

Sozialbündnis Hannover
c/o
DGB Region Niedersachsen Mitte (DGB)
Otto-Brenner-Str. 1
30159 Hannover

Hannover, 11. Juni 2009

An alle Mitglieder der Regionsversammlung
- per Postverteiler -

Unsere sozialpolitisch engagierten Bündnispartner sprechen für die betroffenen und bedürftigen Bürgerinnen und Bürger in der Region Hannover. Insofern verstehen wir uns als basis-demokratische Lobby der Armen und der EmpfängerInnen der sozialen Transfers. Das Sozialbündnis Hannover hat durch seine intensive und langjährige engagierte Teilnahme am bundesweit geführten Diskurs zu Sozialtarifen im ÖPNV anerkannte, tiefgehende Fach- und Sachkenntnisse. Wir halten die von der Regionsverwaltung vorgelegte Beschlussvorlage DS 238 für dringend verbesserungswürdig und kurzfristig verbesserungsfähig.

Unsere Grundforderung wird von uns durch diese Stellungnahme nicht aufgegeben:

In den politisch bestimmten Eckregelsätzen beträgt der Mobilitätsanteil für den regionalen ÖPNV ungefähr 15,- Euro pro Monat. Wir fordern von den Verantwortlichen ein tarifliches Angebot im ÖPNV in diesem finanziellen Rahmen. Für das Tarifsystem der Region Hannover bedeutet das die Einführung von Monatscards und Tagestickets. Entwürdigende Ausweisverfahren und Verwaltungshürden werden von uns strikt abgelehnt.

Zur Beschlussdrucksache II DS 238/2009 im Einzelnen

1. Berechtigte Personenkreise

- Wir begrüßen die genannten, vorgesehenen Personenkreise als Mindestgröße.
- Wir bedauern, dass die einkommensschwachen Bevölkerungskreise (bis +10% oberhalb der Hartz-IV Einkommensgrenze) keinen Zugang zu den Sozialtarifen erhalten sollen. Die Erfahrungen anderer Verkehrsverbünde in NRW sind positiv und haben mit der +10%-Regelung dem solidarischen Zusammenhalt und nicht zuletzt dem Lohnabstandsgebot gedient. Sie durchbrechen die Stigmatisierung der Hartz-IV Empfänger, ohne wesentlich Mehrkosten zu verursachen.

2. Leistungsbeschreibung

- Wir begrüßen es, dass aus dem Regionshaushalt 11,- Euro pro anspruchsberechtigter Person und Monat für die Nutzung des ÖPNV zur Verfügung gestellt wird. Die zu erwerbende Wertmarke für 4,- € monatlich stellt gerade für Gelegenheitskunden eine erhebliche Hürde dar – die Erfahrung mit dem Hannoverpass lehrt, dass ein solches Angebot kaum angenommen wird (in 2008 ca. 500 verkaufte Pässe pro Monat). Für Gelegenheitsnutzer bzw. Wenig-Fahrer würden wir als Modell Einzelfahrscheine als Tagestickets ohne den Aufpreis von 4,- € begrüßen.
- Wir sehen keinen politischen Grund, weshalb Produkte des Sozialtarifs wie Tagestickets stigmatisierend auf nach 9.00 Uhr eingeschränkt werden sollen.

Darin sehen wir eine Einschränkung der Teilhabe am sozio-kulturellen Leben. Wir lehnen diese zeitliche Einschränkung daher ab.^{1A}

- Für engagierte Bürger und Vielfahrer vermissen wir in Aussicht gestellte, rabattierte und bezuschusste Monatscards. Die Regionsverwaltung hat hier ihre Aufgabe nicht erfüllt. Wir haben ein Rabatt- und Zuschussmodell entwickelt, das den engen Spielräumen des öffentlichen Haushalts und den Möglichkeiten des Rabattsystems der Verkehrsbetriebe entgegen kommt. Bitte prüfen Sie die beiliegenden Modelle und führen Sie einen Sozialtarif auch für Monatscards ein.

3. Verfahren

- Das vorgeschlagene Verfahren ist bar jeder Kreativität und ein typisches Verwaltungsmonster (Bedürftigkeitsprüfung durch Leistungsträger erfüllen u n d Berechtigungsausweis zustellen lassen oder abholen u n d Kundenkarte der GVH besorgen u n d beim Leistungsträger abstempeln u n d Wertmarke dazu besorgen u n d möglichst noch den Personalausweis vorzeigen. Jedes dieser Verfahren erzeugt Verwaltung und Kosten. Um so etwas zu entwickeln braucht unsere Verwaltung annähernd 2 Jahre. Das sind kundenunfreundliche Hürden, die das im Grunde begrüßenswerte Angebot des Sozialtarifes unattraktiv machen. Das in der Drucksache verdeckte finanzielle Haushaltsrisiko muss transparent und offensiv angegangen werden (siehe Top 2 dieser Stellungnahme). Verfahrenshemmnisse aufzubauen sind die teuersten und schlechtesten Mittel und konterkarieren die Ziele. Wir lehnen das in der Beschlussvorlage entwickelte Verfahren als viel zu aufwendig, würdelos und nicht zweckdienlich ab.

^A Der regionale Sozialtarif unterliegt dem Subsidiaritätsprinzip. Einzig die Fahrten zwecks Arbeitsvermittlungen werden im Rahmen des SGB II von anderen Leistungsträgern finanziert. Andere Fahrtanlässe aus der Praxis: Mütter, Väter oder ältere Geschwister, die Kleinkinder aus ihrem Haushalt in Kindergarten und Grundschule begleiten, tun dies besonders vor 9.00 Uhr. Alleinerziehende wären durch die 9.00 Uhr - Regelung stark betroffen. Bedürftige werden häufig in die zuständigen Ämter bestellt, Arztbesuche, bürgerschaftliches Engagement (Ehrenämter) finden bei Betreuungsdiensten (z.B. Nachtwachen bei Kranken) auch vor 9.00 Uhr statt. Die Einschränkung verursacht unabweislich Mobilitätskosten beim Bedürftigen. Diese Kosten werden von niemandem gefördert oder übernommen. Sie sind subsidiär nicht zu verlagern. Kein anderes tarifliches Produkt des GVH unterliegt einer zeitlichen Nutzungsbeschränkung. Weder Senioren noch Schüler, Studenten und behinderte Menschen müssen ihre Tickets und Cards zeitlich eingeschränkt nutzen. Die einzige zeitliche Beschränkung gilt für Fahrräder bzw. bei der Mitnahmeregelung und gilt für jeden Kunden gleichermaßen. Wir lehnen diese Einschränkungen für Bürger im Rahmen der Sozialtarife grundsätzlich als stigmatisierend ab.

- Wir erinnern und schlagen vor:
Alle berechtigten Personen erhalten, nach erfolgter Bedürftigkeitsprüfung, von den zuständigen Leistungsträgern schon jetzt in jedem Fall entsprechende, mindestens ½ Jahr gültige Bescheide. Über 90% der Betroffenen haben Leistungsträger im Befugnisbereich der Kommunen bzw. der Region (wie z.B. Jobcenter, Sozialämter). Ein e i n f a c h e s Verfahren ist zu entwickeln und mit den Leistungsträgern zu vereinbaren, das allen rabattwilligen Einrichtungen (Bildungsträgern, Museen, Kinos, Bäder, Verkehrsbetrieben u.a.) durch e i n e n Berechtigungsnach- oder -ausweis den Zugang zu vorhandenen Ermäßigungen ermöglicht. Dieser Nachweis ist mitzuführen und auf verlangen den Prüfinstanzen vorzulegen. Er verliert mit der Bedürftigkeit seine Gültigkeit. Er wird mit Verlängerung des Leistungsbescheides zeitlich verlängert. Die Stadt Hannover beschließt in diesen Tagen den so genannten Hannover-Aktiv-Pass. Dieser Pass ist ein Sozialpass, ein Ausweis, der die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben in Würde ermöglicht, Kultur, Vereinsleben, öffentlicher Nahverkehr u.ä. vereinfacht und auch dynamisch voranbringen wird. Die politisch Verantwortlichen in der Region sollen einen solchen Sozialpass ohne zusätzliche Vergünstigungen, einfach als Berechtigungsnachweis, auf der Grundlage der Leistungsbescheide in allen Regionskommunen anregen bzw. auf Regionsebene einführen. Dazu braucht es nur den politischen Willen der Regionsabgeordneten aller Fraktionen und eine diesen Willen umsetzende Regionsverwaltung.

Würdigung

1. **Wir begrüßen die längst überfällige Einführung des Sozialtarifs in der Region Hannover.**
2. **Wir halten eine Bezuschussung aus öffentlichen Mitteln für sozialpolitisch und gesamtgesellschaftlich für dringend notwendig.**
3. **Wir würdigen, dass trotz haushalterischer Grenzen ein Sozialtarif-Angebot erfolgt.**
4. **Wir fordern und haben aufgezeigt, mit den angebotenen Mitteln sowohl Tagestickets als auch Monatscards als Sozialtarif anzubieten.**
5. **Das vorgeschlagene Verfahren kann und muss mit dem Mittel eines Regions-Sozialpasses wesentlich vereinfacht werden.**

Erläuterung zu den Anlagen:

In den Anlagen I bis III finden Sie ein betriebswirtschaftlich reflektiertes Rabatt- bzw. Zuschussmodell für Tagestickets und Monatscards im Detail. Entsprechende Entwicklungsziele sollten für die Sozialtarife vorgegeben werden und als Maßstab für die geplante Evaluation dienen. Eine hohe Nutzung des Sozialtarifs, also der Erfolg der Idee, würde dann nicht zur finanziellen Sprengkraft für den Haushalt. Dies muss zwischen Politik und Verkehrsbetrieben vertraglich ausgehandelt werden. Hier hat die Regionsverwaltung Hannover ihre Hausaufgaben noch nicht gemacht. Ein Verwaltungsfehler wie im Sozialtarif von Dortmund führt zur Überbelastung der öffentlichen Haushalte. Die empirischen Zahlen in Köln belegen dagegen, dass eine höhere Nutzung zu Effizienzsteigerung und zu Spielräumen im Rabattsystem der Verkehrsbetriebe führen. Eine 50%-ige Rabattierung der Sozialtarife wurde seitens der Verkehrsbetriebe erwirtschaftet und weitergegeben, der notwendige öffentliche Zuschuss konnte damit von 4,7 Mio. Euro (2007), über 2,7 Mio. Euro (2008) auf geschätzte 870.000 Euro (2009) minimiert werden.

Anlagen

Anlage I

Großkundenrabatt

Das Verkehrsdezernat (Dr. Martensen) hat auf die Frage nach Rabatten für Großkunden eingeräumt, dass ein Rabatt von ca. 22-24% ohne Zuschuss aus dem Regionshaushalt seitens der Verkehrsbetriebe möglich sei.

Ein Jobticketrabatt sei nicht möglich (der ja 50% beträgt), da dort andere Geschäftsbedingungen gelten (Abnahme für 100% der Mitarbeiter)... (Antwort der Regionsverwaltung in der öffentlichen Fragestunde der Regionsversammlung am 24. März 2009)

Wir unterstellen im Folgenden einen Rabatt von 22% - (wobei wir denken - je größer die Kundenzahl, desto größer der mögliche Großkundenrabatt. Das entspricht betriebswirtschaftlicher Logik).

Rabattstaffel:

	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	
Jahresabo ohne Ermäß.	42,30	51,10	60,80	72,30	
Jahresabo mit 22%	33,00	39,86	47,42	56,40	
unterstellte Geschäftsbedingung: Jahresabo mit monatlichem Sonderkündigungsrecht bei Wegfall der Bedürftigkeit bzw. des Leistungsbezuges. Die Rabattstaffel benötigt keine öffentlichen Zuschüsse.					

Dieses Angebot wird im Falle eines Sozialtarifs (d.h. Zuschuss aus öfftl. Haushalt) verbessert werden durch einen Pro Kopf/monatlichen Zuschuss von 11,- €, wie auch in der Drucksache II 238/2009 für einen Tagesticket-Sozialtarif eingeräumt.

	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	
monatl ermäßigt (mit 22%)	33,00	39,86	47,42	56,40	
monatl. ermäßigt (22%) und mit 11,- € von der Region bezuschusst	22,00	28,86	36,42	45,40	
Bei gleich bleibendem Kunden-Preis und steigender Nutzerzahl (z.B. 20.000 statt angenommener 5.000 Nutzer im Monat) wäre es kaufmännisch plausibel und konsequent, wenn ein betriebswirtschaftlich steigender Erlös zu Gunsten eines abnehmenden pro Kopf Zuschusses von 11,- € auf 0,- € realisiert würde. Das käme der notwendigen Risikobegrenzung und Kalkulierbarkeit in den öffentlichen Haushalten zugute. Siehe Tabellen „MonatsCard“ und „Tagesticket“).					

Betriebswirtschaftliches Kalkül aus Sicht des Verkehrsdienstleisters

Je mehr Kunden bzw. je mehr Produktstückzahlen verkauft werden, desto höher der Erlös bei einigermaßen stabilem Kostenapparat.

Je höher der Erlös ist, desto geringer kann der Zuschuss pro Teilnehmer bei gleich bleibendem Verkaufspreis für den Kunden sein. Dies gilt, da keine Gewinn-Maximierung beabsichtigt ist, wegen des GVH-Selbstverständnis und des Prinzips der Daseinsvorsorge im öffentlichen Nahverkehr. Das ist Vertragsgrundlage zwischen Politik und Verkehrsbetrieben.

Anlage II

Sozialtarif: Einzelfahrschein(e) als Tagesticket

Tabelle zur Darstellung der Umsätze bzw. der intendierten degressiven Bezuschussung durch die öffentlichen Haushalte. Die Tabelle unterstellt eine max. Nutzung dieses Sozialtarifs von durchschnittlich **10 Tickets im Monat**. Für ‚Vielfahrer‘ unterstellen wir die Nutzung einer Monatscard (siehe 2. Tabelle). Von 11,- € Bezuschussung pro Monat pro Kunde ist mit steigender Teilnehmerzahl im Gesamtbetrieb von Erlössteigerungen auszugehen, was zur Reduzierung des Zuschusses bis auf 0,- € führen sollte.

Anzahl Kunden (wird monatlich ermittelt)	Kundenpreis 2,10 € statt 4,10 € ^{a)} analog Zone 2 u. 3. 2,80 statt 5,30 und 3,50 statt 6,60 Preis für 10 Tickets + 4,- € Wertmarke (Ersparnis 39 %)	Zuschuss pro Einheit (Kopf/Monat)	erzielter Verkaufserlös (kalkulierter Großkundenrabatt von 12,2% bis anwachsend 39%)	Zuschuss pro Monat durch die Region	Zuschuss im Jahr (es wird nach Wertmarken abgerechnet zw. Region u. Verkehrsbetrieben)	Umsatz pro Monat	Umsatz pro Jahr
2.500	25,- (32,- / 39,-)	11,00	36,00	27.500	330.000	90.000	1.080.000
5.000	25,- (32,- / 39,-)	11,00	36,00	55.000	660.000	180.000	2.160.000
7.500	25,- (32,- / 39,-)	8,00	33,00	60.000	720.000	247.500	2.970.000
10.000	25,- (32,- / 39,-)	6,50	31,50	65.000	780.000	315.000	3.780.000
12.500	25,- (32,- / 39,-)	5,00	30,00	62.500	750.000	375.000	4.500.000
15.000	25,- (32,- / 39,-)	4,00	29,00	60.000	720.000	435.000	5.220.000
17.500	25,- (32,- / 39,-)	3,00	28,00	52.500	630.000	490.000	5.880.000
20.000	25,- (32,- / 39,-)	2,50	27,50	50.000	600.000	550.000	6.660.000
22.500	25,- (32,- / 39,-)	2,00	27,00	45.000	540.000	607.500	7.290.000
25.000	25,- (32,- / 39,-)	2,00	27,00	50.000	600.000	675.000	8.100.000
27.500	25,- (32,- / 39,-)	1,00	26,00	27.500	330.000	715.000	8.580.000
30.000	25,- (32,- / 39,-)	0,00	25,00	0	0	750.000	9.000.000
Mehr...	25,- (32,- / 39,-)	0,00	25,00	0	0		

a) Grundlage der Rechenbeispiele ist der Kundenpreis für 10 Einzeltickets als Tagestickets á 2,10 € + 4,00 € Wertmarke = 25,00 €

Anlage III

Sozialtarif: MonatsCard

Tabelle auf der Grundlage des zu Anfang 22% rabattierten Jahresabos bei stabilem Verkaufspreis/Kundenpreis, der bis 5.000 Kunden pro .Monat mit 11,- € Zuschuss werden soll und mit steigender Teilnehmerzahl im Gesamtbetrieb Erlössteigerungen verursacht, was zur Reduzierung des Zuschusses bis auf 0,- € führen sollte.

Anzahl Kunden (wird monatl. ermittelt)	Kundenpreis (Beispiel: 2 Zonen-Card ¹ -) 28,86 € statt 51,10 € analog 21,99 € statt 42,30 € 36,42 € statt 60,80 € 45,49 € statt 72,30 €	Zuschuss pro Einheit (Kopf / Monat)	erzielter Verkaufserlös (Großkunden-Rabatt progressiv von 22% auf 43,5%)	Zuschuss pro Monat	Zuschuss im Jahr (wird am Jahresende aus öff. Haushalt angewiesen)	Umsatz pro Monat	Umsatz pro Jahr
2.500	28,86	11,00	39,86	27.500	330.000	99.650	1.195.800
5.000	28,86	11,00	39,86	55.000	660.000	199.300	2.391.600
7.500	28,86	8,00	36,86	60.000	720.000	276.450	3.317.400
10.000	28,86	6,50	35,36	65.000	780.000	353.600	4.243.200
12.500	28,86	5,00	33,86	62.500	750.000	423.250	5.079.000
15.000	28,86	4,00	32,86	60.000	720.000	492.900	5.914.800
17.500	28,86	3,00	31,86	52.500	630.000	557.550	6.690.600
20.000	28,86	2,50	31,36	50.000	600.000	627.200	7.526.400
22.500	28,86	2,00	30,86	45.000	540.000	694.350	8.332.200
25.000	28,86	2,00	30,86	50.000	600.000	771.500	9.258.000
27.500	28,86	1,00	29,86	27.500	330.000	821.150	9.853.800
30.000	28,86	0,00	28,86	0	0	865.800	10.389.600
Mehr...	28,86	0,00	28,86	0	0		

Einem stetigen Umsatzzuwachs und entsprechendem Erlös wird eine stetige Reduzierung des öffentlichen Pro-Kopf-Zuschusses gegenüber gestellt.

¹ Systematisch auf jede Monatscard jeder Tarifzone anzuwenden