

Duisburg Sondersitzung zum Sozialticket

VON MARTIN VAN DER PÜTTEN - zuletzt aktualisiert: 12.08.2011

Duisburg (RP). **Nun soll es eine Sondersitzung richten. Am Mittwoch, 14. September, entscheidet der Rat der Stadt Duisburg über die Einführung des Sozialtickets. Es gibt nur zwei Möglichkeiten: ein Ja oder ein Nein. Nachverhandelt werden kann nämlich nicht, die Konditionen stehen seit über einem Monat fest.**

Das Sozialticket soll 29,90 Euro im Monat kosten und den Leistungen der Preisstufe A ganztägig entsprechen. Zugangsberechtigt sollen alle Empfänger von Sozialleistungen, also nicht nur Arbeitslose, sondern auch die sogenannten Aufstocker. Eingeführt wird es ab November zunächst für eine Probephase bis Ende 2012. So lautet der Beschluss der Verbandsversammlung des Verkehrsverbandes Rhein Ruhr (VRR) vom 7. Juli, den eine Mehrheit aus CDU und Grünen durchsetzte. "In Duisburg hätten etwa 100 000 Menschen Anspruch auf das Sozialticket", teilte Stadtsprecher Frank Kopatschek mit.

Undurchsichtige Angelegenheit

Technisch ist die Sache dabei komplizierter. Während der Beschluss des VRR vorsah, dass Städte das Sozialticket ausdrücklich ablehnen müssen, um es zu verhindern, verlangt die Bezirksregierung nun eine ausdrückliche Zustimmung, um es einzuführen. Was sich auf dem ersten Blick wie eine bedeutungsarme Spitzfindigkeit anhört, könnte in Wirklichkeit ein Indiz für Meinungsverschiedenheiten innerhalb der SPD sein. Offenbar vertreten Bezirks- und Stadtpartei einen anderen Kurs als die Landesregierung. "Die Partei mit dem S in ihrem Namen in Duisburg tut sich wohl leichter damit, dem Sozialticket nicht zuzustimmen, als es abzulehnen", vermutet Ratsfrau Claudia Leiß (Grüne).

Zusammen mit der CDU kämpfen die Grünen im VRR und im Stadtrat für die Einführung des Tickets. Die SPD hingegen votierte im VRR dagegen, agierte in Duisburg zögerlich und fuhr keine einheitliche Linie. "Herr Berner wollte im VRR noch einen Betrag von 34,90 Euro durchsetzen, während er als verkehrspolitischer Sprecher der Duisburger SPD am gleichen Tag 29,90 Euro als zu teuer ablehnte", sagt Frank Heidenreich, der für die CDU in beiden Gremien vertreten ist. Außerdem sei es die Duisburger SPD gewesen, die warnte, die Stadt dürfe das Sozialticket wegen des Nothaushaltes aus Kostengründen nicht einführen, obgleich das SPD-geführte Verkehrsministerium Fördergelder in Höhe von – laut VRR ausreichenden – 30 Millionen Euro zusagte. Schließlich war es Duisburgs SPD-Chef Ralf Jäger, der in seiner Funktion als Innenminister durchsetzte, dass auch Kommunen mit Nothaushalt das Sozialticket einführen dürfen.

"Das ist eine schwierige Sache. **Als DGB-Mitglied finde ich das Ticket zu teuer.** Im Rat werde ich ihm unter der Voraussetzung, dass keine anderen Sozialleistungen gestrichen werden, wohl zustimmen. Es ist immerhin ein Schritt in die richtige Richtung", sagte **SPD-Ratsfrau Angelika Wagner**. Die Duisburger SPD wolle jedoch zunächst einmal die Vorlage der Verwaltung abwarten.

Quelle: RP

Nahverkehr : Rat entscheidet übers Sozialticket

Bottrop, 08.08.2011, Matthias Düngelhoff



Der VRR hat im Juli die Einführung des Sozialtickets beschlossen. Der Rat der Stadt muss nun über eine Einführung des Tickets in Bottrop entscheiden. Unklar ist, welche Kosten damit auf die Stadt zukommen. WAZ-Montage: Martin Möller

Bottrop, 29,90 Euro soll das Ticket für Bedürftige kosten. Der VRR hat die Einführung beschlossen. Aber Politik und Verwaltung sind sich unsicher. Niemand weiß, welche Kosten auf die Städte zukommen könnten.

Das letzte Wort hat der Rat. Bei der nächsten Sitzung am 4. Oktober müssen die Stadtverordneten entscheiden, ob das Sozialticket auch für Bottrop kommt. 29,90 Euro kostet dann das ermäßigte Ticket für die Empfänger von Sozialgeld und Hartz IV. [Weil das Innenministerium jetzt grünes Licht gegeben hat, dass auch Kommunen, die unter Haushaltsaufsicht stehen](#), sich an der Pilotphase beteiligen dürfen, will die Verwaltung das Thema in der nächsten Ratssitzung abstimmen lassen.

Vestische befürchtet Verlust von 1,1 Millionen Euro

Zwar geht man beim Innenministerium davon aus, dass auf die Kommunen keine Mehrkosten zukommen, doch die Stadtverwaltung ist skeptisch. Denn bei der Vestischen rechnet man durch das Sozialticket mit einem Verlust von 1,1 Millionen Euro, so Sprecher Norbert Konegen. „Da sind die Zuschüsse des Landes schon gegen gerechnet.“ Verluste, die die Kommunen als Aufgabenträger übernehmen müssten. Wie hoch der Bottroper Anteil sein würde, kann Konegen nicht sagen. „Das hängt ab von der Zahl der Sozialtickets in der jeweiligen Stadt.“ Außerdem fürchten die Nahverkehrsunternehmen, dass einige Abonnenten, die bisher das Ticket 1000 gekauft haben, in Zukunft Anspruch auf das Sozialticket haben. Das war zumindest in Dortmund so. Dort wurde das Ticket getestet. Das Ticket 1000 bietet für rund 60 Euro nahezu identische Leistungen.

Bei der Verwaltung rechnet man mit Mehrkosten durch zusätzlichen Arbeitsaufwand. Denn die Gesellschafterversammlung des VRR hat beschlossen, dass Arge und Sozialamt den Anspruch auf das ermäßigte Ticket prüfen und bestätigen müssen. Daher bemüht sich die Stadt bei der Bezirksregierung Münster um die offizielle Bestätigung, die Mehrkosten tragen zu dürfen.

Landeszuschüsse reichen nicht aus

Die Vorsitzende des Sozialausschusses, Renate Palberg, ist dann auch überrascht, dass jetzt wohl auch Nothaushalt-Kommunen das Ticket ausgeben dürfen. „Grundsätzlich kann man nichts gegen das Ticket haben, wenn es die Menschen mobiler macht.“ Trotzdem ist sie zurückhaltend. Denn zunächst müsse der Haupt- und Finanzausschuss das Vorgehen prüfen. Dessen stellvertretender Vorsitzender Josef Ludes wiegelt ab. „Wenn das Land das Sozialticket will, soll es das auch bezahlen.“ Er plädiert für ein gemeinsames Vorgehen der betroffenen Kommunen. Außerdem nennt er weitere Zahlen. „Es gibt Gutachten beim VRR, die rechnen mit 80 bis 100 Millionen Euro Mehrkosten“, warnt er. Dann würde der Landeszuschuss von 30 Millionen Euro nicht reichen.

ENTSCHEIDUNG

Fristverlängerung

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) hat die Kommunen aufgefordert, bis Ende September über die Einführung des Sozialtickets zu entscheiden. Weil der Rat jedoch erst am 4. Oktober tagt, hat die Verwaltung um eine Fristverlängerung gebeten. Eine Antwort steht noch aus.

<http://www.derwesten.de/staedte/duisburg/Duisburg-hat-zum-Sparen-zehn-Jahre-Zeit-id4950191.html>

Haushalt : Duisburg hat zum Sparen zehn Jahre Zeit

Duisburg, 10.08.2011, Alfons Winterseel

Duisburg. Wie [Regierungspräsidentin Anne Lütkes](#) am Mittwoch in [Düsseldorf](#) erklärte, warte sie nun auf wirtschaftliche und „wahrhaft gerechnete Konzepte“ der Kommunen „ohne Luftbuchungen“.

Duisburg hat zwar ein Haushaltssicherungskonzept aufgelegt, doch das wurde von der Regierungsbehörde nicht genehmigt, was sich nun als Vorteil herausstellt: Der Erlass des [Innenministeriums](#) von Dienstag, der die Fristverlängerung von bisher insgesamt vier auf künftig zehn Jahre gewährt, gilt auch für Kommunen, deren Haushaltssicherungskonzept nicht genehmigt wurde.

Politik und Verwaltung können also einen neuen Anlauf nehmen. Den Kommunen entstehen so vor allem im Bereich der freiwilligen Leistungen neue Handlungs- und Gestaltungsspielräume.

Grüne Regierungspräsidentin zog Bilanz

Die erste grüne Regierungspräsidentin zog am Mittwoch eine Bilanz: Vor einem Jahr trat sie ihr Amt als Nachfolgerin von Jürgen Büssow (SPD) an. Ihr Vorsatz: eine gut geführte Verwaltung, rechtsförmig klare Verfahren, die der Bürger versteht, Transparenz und Bürgerbeteiligung. „Das alles scheint mit auf einem guten Weg!“ Die Mittelbehörde zwischen Landesregierung und Kommunen sei der der „Brückenkopf der rot-grünen Landesregierung“.

Das waren die Schnittpunkte Duisburgs mit der Behörde – neben der oben geschilderten Finanzaufsicht – in den vergangenen zwölf Monaten:

Auswirkungen der Loveparade-Katastrophe

Die Auswirkungen der [Loveparade-Katastrophe](#) durch die nun verpflichtende Plausibilitätsprüfungen der örtlichen Genehmigungsverfahren für Großveranstaltungen inklusive des Sicherheitskonzepts.

Der [Luftreinhalteplan](#), dessen Entwurf die deutliche Ausdehnung der [Umweltzonen](#) sowie eine stufenweise Verschärfung der Einfahrverbote vorsieht (ab Januar 2013 für Fahrzeuge mit roten Plaketten, ab Juli 2014 Einfahrverbot für Fahrzeuge mit gelben Plaketten).

Anne Lütkes: „Wir müssen hier EU-Vorschriften umsetzen.“ Allerdings soll es auch noch Ausnahmen geben. „Zum Beispiel für kleinere Handwerksbetriebe, denen die Umstellung ihres Fuhrparks nicht leicht fällt.“ Einwendungen gegen den Plan, so versprach sie, würden in der Behörde diskutiert.

Die CO-Pipeline

Ob die Regierungsbehörde Berufung gegen das Verwaltungsgerichtsurteil einlegen wird, ist laut Lütkes noch nicht entschieden. Man werde die Hinweise aus dem Urteil ernst nehmen und u.a. zu den Themen Erdbebensicherheit und Bodenverflüssigung weitere Gutachten als Nachbesserung des Planfeststellung-Beschlusses in Auftrag geben. Von den [Pipeline](#)-Bauherren wünscht sie sich mehr Information: „Die planabweichende Arbeiten müssen auf den Tisch.“

Sozialticket

Zum [Sozialticket](#) stellte Anne Lütkes klar, dass ihre Behörde zwar im Vorfeld Bedenken geäußert habe, dass Kommunen unter Nothaushaltsrecht damit Probleme bekommen könnten.

Wenn jedoch die Mittel ausreichen – was nach dem Hinweis der Landesregierung durch Zuschüsse der Fall sei – können sich auch die HSK-Kommunen an der Pilotphase ab November beteiligen. Wie berichtet, hatte Kämmerer Dr. Langner die zusätzliche Belastung des städtischen Haushalts zunächst auf etwas mehr als 900.000 Euro geschätzt.

Entschuldung

Kommentar - Eine Chance für Duisburg

Die rot-grüne Landesregierung macht ernst mit ihrem Entschuldungskonzept für Kommunen. Mit finanzieller Unterstützung des Bundes, der in drei Schritten bis 2014 die Kosten der Grundsicherung im Alter übernehmen will, verteilt das Land Geld bald nach einem neuen Schlüssel. Dass künftig das Ziel, einen ausgeglichen Haushalt vorzulegen, nicht nach vier, sondern erst nach zehn Jahren erreicht werden muss, entlastet eine Stadt wie Duisburg.

Aber es entbindet Politik und Verwaltung nicht von dem [Sparzwang](#). Vielleicht werden die unsäglichen Nachrichten über nicht ausgezahlte Zuschüsse an Vereine, Jugendeinrichtungen oder von geplatzten Jugendbegegnungen dann aufhören.

Duisburg muss zusätzlich zum Haushaltsausgleich auch noch ein anderes Problem lösen: Die Überschuldung muss heruntergefahren werden. Gibt es [Finanzhilfen](#) – worüber der Landtag nach der Sommerpause entscheiden wird – wird das an Bedingungen geknüpft sein. Ebenso ist noch unklar, wie hoch die Hilfen ausfallen werden.

STOAG : Je beliebter das Sozialticket ist, desto teurer wird es

Oberhausen, 09.08.2011, Dennis Vollmer



Wie teuer wird das Sozialticket für Oberhausen? Über die Prognosen streiten sich Verkehrsbetriebe und Politik weiterhin. Foto: Kerstin Bögeholz

Mülheim. Kommt das Sozialticket für Oberhausen oder nicht? Nachdem das Land nun allen Kommunen mit Nothaushalt gestattet hat, sich an dem 14-monatigen Pilotprojekt beteiligen zu dürfen, könnte sich die Stadt dafür entscheiden; Alg-II-Empfänger und Geringverdienende würden davon profitieren. Doch Zweifel sind angebracht: Denn die möglichen Kosten muss weiterhin die Kommune tragen, die das Geld nicht hat. Die Rede ist von 340.000 Euro, mehr noch, wenn viele das Ticket nutzen.

Weitere Zuschüsse gibt es nicht

Das Land hat sich mit seinem neuen „Okay“ für klamme Städte lediglich aus der Schusslinie gebracht. Denn weitere Zuschüsse gibt es nicht: NRW stellt den Kommunen 30 Mio Euro für die Pilotphase von November 2011 bis Ende 2012 zur Verfügung in der Hoffnung, dass es nicht so teuer werde. Mehrkosten seien nicht zu erwarten, zusätzliche Ausgaben für Personal und Organisation dürfe es nicht geben, heißt es aus dem [NRW-Innenministerium](#).

Doch genau darüber waren sich Verkehrsbetriebe und Kommunen uneins. 835.000 Euro Einbußen etwa bei den Einzeltickets rechnete allein die Stoag vor. Selbst mit den Zuschüssen vom Land blieben vermutlich 340.000 Euro übrig, sagt [Stoag](#)-Sprecherin Sabine Müller. Diese gehen dann zu Lasten der Kommune.

Stadtverwaltung hält sich mit Prognose zurück

Ob es bei dieser Summe bleibt oder sie sogar höher ausfällt, hängt kurioserweise am Erfolg des [Sozialtickets](#): Die Stoag geht von einer Beteiligung von 14 Prozent bzw. von 5500 Nutzern bei 39.000 Anspruchsberechtigten aus. Nutzen es mehr Menschen, können sich – durch diese Umsteiger – auch die Verluste bei den „normalen Tickets“ erhöhen.

„Exakte Zahlen gibt es erst am Ende des Pilots“, räumt Müller ein. Die Rechnung der Verkehrsbetriebe ist nicht unumstritten. Die Grünen gehen sogar davon aus, dass ein [Sozialticket](#) zu Mehreinnahmen führen wird, denn zum einen liegt der Preis von 29,90 Euro über dem Satz eines HartzIV-Empfängers (**rund 22 Euro**), zum anderen hat nicht jeder einen regulären Fahrschein gekauft. Das Sozialticket könnte daher Neukunden gewinnen.

Die Stadtverwaltung hält sich mit Prognosen zurück: Kämmerer und Planungsdezernent seien im Urlaub, heißt es auf Anfrage der WAZ.

<http://www.derwesten.de/staedte/essen/Ratsmehrheit-fuer-Sozialticket-steht-id4948499.html>

Verkehr : Ratsmehrheit für Sozialticket steht

Essen, 09.08.2011, Pascal Hesse



Foto: Ulrich von Born

Essen. CDU, Grüne und SPD im Essener Rat wollen dem Billett für Langzeitarbeitslose und sozial Bedürftige zustimmen. Die endgültige Entscheidung fällt im September. Grünen-Ratsherr Rolf Fliß etwa glaubt an ein Grundrecht auf Mobilität.

Die Mehrheit im Essener Rat fürs Sozialticket steht. [CDU, SPD und Grüne](#) wollen in der September-Sitzung des Stadtrates einer entsprechenden Verwaltungsvorlage zustimmen. Zuvor hatte das NRW-Verkehrsministerium erklärt, das Ticket für Kommunen und Verkehrsverbünde mit 15 Millionen Euro in 2011 und je 30 Millionen Euro in den Folgejahren zu fördern.

„Wir können nicht so tun, als sei die Frage, ob sich jemand einen Fahrausweis für Bus und Bahn leisten kann, reine Privatsache“, so NRW-Verkehrsstaatssekretär Horst Becker (Grüne). Ab sofort könnte die Förderung beantragt werden, auch von Städten im Haushaltssicherungskonzept oder mit Nothaushalt.

Grundrecht auf Mobilität

„Der Einführung des Sozialtickets in Essen steht damit wohl nichts mehr im Wege“, sagt Friedhelm Krause, CDU-Ratsherr und Mitglied im Verwaltungsrat des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr ([VRR](#)). Familien mit kleinen Einkommen und Bezieher von Transferleistungen würden hiervon profitieren.

Grünen-Ratsherr Rolf Fliß, Verkehrsexperte der Fraktion, glaubt an ein Grundrecht auf Mobilität, unabhängig vom Einkommen: „Mit dem Sozialticket haben auch einkommensschwache und bildungsferne Schichten die Möglichkeit der Teilhabe an der Mobilität.“

29,90 Euro für Preisstufe A

[SPD-Ratsherr Wolfgang Weber](#), im [VRR-Verwaltungsrat](#) und gleichzeitig [Evag-Aufsichtsratschef](#), der sich noch vor kurzem wegen der zu hohen Kosten für die Evag gegen das Vorhaben ausgesprochen hatte, [rudert zurück](#): „In Düsseldorf haben SPD und Grüne nachgearbeitet.“ Er stehe nun hinter dem Ticket, obwohl dies Kosten für die Stadt bedeutet: „Wir müssen die Belege für Berechtigte ausstellen, was das kostet, muss geprüft werden.“

Der Preis für das Sozialticket soll bei 29,90 Euro liegen und für die Preisstufe A gelten. „Das geht uns nicht weit genug, da der Preis über dem liegt, was im [SGB-II-Regelsatz](#) vorgesehen“, so [Linken-Fraktionschef Hans-Peter Leymann-Kurtz](#). Da das Ticket nur für Fahrten in einem Tarifgebiet gelten soll, „ist es kein Anreiz für Arbeitssuchende und Geringverdiener, sich in Nachbarstädten zu bewerben.“

Im September soll der Rat übers Sozialticket abstimmen, dies bestätigte Uwe Gummersbach, Leiter des Büros des Oberbürgermeisters, der NRZ.

14 Kommentare

„kein Anreiz für Arbeitssuchende und Geringverdiener, sich in Nachbarstädten zu bewerben.“

In welcher Welt lebt der Mann denn. Wieviel Bewerbungsgespräche hat denn ein Hartz 4 Empfänger? Die Kosten zur Bewerbung werden doch sowieso vom Einladenden ersetzt.

Hauptsache die Schulden der Stadt werden vergrößert.

[#1](#) von [BorbeckerBefreiungsFront](#), am 10.08.2011 um 09:15

Die Zahl der Vergünstigungen für Hartz4 Empfänger wird immer länger.

Wer arbeitet ist der dumme. Wir malochen und zahlen für alles immer den vollen Preis. Es kotzt mich an.

Wer Geld oder Vergünstigungen von der Allgemeinheit möchte, soll auch für sie arbeiten.

Wann kommt endlich die Arbeitspflicht für Hartz4 Empfänger?

[#2](#) von [MagicMen](#), am 10.08.2011 um 09:51

[von Mod. entfernt: Mehrfachposting. Unterlassen Sie den Spam.]

[#3](#) von [Parteienbeobachter](#) , am 10.08.2011 um 09:59

Hauptsache, die "Sozialfälle" bekommen ihr Ticket für 30 Euro, aber Azubis mit einem Lohn von 350 Euro zahlen den vollen Preis, der mindestens doppelt so hoch ist! Auch das ist ungerecht!
Ich denke, dass die Vorsitzenden der EVAG, die ja zum Großteil auch in Räten und Gruppen der Stadt sitzen, gar nicht mal so böse über das zusätzliche Geld sind...

[#4](#) von [rawlins](#) , am 10.08.2011 um 10:31

@ #4 von rawlins , am 10.08.2011 um 10:31

"...Azubis mit einem Lohn von 350 Euro zahlen den vollen Preis, der mindestens doppelt so hoch ist!..."
Der Preis für das gleiche Ticket ist nicht "mindestens doppelt so hoch", was nach Ihrer Rechnung mindestens 60 € wären, sondern nur 37 €.

Also, künftig bitte nicht mit weiterhin so flachen "Argumenten" Stimmung machen wollen, gell?!

[#5](#) von [Parteienbeobachter](#) , am 10.08.2011 um 10:40

@Parteienbeobachter Redest du vom Ticket 1000 ab 9 Uhr im Abo? Tut mir leid, aber für einen Azubi, der um spätestens 8 Uhr auf der Arbeit sein muss und auch noch ein Stückchen weiter weg wohnt geht das wohl leider nicht...

[#7](#) von [rawlins](#) , am 10.08.2011 um 12:18

Da stelle ich mir doch die Frage, auf welchen Aktionsradius das sogenannte "Grundrecht auf Mobilität" begrenzt ist. Wenn ich als Arbeitnehmer für meinen hart erarbeiteten Jahresurlaub dieses Grundrecht gelten machen würde, befördert mich Vater Staat dann bis nach Mauritius oder die Malediven?

[#8](#) von [sullivan](#) , am 10.08.2011 um 12:36

Im welchen Grundgesetz findet denn Herr Fliß denn das "Grundrecht auf Mobilität"?

Wird er auch meine Benzirechnung bezahlen?

[#9](#) von [BorbeckerBefreiungsFront](#) , am 10.08.2011 um 13:06

@8: Sie checken einfach nicht, dass die Verfügungsmasse an Arbeitslosen nur dazu da ist, Ihren Lohn niedrig zu halten, oder? Es gibt nicht einmal im Bruchteil genügend Arbeit, um die Erwerbslosen versorgen zu können (5 Mio bei ca. 300.000 Vollzeitstellen).

[#10](#) von [MalNachgedacht](#) , am 10.08.2011 um 13:44

Von den "Berechtigten" werden wohl nur wenige neu eine Fahrkarte kaufen, eher wird es ein verbilligter Mitnahmeeffekt für jene sein, die schon jetzt einen Fahrausweis zum Normalpreis besitzen ...

[#11](#) von [ayberger](#) , am 10.08.2011 um 15:57

Wenn ich durch die Stadt gehe, kotzt mich überall der rumfliegende Müll an, und nebenan sitzen die Arbeitslosen auf den Bänken und saufen Bier, kann man denen nicht die Flasche wegnehmen und einen Besen bzw. eine Abfallzange in die Hand drücken, damit sie endlich einmal merken, daß sie ihr Geld nicht für müßiges Nichtstun aus der Steuercasse bekommen können, sondern sich in jeder Form einbringen müssen ?

[#12](#) von [ayberger](#) , am 10.08.2011 um 16:04

#12

Sie sprechen mir aus der Seele :-)

[#13](#) von [MagicMen](#) , am 10.08.2011 um 17:30

"Grünen-Ratsherr Rolf Fliß, Verkehrsexperte der Fraktion, glaubt an ein Grundrecht auf Mobilität, unabhängig vom Einkommen: „Mit dem Sozialticket haben auch einkommensschwache und bildungsferne Schichten die Möglichkeit der Teilhabe an der Mobilität.“"

Verkehr geht doch nach Fliß so: Das Fahrrad auf den Heckträger, mit dem Auto vor einem (Repräsentations)Termin um die Ecke parken und dann mit dem Rad vorfahren. Mehr "grüner" Blender geht doch garnicht. Bedenklich ist auch, dass ein Volksvertreter die Eigenschaft "bildungsfern" mit eingeschränktem Aktionsradius gleichsetzt. Ich kenne eine(n), der auf unser aller Kosten das ganze Jahr in der Weltgeschichte herumgondelt und fürs Äussere unseres Staates zuständig ist ...

[#14](#) von [sullivan](#) , am 10.08.2011 um 17:35

@ 16: "Wenn eine Person mit mittlerem Nettoeinkommen zugrunde gelegt wird, so verfügt diese mtl. über 2500 - 3000 € Netto."

von diesem Netto müssen auch noch Miete usw bezahlt werden - das ist bei Hartz4lern wohl kaum der Fall.

Das mittlere Einkommen bezieht sich im Übrigen auch nicht auf einen alleinstehenden, sondern auf ein Haushaltseinkommen.

Somit ist der Vergleich völlig an den Haaren herbeigezogen.

Wenn Ihnen das Sozialticket nicht sozial genug ist, kann man es ja bleiben lassen und alle bezahlen das gleiche. Es geht ja schließlich nicht drum Sozialhilfeempfänger umsonst durch die Gegend zu chauffieren. Wer fahren will muss auch bezahlen - das ist schließlich überall so!

wenn 4% des Einkommens für Mobilität vorgesehen sind, ist es auch nicht zu viel verlangt vom sonstigen Geld noch was draufzulegen, wenn man dauerhaft (und unbegrenzt) fahren will - die 15€ reichen ja sonst grad mal für 6-8 Fahrten im Monat, also 2 pro Woche. [#17](#) von [joshi33](#) , am 11.08.2011 um 07:44

<http://www.derwesten.de/staedte/essen/Parteien-in-Essen-streiten-um-das-Sozialticket-id4926971.html>

Nahverkehr : Parteien in Essen streiten um das „Sozialticket“

Essen, 01.08.2011, Marcus Schymiczek



Die Linke demonstrierte vor dem Rathaus gegen die Pläne von CDU und Grünen ein Sozialticket für den VRR zum Preis von 29,90 Euro einzuführen. Foto: Kokoska/WAZ FotoPool Essen

Essen. Die Einführung eines Sozialtickets beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) liefert den Fraktionen im Rat der Stadt Zündstoff für einen politischen Schlagabtausch. Soll die Stadt sich an dem Pilotprojekt des VRR beteiligen? Wenn ja, für welchen Preis?

29,90 Euro sollen Langzeitarbeitslose und andere sozial Bedürftige für das Sozialticket bezahlen müssen. So hat es der VRR mit den Stimmen von CDU und Grünen beschlossen. Zum 1. November will der Verkehrsverbund den neuen Fahrschein einführen. Bis Ende September muss die Stadt erklären, ob sie mitmacht.

Wolfgang Weber, verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Ratsfraktion und Vorsitzender des Evag-Aufsichtsrates warnt vor den finanziellen Folgen. Denn das Verkehrsunternehmen hat ausgerechnet, dass ein Sozialticket den Etat der Evag mit rund einer Million Euro belasten würde. **Rechnerisch hätten rund 112 000 Essener Bürger** Anspruch auf ein Sozialticket, weil sie Sozialleistungen beziehen. Wie viele davon von dem Angebot Gebrauch machen werden, vermag niemand zu sagen. Die Evag treibt jedoch die Sorge, dass so mancher Abo-Kunde darunter sein dürfte, der anstatt eines **Tickets 1000 für 50,77 Euro zu kaufen** auf das preisgünstigere Sozialticket umsteigen dürfte, das für deutlich weniger Geld genauso viel bietet.

Stadt muss draufzahlen

Ob es so kommt, bleibt Spekulation. Nach gut einem Jahr will der VRR abrechnen und Bilanz ziehen. Vorsichtshalber hat der Evag-Aufsichtsrat sich für das Sozialticket ausgesprochen, allerdings nur unter der Bedingung, dass es „kostenneutral“ eingeführt wird, was nach dem Stand der Dinge nicht der Fall sein wird - trotz eines Zuschusses aus der Landeskasse in Höhe von 15 Millionen Euro.

Die Stadt muss also draufzahlen. Wie viel - und das ist die Krux - wird sich erst erweisen, wenn sie sich beteiligt. Ob sie es überhaupt darf, wäre noch zu klären. Da es sich um eine freiwillige Leistung handelt, muss die Kommunalaufsicht zustimmen.

Im September soll der Rat entscheiden. Politisch bringen die Fraktionen sich bereits in Stellung: „Wo bleibt das soziale Gewissen der SPD?“ - fragen die Grünen und erinnern daran, dass der VRR gerade erst eine Erhöhung der Fahrpreise um 3,9 Prozent beschlossen habe. Sozial ungerecht nennt die FDP das Sozialticket, sei es doch „eine Belastung für viele, die dann die Zeche dafür zahlen müssen.“