelfall noch einmal unterschiedlich dar. So sind zum Beispiel die Preise für Jobtickets, aber auch für die Einzeltickets, um die es heute unter anderem in diesem Zusammenhang geht, teilweise noch stärker gestiegen.

Meine Damen und Herren, im VRR sind – bezogen auf die letzten drei Jahre – die Preise im Durchschnitt aller Tickets um knapp 13 % und im VRS sogar um über 15 % gestiegen.

Die Menschen, die sich diese Preise nicht mehr leisten können, werden immer mehr. In NRW erhalten nach dem Armutsbericht der Landesregierung inzwischen fast 2 Millionen Menschen Leistungen nach dem Sozialgesetzbuch.

Der Anspruch aber genau an diese Menschen, mobil zu sein, ist eher gewachsen. Das gilt für die Suche nach dem Arbeitsplatz. Das gilt ebenso bei

einem sich verändernden Lebensmittelhandel beim Einkauf, bei einem sich verändernden Einzelhandel für die Randbereiche der großen Städte. Mobilität ist eine Grundbedingung für die Teilhabe an unserer Gesellschaft.

Wenn man diese Fakten zur Kenntnis nimmt, kommt man an die Schnittstelle von Daseinsvorsorge, Umweltpolitik und ÖPNV-Politik zwangsläufig zu der Frage: Wie bekommen wir diese Menschen, wie bekommen wir die Frauen und Männer und teilweise auch die Familien bei diesen gestiegenen Preisen wieder zurück in den ÖPNV?

Wer sich anschaut, was dazu in den letzten Jahren an Antworten gegeben worden ist – es gibt einige Antworten –, der kann Folgendes finden: In Köln hat man das Köln-Ticket eingeführt, in Dortmund das Sozialticket. In Unna übrigens wird mit einer Mehrheit aus CDU, Grünen und FDP – nicht mit Mehrheiten aus SPD und Grünen wie in den beiden anderen Städten – das Ticket für Unna ins Leben gerufen – erstmalig in Nordrhein-Westfalen für einen Landkreis.

Man nimmt sich also in unterschiedlichen Farbkombinationen in unterschiedlichen Gebietskörperschaften der eben von mir erörterten Fragestellung an. Ich finde, auch wir sollten uns diesem Themenkomplex zuwenden und Antworten geben. Wir sollten auch deswegen Antworten geben, weil die Kommunen, die diese Antworten geben wollen, und weil die Verkehrsverbünde, die diese Antworten geben sollten, sich aber noch teilweise dagegen wehren, unsere Hilfe brauchen.

(Beifall von GRÜNEN und SPD)

Nun will ich an dieser Stelle mit der Mär aufräumen, dass es gigantische Mehrkosten für die Verkehrsverbünde geben würde. Wer sich die Nutzer- und Nutzerinnengruppen anschaut, der sieht, dass diese Nutzer- und Nutzerinnengruppen in der Regel eben nicht in den Hauptverkehrszeiten, insbesondere am Morgen in diesem Stoßverkehr, zu den Schulzeiten und zu den Arbeitszeiten fahren, sondern dass sie in der Regel dann fahren, wenn die Busse und Bahnen nicht voll ausgelastet sind. Wer das zur Kenntnis nimmt, der muss zur Kenntnis nehmen, dass wir uns bei dem Satz, den wir diesen Menschen abverlangen sollten, an dem orientieren sollten, was die Hartz-IV-Gesetzgebung für ihre Mobilität vorsieht, nämlich knappe 15 € im Monat.

Auch wenn wir in unserem Antrag keine Vorgabe für die Bepreisung gemacht haben – denn das wollen wir schon den Kommunen überlassen, und in Köln ist das anders als in Dortmund und in Unna –, wollen wir, dass wir in gleicher Höhe bezuschussen, wie wir das an anderen Stellen tun, zum Beispiel beim Semesterticket.

(Beifall von den GRÜNEN – Zuruf von Bodo Wißen [SPD])

Wenn man das will, meine Damen und Herren, dann muss man auch die entsprechenden Haushaltsmittel in die Hand nehmen. Nach unseren Berechnungen aus den Erfahrungen in Dortmund und an anderen Stellen kommen wir tatsächlich zu einem Betrag von 30 Millionen € im Jahr. Darüber werden wir uns im Ausschuss unterhalten und streiten können.

Das ist übrigens bei ansonsten großer Nähe und großer Einigkeit ein Punkt, den wir im Zusammenhang mit unseren Anträgen unter uns ausdiskutieren müssen. Denn wenn die SPD das tatsächlich auf 40 % deckeln wollte, lägen Sie oberhalb der heutigen Sätze in Köln und Dortmund. Das wollen wir nicht. Ich meine, darüber müssten Sie zusammen mit uns und anderen noch einmal nachdenken.

Meine Bitte an CDU und FDP ist also: Lehnen Sie unseren Antrag nicht ab, sondern kommen Sie zusammen mit uns in den Beratungen des Ausschusses zu einem guten Ergebnis für die Menschen, die das brauchen, und für eine vernünftige, auch zugunsten der Umwelt ordentlich organisierte Mobilität. – Schönen Dank.

(Beifall von GRÜNEN und SPD)

Vizepräsident Edgar Moron: Vielen Dank, Herr Kollege Becker. – Für die SPD-Fraktion erhält Herr Abgeordneter Wißen das Wort.

Bodo Wißen (SPD): Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Dr. Jürgen Rüttgers gibt ja gerne den Herz-Jesu-Ministerpräsidenten und legt sich so ein Mochtegern-Mutter-Theresa-Image zu. Aber dass Theorie und Praxis weit auseinandergehen, das merken die Menschen bei der Schließung der Arbeitslosenzentren, bei der Streichung der Obdachlosenhilfe und nicht zuletzt – wir haben heute Morgen darüber gesprochen – bei der Diskussion um die Sparkassenprivatisierung.

Aber nicht nur als Verkehrspolitiker sage ich Ihnen, dass die Menschen hier im Lande längst wissen: Rüttgers blinkt links und fährt nach rechts.

Ein wichtiges Grundbedürfnis des menschlichen Lebens hat die Imageagentur von Herrn Rüttgers allerdings völlig aus dem Blick verloren. Das ist das Bedürfnis der Menschen nach Mobilität.

Sehr geehrte Damen und Herren, die Bundesländer erhalten seit dem Jahr 2007 einen größeren Anteil an der Mehrwertsteuer. Für Nordrhein-Westfalen bedeutet allein dies eine Mehreinnahme von 1,35 Milliarden €. Darüber hinaus gibt es ja beachtliche Konjunkturgewinne, jedenfalls noch.

Laut niedersächsischem Wirtschaftsministerium – nicht besonders SPD-nah, nehme ich an – gleichen aus ihrem Landeshaushalt heraus folgende Länder die Kürzungen ganz oder teilweise aus: Berlin,

Brandenburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Rheinland-Pfalz, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein. Diese Bundesländer gewährleisten, dass Busse und Bahnen, obwohl die Mittel des Bundes gekürzt wurden, wie gewohnt weiterfahren können, indem sie eben eigene Mittel zur Verfügung stellen.

Aber was macht die Landesregierung in Nordrhein-Westfalen? – Nichts, nothing, niente, nada.

In der Folge waren hierzulande die Verkehrsverbände gezwungen, die Ticketpreise mehrfach anzuheben. Vom VRR wissen wir, dass er das gleich zweimal tun musste. Im größten Verkehrsverbund, eben dem VRR, mussten dann Ticketpreiserhöhungen bis zu 18 % hingenommen werden. Beim VRS waren es etwa 15 %.

Das ist eine unsoziale Politik, die von diesen Regierungsbänken,

(Beifall von SPD und GRÜNEN)

die allerdings im Moment ziemlich leer sind – es ist schon bezeichnend, dass sie bei solchen Debatten immer so leer sind –, ausgeht. Die Täter sind hier auf den Regierungsbänken zu finden. Die Preiserhöhungen sind also eine direkte Folge der ÖPNV-feindlichen Politik dieser schwarz-geführten Landesregierung.

Sehr geehrte Damen und Herren, unser Antrag zielt darauf ab, den Menschen wieder ein Grundmaß an Mobilität zu garantieren, die am stärksten unter dieser Politik leiden.

Sozialdemokraten wissen: Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für die Teilhabe der Menschen am gesellschaftlichen, kulturellen und sozialen Leben. Nicht zuletzt ist sie eine Grundbedingung für die Teilnahme am Arbeitsmarkt. Mobilität ist für alle Menschen wichtig. Sie ist ein Grundrecht. Ein Mindestmaß an Mobilität ist für den gesellschaftlichen Zusammenhalt enorm wichtig.

Deswegen darf eben Mobilitätspolitik auch keine Klientelpolitik sein. Die Politiker vor Ort in den Kommunen wissen das. Sie wissen, was es bedeutet, wenn die Menschen nicht mehr in der Lage sind, ihr Stadtviertel zu verlassen oder vom Dorf in die nächste Stadt zu kommen. Ich bin Kreistagsabgeordneter des Kreistages Kleve und weiß sehr genau, wie wichtig Mobilität auch auf dem Lande ist.

Sie wissen: Wer nicht mobil sein kann, wird dadurch ausgegrenzt. Dem müssen wir hier entgegenwirken.

Denn Tatsache ist, dass Mobilität heute nicht mehr von jedem Menschen bezahlt werden kann. Wir haben gerade gehört – das ist auch nach meinen Recherchen so –, dass zwei Millionen Menschen in Nordrhein-Westfalen auf staatliche Transferleistungen angewiesen sind. Denen stehen 15 € pro Monat für die Mobilität zur Verfügung. Ein Vierfahrenticket der Preisstufe A im VRR, also im größten Ver-

kehrsverbund, kostet aber schon 7,70 €. Es ist, glaube ich, allen klar, wie oft damit ein ALG-II-Empfänger fahren kann.

Zahlreiche Kommunen bundesweit und auch in NRW – darunter Köln, Dortmund und, so wie ich gehört habe, Bielefeld – wollen auch diesen Menschen ein Grundmaß an Mobilität garantieren. Sie haben Sozialtickets eingeführt oder prüfen die Einführung von Sozialtickets.

Jede Kommune muss das für sich alleine regeln. Jede Kommune muss schauen, wie sie dieses System ausgestaltet und wie sie es finanziert.

Aber das Land kann einen Rahmen setzen. Wir wissen natürlich, dass die Kommunen es unter dieser schwarz geführten Landesregierung enorm schwer haben, denn diese verfolgt eine außerordentlich kommunalfeindliche Politik.

(Beifall von SPD und GRÜNEN)

Umso mehr dankt die SPD- danken sicherlich auch die Grünen – den Kommunen, die sich trotzdem für die Einführung eines Sozialtickets stark gemacht haben, denn diese beweisen mit ihrem Engagement, dass sie der kommunalfeindlichen und mobilitätsfeindlichen Haltung der Landesregierung etwas entgegensetzen wollen.

(Beifall von der SPD)

Der praktische Einsatz für die Mobilität der Menschen, die auf Unterstützung angewiesen sind, wird die Nagelprobe für Ministerpräsident Rüttgers sein, der sich so gern als das soziale Gewissen der CDU darstellt. Die Kommunen – wir haben es gehört – tun das ihnen Mögliche, um den Menschen zu helfen. Die Landesregierung tut nichts. Sie lässt die Kommunen und sie lässt die Menschen alleine.

Wir haben mit unserem Antrag bewusst einen Vorschlag unterbreitet, der sehr pragmatisch ist und sich an der Förderung orientiert, die das Land anderen Zielgruppen – beispielsweise Schülern und Studenten – zukommen lässt. Im Fall von Schülern und Studenten beteiligt sich das Land bekanntermaßen mit 4 € an den Ticketkosten. Das ist auch gut so und wird von uns gar nicht infrage gestellt. Es ist aber nicht nachzuvollziehen, warum das Land bei der Gruppe der Menschen, die auf Transferleistungen angewiesen sind, völlig anders verfährt.

Die SPD und die Gewerkschaften sind der Ansicht, dass wir ein Sozialticket brauchen, dass wir einen entsprechenden Rahmen setzen müssen und dass das Land in der Pflicht ist.

Wir, die SPD, wissen, dass Sozialschauspieler Rüttgers nur dann sozial ist, wenn es ihn nichts kostet; das haben wir bei ganz vielen Beispielen erlebt. Er ist immer dann großzügig bei der Verkündung sozialer Leistungen, wenn er selbst nichts zu ihrer Finanzierung beitragen muss; das haben wir schon häufig erlebt.

(Beifall von der SPD)

Wir, die SPD, sind gespannt, wie sich die schwarz-gelbe Koalition verhalten und welche Ausreden sie parat haben wird. Ich kann mir schon ungefähr vorstellen, welche Ausreden kommen werden, und will der Koalition deshalb einmal etwas vorgeifen.

Wahrscheinlich wird sich die Landesregierung darüber beschweren, dass die Hartz-IV-Regelsätze zu niedrig sind, und anmerken, dass man mit den Verkehrsbetrieben besser verhandeln könnte. Außerdem wird sie sich vermutlich beschweren mit dem Argument, dass das kein landespolitisches, sondern ein kommunalpolitisches Thema sei.

Aus den Augen, aus dem Sinn – das ist die typische Haltung der Landesregierung. Erst macht sie ein ÖPNV-Gesetz, dann kümmert sie sich um nichts mehr. Die Ticketpreise steigen um 18 %, während auf der Regierungsbank nur mit dem Blackberry herumgespielt wird.

(Heiterkeit bei der SPD)

Für diese Verkehrspolitik tragen Sie die Verantwortung. Irgendwann werden die Menschen den Sozialschauspieler Rüttgers enttarnen. Als Verkehrspolitiker sage ich Ihnen: Links blinken und rechts abfahren ist weder in der Straßenverkehrs-Ordnung vorgesehen noch kann es Grundlage politischen Handelns sein. – Vielen Dank.

(Beifall von SPD und GRÜNEN)

Vizepräsident Edgar Moron: Vielen Dank, Herr Kollege Wißen. – Für die CDU-Fraktion erhält das Wort der Abgeordnete Lorth.

Gerhard Lorth (CDU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Mobilität für alle – das ist natürlich ein erstrebenswertes Ziel, das wir alle sehr unterstützen. Heute fordern Bündnis 90/Die Grünen und die SPD, die den Antrag des alten Weggefährten mehr oder weniger abgeschrieben hat, die Einführung eines NRW-Sozialtickets.

Dies hört sich zunächst einmal ganz gut an. Doch die Frage ist, für wen das Ticket ist

(Sylvia Löhrmann [GRÜNE]: Für die Menschen!)

und wer es bezahlen soll.

Natürlich soll das Land dafür bezahlen; SPD und Grüne fordern weitere Subventionen durch das Land.

Wenn man sich aber den Antrag der Grünen etwas genauer durchliest, sieht man, dass bereits zu Beginn Argumente gegen die Einführung des Sozialtickets und dessen Finanzierung durch das Land vorgetragen werden.

Sie verweisen erstens richtigerweise auf die Leistungen nach dem Sozialgesetzbuch II und dem Sozialgesetzbuch XII und den dort enthaltenen Ansatz für Mobilitätsleistungen für Hartz-IV-Empfänger in Höhe von etwa 15 €.

Zweitens richten Sie den Antrag – wie so oft – an die falsche Stelle. Denn schließlich sind für das Sozialgesetzbuch ausschließlich der Bund und der Bundestag zuständig. Auch die SPD hätte die Chance, in Berlin Gesetzesinitiativen einzubringen, um Änderungen – sprich: Erhöhungen – im Mobilitätsansatz des SGB zu erreichen. Das haben Sie nicht getan. Jetzt versuchen Sie, im Landtag einen Ersatzschauplatz aufzumachen.

Aber dies ist in der Tat nicht Aufgabe des Landes. Vergünstigungen im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs sind kommunale Angelegenheit und Aufgabe der Verkehrsverbünde bzw. der Kooperationsräume. Denn sie sind letzten Endes diejenigen, die die Leistungen bestellen, und sie beraten in ihren Verbandsversammlungen, ob solche Vergünstigungen sinnvoll und rentabel gewährt werden können. Die Räte in den Kommunen entscheiden darüber, ob ihre kommunale Haushaltslage es zulässt, eventuelle zusätzliche Defizite aufgrund weiterer Vergünstigungen im öffentlichen Personennahverkehr aufzufangen.

In Kenntnis dieser Lage appellieren SPD und Grüne trotzdem an die Verantwortung des Landes – mit Recht. Die Landesregierung und die sie tragenden Regierungsfractionen werden dieser Aufgabe in vollem Umfang gerecht.

Das zeigt sich auch an der Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs durch das Land. In Nordrhein-Westfalen werden 2009 über 1,4 Milliarden € – das entspricht dem hohen Niveau von 2008 – für die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs bereitgestellt. Hiervon werden den Kooperationsräumen 812 Millionen € als SPNV-Pauschale zugewiesen. 350 Millionen € werden in pauschalierte Investitionsförderung für Maßnahmen, die im Landesinteresse sind, und für Infrastruktur ausgegeben. Und 110 Millionen € als ÖPNV-Pauschale und – sage und schreibe – 130 Millionen € als Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr.

Sie sehen, das Land ist hier in hohem Maße engagiert. Wir haben die ÖPNV-Förderung im ÖPNV-Gesetz auf neue gesetzliche Grundlagen gestellt, was letzten Endes dazu dient, die kommunale Familie zu stärken.

(Zuruf von Bodo Wißen [SPD])

Deshalb noch einmal zu Ihrer Erinnerung: Die Einführung der Investitionspauschale soll den Kommunen Gestaltungsräume eröffnen. Das wichtigste Ziel der Regierungskoalition, das mit dieser Novellierung verfolgt worden ist, ist, die Eigenverantwortung der Kommunen zu stärken. Das heißt natürlich auch, die Verantwortung bei der kommunalen Finanzierung von

Sozialtickets zu übernehmen. Sie sagen mit Recht: Das geschieht an einigen Stellen. Ich nenne das Beispiel mit dem Köln-Pass, wobei man darüber nachdenken darf, ob hier wirklich zusätzliche Einnahmen erzielt werden. Im Bereich des ländlichen Raumes – das müssen Sie alle zugeben – würde dies zusätzlich Löcher in die Haushaltskassen reißen.

Nun möchte ich zu der Rechenart der Kollegen von den Grünen kommen, die sich eine Sache schönrechnen bzw. sich in die Tasche lügen. Sie behaupten, eine solche Maßnahme kostete das Land nur 30 bis 35 Millionen €. Eine Aussage von Ihnen ist richtig, Herr Becker: die Annahme mit den 1,9 Millionen Anspruchsberechtigten, fußend auf dem Sozialbericht des Landes, ist nachvollziehbar. Aber Ihre Bemessungsberechnungen mit jährlich 47 € Landeszuschüsse pro Kopf beim Semesterticket halten wir für sehr gewagt und spekulativ.

Auch die Annahme, dass nur 25 % bis 35 % ein derartiges Angebot annehmen, ist beschwichtigend und schön gerechnet.

(Horst Becker [GRÜNE]: In Dortmund ist es so!)

Das hat mit seriöser Finanzpolitik beim besten Willen nichts zu tun. Über die Frage, wie es gegenfinanziert werden soll, schweigen Sie sich wie immer aus und verweisen auf andere, die das bezahlen sollen.

Erlauben Sie mir, das – weil immer nur Dortmund und Köln genannt worden sind – an einem ganz einfachen Rechenbeispiel klarzumachen, nämlich aus meiner Heimatstadt, in der es seit vielen Jahrzehnten einen sogenannten Bonn-Ausweis gibt, der für genau diesen Personenkreis Ermäßigungen für die Benutzung der Schwimmbäder, Theater, aber auch für den öffentlichen Nahverkehr gewährt. Dafür haben wir in Bonn im Jahre 2007 2,6 Millionen € ausgegeben. Von diesen 2,6 Millionen € gehen alleine 2,1 Millionen € in den öffentlichen Verkehr. Das heißt, pro Einwohner – Bonn hat 320.000 Einwohner – gehen 6,3 € in den ÖPNV. Und die Sozialstruktur in Bonn ist sicherlich noch etwas anders als in Dortmund gestrickt. Auf das Land hochgerechnet heißt das für Nordrhein-Westfalen mit 18 Millionen Einwohnern 114 Millionen.

Ich behaupte also, dass wir eher bei 150 Millionen € liegen. An Ihre schön gerechnete Zahl kommen wir überhaupt nicht heran.

Das beweist auch das Dortmunder Modell. Sie verschweigen hier nämlich, dass die Annahmen von Dortmund alle nicht stimmten, alle über den Haufen geworfen wurden. In Dortmund betragen die Erstattungsansprüche für 2008 4,8 Millionen und für 2009 7 Millionen €.

Wenn ich das alles auf Nordrhein-Westfalen hochrechne, dann müssen Sie uns versuchen klarzumachen, wie Sie mit 30 Millionen € auskommen wollen –

obwohl man, wie gesagt, bei den Aussagen der Dortmunder Stadtspitze zu Finanzen ausgesprochen zurückhaltend sein muss, wie wir alle wissen.

Die Nachbarkommune von Dortmund, Bochum, ist da schon realistischer und auch bescheidener. Die Stadtverwaltung begründet ihre Ablehnung des Sozialtickets mit der Aussage – ich zitiere –:

Aus Sicht der Verwaltung gibt es aufgrund der rechtlichen und finanzwirtschaftlichen Ausgangslage für die Einführung des Sozialtickets keinen Spielraum.

Deshalb noch einmal zu Ihrer Erinnerung: Im ÖPNV Nordrhein-Westfalens gibt es Vergünstigungen verschiedenster Art. Es gibt das preisgünstige NRW-Ticket für 33 €, mit fünf Personen kann man quer durch das Land fahren. Es gibt das Semesterticket für Studenten. Es gibt eine Vielzahl von Seniorentickets. Aber für weitere Landessegnungen zugunsten von Hartz-IV-Empfängern ist hier kein Raum. Das muss bundesgesetzlich gelöst werden. Wir können dies aufgrund der Haushaltslage des Landes nicht übernehmen.

Auch eine Vielzahl – das werden Sie mit Ihrer Initiative auch merken – der Kommunen und Verbände werden sich diesem Experiment eben nicht anschließen, weil sie das nicht bezahlen können. Selbst Metropolen wie Hamburg haben das Sozialticket mangels Rentabilität wieder abgeschafft. Es gibt auch Zeichen aus Dortmund, den Preis für das Sozialticket entweder maßgeblich zu erhöhen oder es zurückzunehmen.

Rot-Grün ist sich und dem Motto treu geblieben, nicht vorhandenes Geld auszugeben. In diesem Fall haben Sie sich wieder die Verkehrspolitik als Spielwiese für eine Verteilungspolitik nach dem Gießkannenprinzip ausgesucht.

Wir werden über diese Frage im Ausschuss intensiv diskutieren. Wir freuen uns schon darauf. Gehen Sie bitte davon aus, dass wir hier und heute den Antrag, wenn darüber abgestimmt würde, ablehnen würden. Mit der Verweisung an den Ausschuss haben wir kein Problem. – Vielen Dank.

(Beifall von der CDU)

Vizepräsident Edgar Moron: Vielen Dank, Herr Kollege Lorth. – Für die FDP-Fraktion erhält Herr Dr. Romberg das Wort.

Dr. Stefan Romberg (FDP): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen von der Opposition! Die FDP-Fraktion hat im Prinzip nichts gegen das Sozialticket einzuwenden. Auch wir sind sehr dafür, bedürftigen Menschen aktiv zu helfen, damit ihre Möglichkeit zur Teilhabe verbessert wird. Man muss das allerdings mit Augenmaß tun.

(Dieter Hilser [SPD]: Ach so!)

Sie wissen aus anderen Debatten, dass es unserem Sozialpolitikverständnis eher entspricht, die Ursachen für Armut anzugehen, statt Armut ausschließlich zu subventionieren. Wir sind außerdem der Meinung, dass man schon darauf achten muss, dass die Bezieher kleiner Einkommen nicht ständig gegenüber den Empfängern von Sozialtransfers benachteiligt werden.

(Bodo Wißen [SPD]: Sehr richtig!)

Denn es sind eben auch deren Steuergelder, die umverteilt werden. Beim Stichwort Umverteilung sollte man vielleicht einen Blick auf die neueste OECD-Studie werfen, die Dienstag veröffentlicht wurde.

Am Mittwoch in der „Financial Times“: Soziale Ungleichheit in Deutschland wächst rasant.

Man sollte nicht nur Überschriften lesen, denn der Untersuchungszeitraum waren die Jahre 2000 bis 2005, also der Zeitraum, während dem Rot-Grün im Land und im Bund regiert haben.

(Bodo Wißen [SPD]: Das waren noch Zeiten!)

Ein Mitautor, Michael Förster, dieser Studie sagt:

Das deutsche Umverteilungssystem ist mit Blick auf Armutsvermeidung nicht übermäßig zielgerichtet.

Sie sehen SPD und Grüne als Verursacher der rasant wachsenden sozialen Kluft in Deutschland.

(Bodo Wißen [SPD]: Sie müssen die Studie schon richtig zitieren!)

– Sie ist schon richtig zitiert. – Aufgrund dieser Umverteilung und dieser Erkenntnis wird sich immer mehr verfestigen, meine lieben Kolleginnen und Kollegen.

Wir wollen nicht, dass Geringverdiener, für die wir dringend eine gerechte steuerliche Entlastung brauchen, immer wieder zusätzlich belastet werden. Das verhält sich von der Logik her ähnlich wie mit dem Lohnabstandsgebot und den Regelsätzen im SGB II und SGB XII, aber das wissen Sie ja. Wir machen uns im Gegensatz zu Ihnen stark für diese Geringverdiener im Land. Diese sind durch die Steuererhöhung der vergangenen Jahre genug belastet. Soziale Gerechtigkeit heißt auch, dass diejenigen, die arbeiten gehen, am Ende nicht schlechter dastehen als der Mensch, der nur von staatlicher Unterstützung lebt.

(Beifall von der FDP)

Fest steht, dass die Kritik, die uns in Ihren Anträgen entgegenschlägt, äußerst zweifelhaft ist. Offenbar geht es sowohl der SPD als auch den Grünen mal wieder darum, Stimmung gegen die Landesregierung zu machen.

(Bodo Wißen [SPD]: Das ist gar nicht nötig!)

Herr Wißen hat das ohne stichhaltige Argumente versucht, Herr Kollege.

Die Entscheidung, ein Sozialticket einzuführen oder nicht, wird aus gutem Grund auf kommunaler Ebene getroffen. Dort muss beschlossen werden, ob für den finanziellen Mehrbedarf Haushaltsmittel zur Verfügung stehen und ob man den betreffenden Menschen gegebenenfalls auch auf anderem Weg helfen kann. Das Land zahlt den Kommunen eine Pauschale gemäß ÖPNV-Gesetz von 110 Millionen € Diese Mittel können auch für ein Sozialticket verwendet werden.

Das alles hilft natürlich nichts, wenn man sich vor Ort schlicht und ergreifend verkalkuliert. So ist für die Stadt Dortmund das Sozialticket erheblich teurer geworden, als die Verantwortlichen es vermutet haben. Der SPD-Fraktionschef im Stadtrat, Ernst Prüsse, war noch im Jahr 2007 besonders stolz darauf, dass das Ticket mit 15 € im Bundesvergleich extrem preiswert zu erwerben war.

(Vorsitz: Vizepräsident Oliver Keymis)

In Köln kostete es 28 €, in Berlin sogar 32,50 € Inzwischen hält sich die Freude bei den Genossen in Grenzen. Denn die Dortmunder Stadtwerke haben eine Gegenrechnung aufgemacht und herausgefunden, dass ihnen die soziale Wohltat Einnahmenverluste in Millionenhöhe beschert. Und auf einmal hält die SPD in Dortmund eine Preiserhöhung für unausweichlich. Offenbar wurde im Vorfeld schlicht und ergreifend schlampig gerechnet, um sich in der Öffentlichkeit mal wieder für soziale Taten als Wohltäter präsentieren zu können. Das ist besonders bizarr, wenn Sie jetzt versuchen, die Gründe für das Unvermögen dieser Kollegen in Dortmund der Landesregierung in die Schuhe zu schieben, anstatt vor der eigenen Türe zu kehren.

Was sagen übrigens die Menschen in den ländlichen Gebieten von NRW zu Ihren Vorschlägen? – Viele sagen: Schon wieder zusätzliches Geld, was vor allem an die Großstädte fließt.

(Bodo Wißen [SPD]: Das stimmt überhaupt nicht!)

Aber auch schon in Ihrer Regierungszeit haben Sie den ländlichen Raum sträflich vernachlässigt. Und auch durch Ihre Abwahl haben Sie nicht dazugelernt.

(Beifall von FDP und CDU – Bodo Wißen [SPD]: Das stimmt überhaupt nicht! Ihr eigener Minister hat Sie da berichtigt, Herr Breuer, als er noch Minister war! – Weitere Zurufe von der SPD)

– Gehen Sie mal in den ländlichen Raum und hören Sie sich die Stimmung dort an.

Sie haben in Ihrem Antrag auch den Vergleich mit den Schülern und Studenten gebracht. Doch für Schüler und Studenten ist die tägliche Fahrt zur

Schule und zur Universität unabdingbar, um Bildungschancen wahrzunehmen und spätere Armut zu vermeiden. Auffällig ist, dass beide Anträge zu unterschiedlichen Einschätzungen sowohl hinsichtlich des Bedarfs an zusätzlichen Finanzmitteln als auch hinsichtlich des Kreises der Anspruchsberechtigten kommen. Auch die Rechnungen selbst sind kaum nachvollziehbar. Was Sie hier vorlegen, ist einigermaßen substanzlos und deshalb wirklich verzichtbar. Nicht nachhaltige Zusatzausgaben auf Pump, das ist extrem unsozial und wird von uns sicher nicht unterstützt. – Danke sehr.

(Beifall von FDP und CDU)

Vizepräsident Oliver Keymis: Vielen Dank, Herr Kollege Dr. Romberg. – Für die Landesregierung spricht Herr Minister Wittke.

Oliver Wittke, Minister für Bauen und Verkehr: Herr Präsident! Liebe Kolleginnen! Liebe Kollegen! Um es gleich vorweg zu sagen: Die Landesregierung begrüßt ausdrücklich die Initiativen von Kommunen zur Einführung eines Sozialtickets. Aber die Landesregierung sagt genauso deutlich, dass das eine kommunale Angelegenheit ist, die vor Ort entschieden werden muss,

(Rüdiger Sagel [fraktionslos]: Eben nicht!)

aber nicht nur entschieden werden muss, sondern auch finanziert werden muss. Denn es gibt eine Vielzahl anderer kommunaler Initiativen, die wir genauso für sinnvoll erachten, wie die Einführung eines sozialen Kulturtickets, eines Sporttickets für sozial Schwache, ein soziales Freizeitticket und viele weitere Initiativen, die es im Land gibt.

(Bodo Wißen [SPD]: Wie bei Schülern und Studenten auch! – Zuruf von Sylvia Löhrmann [GRÜNE])

Aber es ist blanker und durchschaubarer Populismus, wenn bei jeder Gelegenheit gefordert wird, das Land müsse sich dann aber bitte schön auch an der Finanzierung beteiligen. Das ist durchschaubar, was Sie hier veranstalten. Das ist im Übrigen auch nicht finanzierbar. Denn es gibt einen ganz einfachen Grundsatz in dieser Republik: Jeder ist für das finanziell verantwortlich, wofür er zuständig ist. Es gibt Zuständigkeiten auf kommunaler Ebene, für deren Finanzierung dann die Kommune verantwortlich ist, es gibt Zuständigkeiten auf Landesebene, für deren Finanzierung das Land zuständig ist, und es gibt Angelegenheiten auf Bundesebene, für deren Finanzierung der Bund zuständig ist. Das gilt im Übrigen nicht nur für ein Sozialticket im ÖPNV, sondern auch für den SPNV, Herr Kollege Wißen. Das wissen Sie ganz genau. Sie wissen,

(Bodo Wißen [SPD]: Ich weiß, dass Ihr Haushalt immer mehr gekürzt wird!)

dass mit der Übertragung der Aufgabe des schienengebundenen Regionalverkehrs und Nahverkehrs auf die Kommunen und auf die Länder der Bund gleichzeitig eine Zusage abgegeben hat, dass er für die Finanzierung zu sorgen hat. Wir in Nordrhein-Westfalen waren anders als die Bundesländer, die Sie gerade aufgezählt haben, im Bundesrat dagegen, dass die Regionalisierungsmittel gekürzt werden,

(Lachen von Bodo Wißen [SPD]: Haben Sie das auch Frau Merkel gesagt?)

weil wir der festen Überzeugung sind, dass sich der Bund von einer Aufgabe verabschiedet, die eigentlich seine originäre Aufgabe ist.

(Beifall von der CDU)

Darum will ich an dieser Stelle das wiederholen, weil Sie vergessen, das hier vorzutragen, was ich bereits zum wiederholten Male vorgetragen habe: Wenn es heute eine Vielzahl von Bundesländern gibt, die angeblich aus Landesmitteln wegfallende Regionalisierungsmittel ersetzt, will ich darauf hinweisen, dass es genau die Länder sind, die vorher rechtswidrig Bundesmittel aus dem Regionalisierungstopf genutzt haben, um originäre Landesaufgaben zu finanzieren.

(Bodo Wißen [SPD]: Da freuen sich die Kinder!)

Die Bayern haben zum Beispiel Schülerbeförderungskosten aus Regionalisierungsmitteln bezahlt. Rechtswidrig!

(Bodo Wißen [SPD]: Die bösen Bayern!)

Wenn die Bayern jetzt sagen, sie würden sich jetzt rechtmäßig verhalten, indem sie künftig die Schülerbeförderungskosten tatsächlich aus Landesmitteln bezahlen, wie das in Nordrhein-Westfalen immer üblich war,

(Bodo Wißen [SPD]: Wer regiert denn in Bayern?)

dann dürfen sie nicht dadurch belohnt werden, dass sie, weil sie sich jetzt rechtmäßig verhalten, ganz besonderen Applaus einfordern.

(Bodo Wißen [SPD]: Wer hat denn in Bayern regiert?)

Um es klar und deutlich zu sagen: Wir haben uns in Nordrhein-Westfalen immer rechtmäßig verhalten. Aber jeder ist für die Finanzierung dessen verantwortlich, wofür er die Verantwortung trägt.

(Beifall von der CDU)

Vizepräsident Oliver Keymis: Herr Minister, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Abgeordneten Becker?

Oliver Wittke, Minister für Bauen und Verkehr: Gerne.

Vizepräsident Oliver Keymis: Bitte schön, Herr Kollege Becker.

Horst Becker (GRÜNE): Herr Minister, Sie haben eben Bayern und die Schülerbeförderungskosten angeführt. Würden Sie mir Recht geben, dass Sie das – in Anführungsstrichen – gleiche Problem – ebenfalls in Anführungsstrichen – elegant gelöst haben, indem Sie nämlich in Nordrhein-Westfalen die Schülerbeförderungskosten um 27 Millionen € gekürzt haben?

(Bodo Wißen [SPD]: Genau!)

Oliver Wittke, Minister für Bauen und Verkehr: Herr Becker, Sie wissen ganz genau, dass für die Schülerbeförderungskosten, für die das Land aufzukommen hat, ausschließlich die Unterrichtstage gelten. Das heißt: Schülerbeförderungskosten an Ferientagen, an Nachmittagen, an denen kein Unterricht stattfindet, zu bezahlen, ist ein Luxus, den wir in der Tat beseitigt haben.

Nach § 45 a zahlen wir aus originären Landesmitteln 130 Millionen € an Schülerbeförderungskosten, so viel wie kein anderes Bundesland in der Bundesrepublik Deutschland. Jahr für Jahr 130 Millionen € aus originären Landesmitteln!

(Lachen bei der SPD – Bodo Wißen [SPD]: Sogar mehr als das Saarland!)

– Ich glaube, der Kollege Becker möchte seine Antwort mitbekommen, Herr Kollege Wißen. Sie können sich gerne zu Wort melden. Ich lasse jede Zwischenfrage zu. Aber es gebührt die Fairness, dass der Kollege Becker die Chance erhält, die Antwort, die ich ihm gerne geben will, tatsächlich zu hören. Ich appelliere an Ihre Fairness gegenüber Ihrem Oppositionskollegen.

Herr Kollege Becker, angesichts dessen ist es nicht ganz in Ordnung, dass die Bayern jetzt sagen: Wir finanzieren jetzt die Schülerbeförderungskosten tatsächlich aus Landesmitteln, während wir vorher rechtswidrig dafür Regionalisierungsmittel genutzt haben. – Dass Sie denen dann noch auf den Leim gehen und sagen, dass angeblich Regionalisierungsmittel, die beim Bund weggefallen sind, durch Landesmittel ersetzt werden, zeugt entweder von Unwissenheit oder ist in dieser Debatte eine vorläufige Täuschung.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! Ich will einen letzten Hinweis darauf geben, wie das Sozialticket finanziert werden kann. Der Kollege Romberg hat gerade zu Recht darauf hingewiesen, dass das Land nach § 11 Abs. 2 des ÖPNV-Gesetzes den Aufgabenträgern – sprich: den drei Zweckverbänden und damit

auch den Kommunen – Jahr für Jahr 110 Millionen € für Aufgaben, die sie frei entscheiden können, zur Verfügung stellt. Diese 110 Millionen € können natürlich auch für das Sozialticket eingesetzt werden.

Wenn das als kommunale Aufgabe prioritär angesehen wird, spricht überhaupt nichts dagegen, von diesen 110 Millionen € aus dem Landeshaushalt einen Teil zu nehmen und daraus das Sozialticket zu finanzieren.

Nur eines werden wir nicht zulassen: Wir werden nicht zulassen, dass Sie auf populistische Art und Weise an jeder Stelle versuchen, das Land auch bei Aufgabestellungen mit ins Boot zu holen, die originär kommunalpolitische Aufgaben sind und bei denen es in der Hoheit der Stadträte, der Kreistage und Gemeinderäte liegt, zu entscheiden, was finanziert werden soll und was nicht.

Hier legen Sie eine durchschaubare Strategie an den Tag. Ich prophezeie Ihnen aber, dass Sie mit dieser Strategie scheitern werden. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von CDU und FDP)

Vizepräsident Oliver Keymis: Vielen Dank, Herr Minister Wittke. – Für die SPD-Fraktion spricht als Nächster der Kollege Körfges.

Hans-Willi Körfges¹⁾ (SPD): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich bin sehr froh darüber, dass wir uns als Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten mit dem Thema „Sozialticket“ seit geraumer Zeit beschäftigen und eine ganze Reihe von Ursachen – an der Stelle trennt uns hier im Hause wenig – dafür sehen, dass es nötig, sinnvoll und unterstützenswert ist, wenn vor Ort Sozialtickets eingeführt werden.

Meine Damen und Herren, den Kommunen dann allerdings finanziell die alleinige Verantwortung zu geben, ist erstens in der Sache zu kurz gesprungen und zweitens, meine Damen und Herren von dieser Landesregierung, die den Kommunen seit Jahren unablässig in die Tasche greift, eine glatte Unverschämtheit.

(Beifall von SPD und GRÜNEN)

Meine Damen und Herren, wir reden hier über Beträge, die vergleichsweise überschaubar sind. Wenn dann die kommunale Verantwortung eingefordert wird, möchte ich einen kleinen Hinweis zum Beispiel auf mindestens 180 Millionen € geben, die den Kommunen durch die Wegnahme der Grunderwerbssteueranteile fehlen. Ich möchte einen weiteren Hinweis machen: Wenn Sie es mit der Konnektivität und Aufgabenklarheit so deutlich haben, meine Damen und Herren, frage ich mich, warum im Augenblick ziemlich viele Städte und Gemeinden unseres Landes bezüglich der Verwaltungsstrukturen

form gegen diese Landesregierung klagen. Die Nummer mit der Kommunalfreundlichkeit ist etwas, womit Sie nicht durchkommen.

(Beifall von der SPD)

Das ist eine typische Jürgen-Rüttgers-Nummer: Statt sachlichen Dingen kloppen Sie einfach hohle Thesen. Ansonsten ist nichts gewesen. Meine Damen und Herren, die Kommunen, die das machen, haben einen Anspruch darauf, dass wir uns als Land dieser Aufgabe stellen, und zwar unter zweierlei Aspekten:

Der erste Aspekt ist, dass wir sicherlich auch in einer sozialpolitischen Mitverantwortung stehen. Diese sozialpolitische Mitverantwortung wird dann stärker, wenn durch die Landespolitik die Beförderungskosten für die Menschen individuell höher werden.

Zweitens. Bei aller Notwendigkeit, zum Beispiel der Teilhabe am gesellschaftlichen und sozialen Leben, gibt es einen überragend wichtigen Grund für eine große Gruppe der betroffenen Menschen, nämlich den, zur Arbeit zu kommen, sich einen Job zu suchen. All das ist mit Mobilität verbunden und sicherlich ein Bemühen, das vernünftigerweise landespolitisch im Einklang mit unseren Regelungen zu unterstützen ist.

Meine Damen und Herren, Herr Romberg hat einen Ausflug in das schwierige Thema „niedrige Einkommen und Belastungen“ unternommen. Herr Romberg, ich sagen es Ihnen ganz deutlich: Wer sich mit der Materie ein bisschen auseinandersetzt, der weiß, dass Steuern sicherlich bei den Beziehern niedriger Einkommen nicht das große Problem sind. Das große Problem liegt zum Beispiel darin, dass gerade den Beziehern niedrigerer Einkommen die Kosten weglaufen. Insoweit ist meine Fraktion sehr nahe bei dem, was im Bereich der Stadt Köln beim Sozialticket gemacht worden ist, nämlich keinen Fokus nur auf die Bezieher von Lohnersatzleistungen zu legen.

(Beifall von der SPD)

Darüber hinaus möchte ich jetzt kurz auf Herrn Wittke eingehen. Dass Sie uns Bayern als abschreckendes und nicht rechtstreuendes Beispiel vorhalten, ist in diesem Hause sicherlich ein neuer Ton.

(Gerhard Lorth [CDU]: Das haben Sie auch schon einmal gesagt! – Zuruf von Horst Becker [GRÜNE])

Wir haben früher – zu Zeiten, als Sie noch die Oppositionsbänke geziert haben – permanent zu hören bekommen, von Bayern müsse man lernen.

(Gisela Walsken [SPD]: Ja! – Weitere Zurufe von der SPD)

Wenn die Bayern jetzt einen Teil der Mehrwertsteuerbeträge zum Ersatz der ausfallenden Regionalisierungskosten einsetzen, meine Damen und Her-

ren, dann ist das ein Beispiel, aber kein abschreckendes Beispiel.

(Beifall von SPD und GRÜNEN)

Wir können und wollen die Kommunen doch gar nicht dazu zwingen, überall flächendeckend Sozialtickets einzuführen.

(Horst Becker [GRÜNE]: Unser Huber heißt Linssen!)

Nur kommen wir nicht aus der Situation heraus, dass diejenigen, die es einführen, doppelt bestraft sind. Es gibt sicherlich eine fiskalische Unwägbarkeit, wobei ich meine – das beinhalten beide Anträge –, es lohnt sich, genau hinzuschauen und zu evaluieren, weil sich das, was man aus Köln hört, deutlich von dem unterscheidet, was aus anderen Bereichen gesagt wird. Aber wie gesagt: Zum einen haben wir die Möglichkeit eines unmittelbaren materiellen Einsatzes. Zum anderen werden die Kommunen, die es einführen, durch die Umverteilungsmechanismen innerhalb der Verbände natürlich doppelt geschädigt. Damit sind wir wieder bei der Frage: Welche ordnenden und regulierenden Funktionen hat das Land an dieser Stelle?

Meine Damen und Herren, bei einer Gesamtbeurteilung ist es sicherlich wichtig, zu wissen, dass es hier um individuelle Lebensschicksale geht. Es ist sicherlich auch wichtig, zu wissen, dass sich das, was wir finanziell einzusetzen haben, in einem überschaubaren Rahmen bewegt. Und es ist abschließend sicherlich ebenso wichtig, dass es, bezogen auf die ohnehin vorhandenen technischen Möglichkeiten – da fährt ja kein Zug und keine Bahn mehr –, durchaus auch für den ÖPNV eine Chance zu mehr Akzeptanz und zu mehr Kundinnen und Kunden ist. Darüber hinaus ist es eine Chance, Menschen, die den ÖPNV bis jetzt nicht ganz legal nutzen, wieder als ordnungsgemäße Kunden zurückzugewinnen. Insoweit sind beide Anträge sinnvoll. Ich freue mich auf die interessante Diskussion im Ausschuss. – Vielen Dank.

(Beifall von SPD und GRÜNEN)

Vizepräsident Oliver Keymis: Vielen Dank, Herr Körfges. – Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hat jetzt Frau Kollegin Steffens das Wort.

Barbara Steffens¹⁾ (GRÜNE): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Herr Wittke, ich bin darüber erstaunt, was Sie hier eben zu der Finanzierung gesagt haben. Schauen Sie sich einmal an, was in dieser Legislaturperiode gestrichen worden ist. Unter Rot-Grün standen für Semester- und Schülertickets 190 Millionen € im Haushalt, und jetzt sind es 130 Millionen €. 60 Millionen € sind an dieser Stelle gestrichen worden. Dieses Geld könnte man nutzen, um ein solches Sozialticket zu finanzieren.

Ihre Begründung war, dass man diesen zusätzlichen Ferientag streichen müsste. Sie wissen genau, warum man vorher die Berechnung sechs Tage statt fünf Tagen hatte, nämlich weil man über die letzte Strecke keine Erhöhung der Mittel gemacht hat.

(Beifall von den GRÜNEN)

Das war die Verständigung, Sie aber sagen: Die fahren ja nicht in den Ferien. – Das war 2006. Ich bin gespannt, wie Sie in den Haushaltsplan für 2009 eine Erhöhung einbringen wollen, weil Ihre Kollegin Schulministerin mittlerweile den Ganztagsunterricht eingeführt hat und es dabei die verpflichtende Ferienbetreuung gibt. Ich bin gespannt, was bei Ihnen die Ferienkosten im Schülerticket ausmachen werden.

(Beifall von GRÜNEN und SPD – Bodo Wißen [SPD]: Sehr richtig!)

Aber es ist ja dann die logische Konsequenz aus Ihrer Argumentation von gerade eben, dass das dann draufgepackt werden muss.

Herr Kollege Romberg, Sie haben wieder so argumentiert, dass es nicht sein kann, dass ein Ticket nur für die Leistungsbezieherinnen und -bezieher eingeführt wird. Das ist okay. Wenn Sie mit uns gemeinsam sagen, dass wir das Köln-Ticket flächendeckend einführen und den Kreis um diejenigen erweitern, die niedrigere Einkommen haben, dann sind wir gerne dabei. Damit habe ich kein Problem. Dann lassen Sie uns gemeinsam rechnen, wie wir dahin kommen. Das wäre ein großer Konsens an dieser Stelle. Das können wir gerne machen.

Herr Lorth, Sie sagen, unsere Zahlen wären falsch, das wäre so ziemlich alles an den Haaren herbeigezogen. Jede Zahl in unserem Antrag ist begründbar und belegbar.

(Beifall von GRÜNEN und SPD)

Diese Zahlen sind nicht an den Haaren herbeigezogen. Mit unseren 25 % waren wir großzügig, denn Dortmund hat zum Beispiel 22 % Nutzer und Nutzerinnen.

(Horst Becker [GRÜNE]: So ist es!)

Nun kommen Sie mit Ihrem Bonn-Ticket. Das Bonn-Ticket ist kein ÖPNV-Ticket, sondern es ist sehr viel mehr. Deswegen hat es einen ganz anderen Nutzerkreis. Sie können nicht Äpfel mit Birnen vergleichen. Wir wollen ein ÖPNV-Ticket mit einem ÖPNV-Ticket vergleichen. In Dortmund sind es 22 %. Wir haben es mit 25 % angesetzt, weil wir sagen, dass es auch noch mehr sein könnte.

Ein weiterer Punkt: Sie sagen, dass das doch alles im Rahmen des Regelsatzes im Bund gelöst werden soll. Für das SGB XII sind Sie in Nordrhein-Westfalen zuständig. Sie als Landesregierung müssen den Regelsatz des SGB XII festlegen. Also

können Sie zumindest im SGB XII sagen: Gut, ich finde diese 14,62 € zu wenig, denn in Nordrhein-Westfalen ist Mobilität teurer. – Dann packen wir dort noch etwas drauf und haben zumindest im Bereich der Sozialhilfebezieher und -bezieherinnen einen höheren Betrag und setzen damit den Bund unter Druck. Oder Sie können den Sozialminister, der heute nicht da ist, initiieren, dass er das, was er hier in etlichen Debatten vorgetragen hat, der Regelsatz für Kinder sei zu niedrig und dieses und jenes müsse aufgestockt werden, mit Zahlen unterlegt.

(Beifall von den GRÜNEN)

Denn Sie sind in der Bundesregierung, und Sie sitzen im Bundesrat. Dann setzen sich doch dafür ein, dass der Regelsatz erhöht wird. Solange der Regelsatz nicht erhöht wird – ich prognostiziere, dass er, solange Sie in der Bundesregierung und hier in der Landesregierung sind, nicht weiter erhöht wird, weil es Ihnen gar nicht so wichtig ist –, müssen wir in Nordrhein-Westfalen handeln. Handeln heißt: Wir müssen das Semesterticket einführen, damit die Menschen mobil und nicht von der Gesellschaft abgehängt und ausgeschlossen sind – vor allen Dingen nicht im ländlichen Raum. Da, Herr Romberg, wollen wir nämlich etwas für die Menschen tun, und zwar wirklich für die Menschen. Das haben wir auch in der Vergangenheit getan. Sie wollen die Menschen hier wieder abhängen.

(Beifall von GRÜNEN und SPD)

Vizepräsident Oliver Keymis: Vielen Dank, Frau Steffens. – Als nächster Redner spricht der fraktionslose Abgeordnete Sagel.

Rüdiger Sagel¹⁾ (fraktionslos): Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Die Kommunen können natürlich nicht die falsche Politik von Bund und Land vollständig auffangen. Es braucht eine Landesinitiative für ein Sozialticket. Das ist in dieser heutigen Debatte schon deutlich geworden.

Im derzeitigen Hartz IV-Regelsatz sind für den öffentlichen Nahverkehr nur 11,04 € vorgesehen. Das Monatsticket kostet in den meisten Städten das Drei- bis Fünffache. Für den Fernverkehr sind im Hartz IV-Regelsatz sogar nur 2,99 € pro Monat vorgesehen. Weit kommt man damit nicht. Ein Sozialticket sowohl für den Nahverkehr als auch für den Fernverkehr könnte hier Abhilfe schaffen. Darum unterstützt Die Linke die zahlreichen lokalen Initiativen, die für die Einführung von kostenfreien oder ermäßigten Sozialtickets für den lokalen bzw. regionalen öffentlichen Nahverkehr eintreten.

Die Linke fordert darüber hinaus die Einführung eines Sozialtickets für den Fernverkehr. So könnte zum Beispiel die BahnCard 25, mit der man bei längerfristiger Buchung Tickets für weniger als die Hälfte bekommt, an Einkommensschwache für nur

5 € verkauft werden. Die Bundesregierung ist gefragt, ihren Einfluss gegenüber der Deutschen Bahn AG im Sinne eines Sozialtickets geltend zu machen.

Gerade in den Ferien, aber auch sonst müssen alle Menschen die Möglichkeit zur Mobilität haben. Die Wege sind nicht selten weit, und viele Sozialleistungsbeziehende können sich weder die teuren Fahrten innerhalb der eigenen Kommune leisten noch eine Fahrt im Fernverkehr bezahlen. Von dieser Ausgrenzung sind vor allem Familien mit Kindern betroffen. Dies ist nicht hinnehmbar. Auch erwerbslosen Menschen mit geringem Einkommen muss es im Sommer, aber auch in den Ferien und zu anderen Zeiten möglich sein, Großeltern oder Freunde zu besuchen, die womöglich in einer anderen Stadt leben.

Die Einführung eines Sozialtickets kann hier helfen, wenigstens ein Mindestmaß an Mobilität zu ermöglichen. Grundsätzlich ist die eingeschränkte Mobilität von Erwerbslosen und Niedriglöhnern ein weiterer Beleg für die unsoziale Politik, die wir hier im Land erleben. Der Hartz-Regelsatz muss im Sinne einer repressionsfreien Grundsicherung, aber nur als erster Schritt, dringend erhöht werden.

Vizepräsident Oliver Keymis: Vielen Dank, Herr Kollege Sagel. – Wir sind am Ende der Debatte und kommen zur Abstimmung.

Der Ältestenrat empfiehlt die **Überweisung** der **Anträge Drucksachen 14/7644 und 14/7664** an den **Ausschuss für Bauen und Verkehr** – federführend –, an den **Ausschuss für Kommunalpolitik und Verwaltungsstrukturereform** sowie an den **Ausschuss für Arbeit, Gesundheit und Soziales**. Die abschließende Beratung und Abstimmung soll im federführenden Ausschuss in öffentlicher Sitzung erfolgen. Wer ist für diese Überweisung? – Wer ist dagegen? – Wer enthält sich der Stimme? – Das ist einstimmig so überwiesen.

Wir kommen zu:

3 Gesetz über die Feststellung eines Zweiten Nachtrags zum Haushaltsplan des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2008 (Zweites Nachtragshaushaltsgesetz 2008)

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 14/6920

Änderungsantrag
der Fraktion der CDU,
der Fraktion der SPD,
der Fraktion der FDP und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 14/7743

Beschlussempfehlung und Bericht
des Haushalts- und Finanzausschusses
Drucksache 14/7690

In Verbindung mit:

Gesetz zur Errichtung eines Fonds für eine Inanspruchnahme des Landes Nordrhein-Westfalen aus der im Zusammenhang mit der Risikoabschirmung zugunsten der WestLB AG erklärten Garantie (Risikofondsgesetz – RiFoG)

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 14/6921

Änderungsantrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 14/7724

Beschlussempfehlung und Bericht
des Haushalts- und Finanzausschusses
Drucksache 14/7691

dritte Lesung

Der Landtag hat heute Morgen darüber abgestimmt, dass die dritte Lesung des Zweiten Nachtragshaushaltsgesetzes am heutigen Plenartag durchgeführt und nicht von der Tagesordnung abgesetzt wird. Das ist mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen so beschlossen worden.

Ich eröffne die Beratung und erteile für die CDU-Fraktion Herrn Kollegen Klein das Wort.

Volkmar Klein (CDU): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir hatten uns gestern darauf verständigt, die dritte Lesung des Zweiten Nachtragshaushaltsgesetzes für das laufende Jahr auf heute zu verschieben, weil wir noch darüber reden wollten, einen gemeinsamen Antrag auf Initiative aller Fraktionen dieses Hauses einzubringen. Das ist auch gelungen. Ich freue mich, dass wir seitens der Koalitionsfraktionen die Gelegenheit geben konnten, dass auch die anderen Fraktionen den Antrag zur Kulturhauptstadt unterstützen können. Ich bedanke mich dafür, dass Sie mitmachen, denn es ist ein gutes Signal, zu unterstreichen, dass der gesamte Landtag hinter dem Projekt Kulturhauptstadt steht und darüber hinaus allen Städten und Gemeinden, auch dann, wenn sie Nothauskommunen sind, die Gelegenheit gegeben werden soll, sich daran zu beteiligen.

Das ist in der Zwischenzeit gelungen. Die Fraktionen, die noch Beratungsbedarf hatten, konnten diesen inzwischen befriedigen. Ihnen liegt jetzt der gemeinsame Antragsentwurf aller vier Fraktionen dieses Hauses vor, über den wir gleich gemeinsam abstimmen können. Das ist schön.