

Veranstaltung am Mittwoch, 15.10.2008, 19.30 Uhr, Stadtteilzentrum DESI, Brückenstr. 23, Nürnberg

Referenten: Heiko Holtgrave und Wolf Stammnitz, Sozialforum Dortmund

Veranstalter: Sozialforum Nürnberg

Hallo,
ich begrüße Euch herzlich im Namen des Sozialforums Nürnberg zu unserer Veranstaltung:

Mobilität für alle – auch ohne dicken Geldbeutel! Für ein Sozialticket in Nürnberg und der Region

Besonders freue ich mich, dass wir heute zwei Gäste vom Sozialforum Dortmund hier begrüßen können.

Neben mir sitzen Wolf Stammnitz und Heiko Holtgrave, die uns gleich von den Aktivitäten in Dortmund erzählen werden.

Bevor ich euch jedoch das Wort übergebe, möchte ich kurz erklären, warum wir diese Veranstaltung organisiert haben.

Währenddessen wird hier jemand mit einer Dose herumgehen. Veranstaltungen kosten leider Geld. Z.B. um die Fahrkosten für die Referenten bezahlen zu können, sind wir auf eure finanzielle Solidarität angewiesen. Bitte spendet ein paar Euro, wenn es euch möglich ist.

Wie ihr sicher mitbekommen habt, sind die Preise für den öffentlichen Nahverkehr in den letzten Jahren stark gestiegen.

Nürnberg kann sich auf der einen Seite mit teuren Prestigeprojekten wie z. B. der automatischen U-Bahn U3 schmücken, auf der anderen Seite sind in Nürnberg etwa 160.000 Menschen arm oder von Armut bedroht.

Jede Preiserhöhung bedeutet nicht nur für diese Menschen eine weitere Einschränkung ihrer Mobilität. Mobilität, die erforderlich ist, um zur Arbeitsstelle zu kommen oder sich eine Arbeitsstelle zu suchen. Mobilität die erforderlich ist, um Ämtergänge zu erledigen und natürlich auch, um z. B. ins Grüne zu fahren, zum Tanzen, ins Kino, usw.

In der Stadt Nürnberg, aber auch im restlichen Verkehrsverbund ist die Mobilität für arme Menschen schon deshalb besonders eingeschränkt, weil es keine Vergünstigungen für sie gibt.

Das Ticket, das für 29,10 Euro Besitzer des so genannten Nürnberg-Passes erhalten können, stellt keine Lösung dar.

Der Regelsatz für „Verkehr“, den ALG II-EmpfängerInnen erhalten, besteht aus 1,69 Euro für Fahrrad + Zubehör und 14,11 Euro für „Fremde Verkehrsdienstleistungen“. Das Nürnberg-Pass-Ticket ist also mehr als doppelt so teuer, wie der dafür vorgesehene Regelsatz.

Da dieses Ticket Werktags von 6-8 Uhr nicht benutzt werden kann, ist es nicht einmal ein vollwertiges Ticket.

Auch wird von Seiten der Behörden kaum Rücksicht auf die Ausschlusszeit genommen, Termine werden auch so angesetzt, dass NutzerInnen in diesen Ausschlusszeiten fahren müssen.

Alles in allem haben wir festgestellt, dass Nürnberg ein Sozialticket braucht, um die Mobilität aller seiner EinwohnerInnen zu gewährleisten, genau wie die ganze Region. Wir würden gerne mit allen Interessierten dafür sorgen, dass es ein solches Ticket in der Region möglichst bald gibt.

Ob und zu welchem Preis ein solches Ticket eingeführt wird, hängt davon ab, wie gut wir unsere Position vermitteln können. Ein solches Vorhaben kann natürlich nur längerfristig angelegt sein und wir sollten uns zuerst informieren, was es in diesem Bereich für Erfahrungen in anderen Städten gibt.

Deshalb haben wir euch eingeladen, denn wir fanden es sehr spannend was ihr in Dortmund getan habt und gebe jetzt das Wort an Wolf.

Mein Name ist Wolf Stammnitz,

ich bin Aktiver und Mitbegründer des Dortmunder Sozialforums und sitze für die Linke im Dortmunder Stadtrat seit 2004.

Aber dazu sage ich gleich noch etwas, zum Verhältnis des Sozialforums und der Linken dort.

Das Sozialforum Dortmund hat sich Ende Oktober 2003 gegründet.

Wir haben als eine unserer ersten drei Reformforderungen damals Anfang 2004 die Forderung nach einem Sozialticket zum Nulltarif erhoben.

Unsere anderen Forderungen waren die Öffnung der städtischen, überhaupt der öffentlichen Kantinen für Einkommensarme und ein Sozialbericht, also ein Armuts- und Reichtumsbericht für Dortmund.

Ich will da gleich darauf aufmerksam machen, dass dieser Kampf um ein Sozialticket tatsächlich eine langwierige Geschichte ist: Im Februar 2008 ist in Dortmund endlich ein Sozialticket, in Anführungszeichen, eingeführt worden. Das heißt, bis dahin, bis zu diesem Zwischenergebnis, was wir nur als ersten Schritt werten, hat es schon fünf Jahre gedauert, fünf Jahre intensiven Kampfes. Also darauf könnt Ihr Euch gleich mal vorbereiten.

Das geht in unserer Gesellschaft gar nicht anders, man muss einen langen Atem haben für sozialpolitische Verbesserungen.

Warum wir gleich Nulltarif gefordert haben, das hängt von Anfang an sehr eng mit Schröders Agenda 2010 zusammen und mit dem im Jahre 2004 schon in Planung befindlichem Arbeitslosengeld II. Wo schon absehbar war, dass die Armut enorm zunehmen wird. Dass es mehr und mehr Leute gibt, die sich Mobilität gar nicht mehr leisten können. Und als dann im Laufe des Jahres 2004 auch noch bekannt wurde, wie diese Regelsätze zustande kommen und – das ist heute nicht viel anders – 14 Euro im Monat für Verkehrsleistungen drin sind, kann sich jeder ausrechnen, wie weit man damit kommt. Wir haben das für Dortmund ausgerechnet.

Dortmund, eine Stadt von knapp 600.000 Einwohnern, hat über 100.000 Einwohner mit geringen Einkommen: Menschen, die ALG II oder sonstige Grundsicherungen beziehen, hinzukommen aber auch alle Niedriglöhner und die nehmen zu, das sind in Dortmund etwa 40.000, von denen auch nur ein Teil ergänzendes Arbeitslosengeld bezieht. Hinzu kommen Kleinrentner, die auf Grundsicherung aus diesem oder jenem Grund verzichten oder keinen Anspruch haben.

Wir rechnen also in Dortmund mit weit über 100.000, die so arm sind, dass sie sich von 14 Euro pro Monat nicht weit fortbewegen können.

Hinzu kommt, dass in einer Flächenstadt, wie Dortmund, bei Nürnberg sieht es auch nicht viel anders aus, schon der Gang zum Arbeitsamt oder Arbeitsagentur, schon der Gang zur Suppenküche oder zur Kleiderkammer meistens mit öffentlichen Verkehrsmitteln geschehen muss.

In Dortmund kann man also von diesen 14 Euro gerade mal drei Fahrten im Monat hin und zurück machen, das heißt, nicht mal eine Fahrt in der Woche und dann ist dieses Geld aufgebraucht. Das muss man sich dann vom Munde abknapsen.

Insofern war das für uns eigentlich sehr naheliegend, schon aus sozialpolitischen Gründen zu fordern, dass zumindest der Verkehr im Stadtgebiet ganz kostenfrei sein sollte.

Denn auch Arbeitslose, auch Sozialrentner haben ja wohl das Recht, oder sollten das Recht haben und können auf jeden Fall beanspruchen, dass sie nicht nur im Stadtgebiet in beschränkten Stundenzeiten verkehren können, sondern auch mal ihre Tochter in Frankfurt oder ihre Oma in Gelsenkirchen besuchen können. Und das wäre dann schon nicht mehr drin in diesem Regelsatz.

Insofern war für uns aus sozialpolitischen Gründen schon mal der Nulltarif von vornherein angesagt. Hinzu kam aber auch, dass wir uns sehr schnell einig wurden über verkehrspolitische, ökonomische und sonst allgemeine gesellschaftspolitische Erwägungen, die auch für einen Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr sprechen. Und zwar schon lange, das war in den 70er Jahren schon Gang und Gäbe, das war schon ein gesicherter Bestandteil eigentlich von fortschrittlicher, demokratischer oder emanzipatorischer Politik. Das ist leider in Vergessenheit geraten ein bisschen, aber wir haben uns auf diese Überlegungen wieder neu bezogen und die mit einbezogen und machen das auch heute. Also auch aus diesen Gründen sehen wir unsere Forderung nach einem Nullticket für berechtigt an.

Wir waren uns allerdings auch gleich klar darüber, selbst in der damals sehr aufgewühlten Zeit, 2003, 2004, bis zur Einführung von HARTZ IV, als das Sozialforum bei seiner Gründungsversammlung immerhin 120 Leute aufbrachte, von denen dann so 70 bis 80 dabei blieben erstmal, waren wir uns eigentlich gleich darüber klar, dass dieses Sozialforum alleine so eine Forderung nicht wird durchsetzen können, deswegen war für uns Bündnispolitik eigentlich von Anfang angesagt.

Was heißt Bündnispolitik?:

Wir haben eigentlich unser Sozialforum von Anfang an so verstanden, dass es nicht so sehr eine Mitgliederorganisation sondern ein Bündnis sein soll, ein Sammelbecken von allen möglichen Verbänden, Initiativen, die im sozialpolitischen Bereich die selben Ziele verfolgen oder teilweise dieselben Ziele verfolgen.

Das heißt, bei uns spielte von Anfang an eine große Rolle, dass wir auf andere Verbände zugehen, denen auf die Pelle rücken.

Das würde ich auch als zweite Quintessenz aus unserer Erfahrung ziehen.

Man muss denen auf die Pelle rücken. Die kommen nicht von alleine.

Wir haben auch ziemlich schnell angefangen öffentliche Veranstaltungen zu machen und so weiter. Aber die Verbände, die Initiativen, Wohlfahrtsorganisationen, Gewerkschaften, Kirchen und so weiter, alle die sozialpolitisch engagiert sind, die sind da vielleicht mit einem Beobachter hingekommen, aber mehr nicht.

Wir sind denen auf die Pelle gerückt.

Wir haben im Jahr 2004 als erstes die Kirchen und den DGB angesprochen und ihnen unsere Forderungen präsentiert.

Dann gab es erstmal absurde Einwände, versteckt hinter der berechtigten Forderung, wir müssten die Regelsätze erhöhen, wir dürften keine Almosen zahlen, und so ein Sozialticket wäre ein Almosen und solche Ausreden kamen da. Die wollten da einfach nicht ran.

Wir haben aber nicht locker gelassen. Wir haben den Mieterverein angesprochen, den Sozialverband Deutschlands und sind an Einzelgewerkschaften ran, wo wir wussten, da gibt es den oder jenen Kollegen oder Kollegin, die da ansprechbar sind und die man als Verbündete gewinnen kann.

Wir haben über die dann auch Zugang zu gewerkschaftlichen Gremien gefunden. So hat sich nach und nach, über einen langen Zeitraum und zähe Arbeit, allmählich unser Spektrum erweitert.

Ein dritte Erfahrung, die damit zu tun hat:

Wir haben von Anfang an unsere öffentlichen Aktionen als das Standbein angesehen und die parlamentarische Tätigkeit oder auch die Tätigkeit in Verbänden und Institutionen als den verlängerten Arm. Und unsere außerparlamentarischen Aktivitäten waren von Anfang an so angelegt, dass sie auf der Straße stattfinden, bei den Leuten, wo wir die Passanten, die Betroffenen, die Dortmunder Bevölkerung ansprechen konnten.

Wir haben also nicht gewartet, dass sie bei uns in die Veranstaltungen kamen. Wir sind hingegangen. Wir haben z. B. eine Straßenbahn mehrmals gemietet, eine die sich Nostalgiebahn nennt, haben wir gemietet, geschmückt und haben das verbunden mit Unterschriftensammlungen für das Nullticket, Sozialticket zum Nulltarif und haben auf die Art eine ganz kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit auf lange Sicht angelegt und aufgezogen.

Bei jeder Aktion, die wir neu geplant haben, Infostände oder sonstige Geschichten, haben wir immer wieder diese Organisationen, Institutionen und Verbände angesprochen: **Wollt ihr da mitmachen!**

So kamen sie dann nach und nach und sagten: Ja, OK, wir unterstützen das, macht mal, wir unterschreiben das, wir geben auch mal Geld und so weiter.

Durch dieses immer wieder Ansprechen, immer wieder Hingehen zu denen, ist mit der Zeit der Kreis der Verbündeten immer größer geworden.

Das zu unserer Geschichte und zum Verständnis von unserer Bündnisarbeit.

Jetzt habe ich schon in Aussicht gestellt: das Verhältnis außerparlamentarische Arbeit und parlamentarische Arbeit. Das war für uns eine ganz wichtige Geschichte.

Wir hatten 2004 Kommunalwahl in Dortmund und waren vorher nur mit einer Stadträtin vom linken Bündnis im Stadtrat. Die konnte nicht viel reißen, aber 2004 haben wir dann erstmals drei Linke in den Stadtrat gekriegt: zwei von uns, das war damals noch PDS, und einen vom „Linken Bündnis Dortmund“, wo die DKP drin ist.

Die Drei haben eigentlich von Anfang an gut zusammengearbeitet und waren auch Gründungsmitglieder des Sozialforums.

Die haben sich von Anfang an eigentlich, als der parlamentarische Arm sozusagen der Bürgerbewegung gesehen. Das finde ich ganz wesentlich.

Die haben also von Anfang an nicht ihr eigenes Süppchen gekocht und dann versucht notdürftig irgendwie zusammenzuarbeiten, sondern das ging von Anfang an sozusagen wie Auftraggeber und Auftragnehmer.

Auftraggeber war das Sozialforum und Auftragnehmer waren die Parlamentarier.

Das heißt, wir haben in jedem einzelnen Fall abgesprochen, was wir im Stadtrat machen in Sachen Sozialticket, auch in anderen Forderungen.

Das ging so, dass wir schon nachdem das Sozialforum diese Forderung aufgestellt hatte, dazu kurze Zeit später den ersten Antrag im Stadtrat eingebracht haben.

Den haben natürlich sämtliche Fraktionen (wir waren damals noch keine Fraktion, heute sind wir eine Fraktion), sämtliche Fraktionen haben unseren Antrag natürlich abgelehnt, ganz klar.

Wir haben uns dadurch nicht entmutigen lassen.

In der ganzen Zeit, bis Ende 2007, bis wir endlich Erfolg hatten, haben wir fünf oder sechs Mal immer wieder dieses Sozialticket in Anträgen thematisiert.

Wir waren uns natürlich im Rat im klaren, dass wir diese Forderung nach Nulltarif nicht im ersten Schritt, nicht im ersten Anlauf durchsetzen werden.

Deswegen haben wir den anderen Fraktionen dann auch folgende Brücke gebaut.

Wir haben gesagt: OK, ihr mit euren Haushaltszwängen und was ihr alles für Gegenargumente habt, machen wir es doch so:

Lasst doch erstmal die Stadtwerke, die bei uns den Verkehrsbetrieb managen, lasst die doch mal berechnen, erstens wie teuer wäre dann das Ticket bei einer für die Stadt kostenneutralen Lösung – zweitens was kostet eine Lösung, die tatsächlich nur den Regelsatz von HARTZ IV verlangt, (ein Ticket von 15 Euro) – und drittens, was kostet der Nulltarif?

Selbst diese Kostenprüfung haben sie erstmal pauschal abgelehnt.

Da hatten sie es aber schon schwer, auch SPD und GRÜNE, die bei uns die Koalition bilden, hatten es schon schwer, dagegen zu argumentieren. Zuerst haben sie versucht, uns auf den Verkehrsverbund zu verweisen. Da wäre ja gar nicht die Kommune, es wäre ja der Verbund zuständig dafür. Wohlwissend, und wir wussten das alle, der Verkehrsverbund zu dem wir gehören, ist CDU und FDP-dominiert. Schon seit ewigen Zeiten. Da war also nichts zu machen. Sie hatten formal wenigstens zur Hälfte insofern Recht, als die Tarifgestaltung natürlich eine Verbundangelegenheit ist.

Aber innerhalb dieses Verbundes haben die Kommunen auch das Recht, Modellversuche, Pilotprojekte durchzuführen.

Da haben wir uns dann wieder schlau machen müssen, und ihnen das dann wieder entgegengehalten, dass dieses Recht besteht.

Hinzu kam, dass in Köln inzwischen bereits ein Pilotprojekt, auf zwei Jahre befristet, erstmal in Gang kam, mit einem viel höheren Preis als bei uns.

Immerhin hatten wir dadurch schon mal wieder einen Argumentationsgrund gewonnen.

So ging das dann schrittweise bis nach der Änderung der Gemeindeordnung in NRW letztes Jahr, als wir drei mit einem von der Bürgerliste zusammen eine Fraktion bilden konnten. Da haben sich auch unsere parlamentarischen Möglichkeiten erweitert. Danach war damit zu rechnen, dass wir da nicht mehr locker lassen werden.

Deshalb waren schließlich im September 2007, letztes Jahr, auch SPD und GRÜNE bereit, ein solches Sozialticket einzuführen.

Allerdings, von Nulltarif wollen die bis heute nichts wissen. Da kommen also wirklich abstruse Argumente manchmal: „WAS NIX KOST, IS NIX“, also so eine vulgäre Marktwirtschaftstheorie, dass alles seinen Preis haben muss, jenseits von allen gesellschaftspolitischen, ökologischen Argumenten.

Immerhin gab es im September 2007 den Auftrag an die Stadtwerke, ein Sozialticket einzuführen. Sie haben dann erstmal wochenlang rechnen müssen, ist klar, und wie das dann endlich aussah, das war dann eine Verhandlungsgeschichte zwischen der Stadtspitze und den Stadtwerken, wo der Stadtrat zum Schluss nur noch dazu nicken konnte.

Wie das im Einzelnen aussieht und wie dieser Kampf jetzt weitergeführt werden muss, wie die Stadtwerke also jetzt immer, immer, immer wieder versuchen das Ding zu sabotieren, darüber wird Heiko uns jetzt berichten.

Meine Name ist Heiko Holtgrave,

ich bin nicht aus einer Partei, sondern komme von dem Verein AKOPLAN in Dortmund.

Neumodisch sagt man dazu NGO, habe ich heute gelernt.

Also eigentlich so ein mit Dortmund verbundener Verein für soziale und ökologische Planung.

Wir gehörten mit zu den Gründern des Sozialforums 2003, Wolf hat ja schon aufgezählt, wer damals alles dabei war.

Das es Anti-Initiativen gibt, das ATTAC in Dortmund kam, wo sich dann nach und nach Vertreter des linken Bündnisses, von den Linken, von einigen Vereinen angeschlossen haben, bis es dann zu dieser Gründungsversammlung mit diesen 120 Leuten kam.

Ich schließe mal da an, wo der Wolf jetzt ungefähr aufgehört hat, im Herbst 2007 – die Einführung des Sozialtickets.

Für uns war diese ganze Geschichte einerseits total überraschend, dass sich die SPD und GRÜNEN plötzlich in dieser Frage drehten im Rat.

Es ging eigentlich mit einem Paukenschlag an, innerhalb des Unterbezirks der SPD.

Man muss dazu sagen, die Dortmunder SPD ist ein harter Brocken, immer gewesen, ist so eine Beton-SPD schlichtweg.

Verliebt in Großstrukturen, verliebt in irgendwelche absurden Projekte, mit denen man sich schön machen kann, hatte die soziale Frage bis eigentlich kann man sagen, bis vor wenigen Monaten komplett, komplett vergessen, vernachlässigt, wie auch immer.

Hat die Politik der ROT-GRÜNEN, heute ROT-SCHWARZEN Bundesregierung mitgetragen, sprich AGENDA 2010.

Unser Oberbürgermeister war wirklich ein hervorragender Gefolgsgänger der AGENDA 2010.

Er ist auf der bundespolitischen Ebene auch immer jemand gewesen, der sehr mitgemischt hat.

Vielleicht sagt dem einen oder anderen der Name etwas: Gerhard Langmeyer.

Im Moment örtlich umstritten, aber auf den oberen Etagen der SPD hat er durchaus etwas zu sagen.

Kurz und gut, er hat Dortmund Bevölkerung all die Jahre, vor wie auch nach Einführung von HARTZ IV auf diese so genannten Reformgesetze eingeschworen.

Hat alles weit von sich gewiesen, wenn irgendjemand auch nur gesagt hat, das könnte ja unter Umständen dieses oder jenes soziale Problem geben, es könnten sich Stimmen gegen ihn forcieren, oder plötzlich werden Leute, selbst MittelpfützerInnen sozusagen, akut von Armut bedroht, wenn sie mal gerade sozusagen ihre Existenz aufgeben müssen, was auch immer, was damals eingewandt worden ist, das war für den alles ein Scheißdreck schlichtweg.

Also er war wirklich einer, der vorneweg das ganze Programm immer mit verteidigt hat.

Er ist ja kein Einzelkämpfer, die ganze SPD kann man sagen.

So kam es für uns völlig überraschend, dass der neue Vorsitzende des Unterbezirks der SPD plötzlich sagte: Ja Leute, (zu seinen Genossen, Genossinnen) wir dürfen die Verlierer des Strukturwandels nicht vergessen.

Also erstaunliche Worte waren da plötzlich zu vernehmen.

Denn, dass Strukturwandel überhaupt Verlierer haben könnte, das Thema war bisher komplett tabuisiert. Armut gab es nicht offiziell in der SPD.

Das muss man dazusagen, der Mann ist ein bisschen, sozusagen, strategischer. Er hat auch seine Vorgeschichte, er denkt strategischer, er sieht natürlich kommen, angesichts wachsender Stimmereggebnisse für die Linke überall in der Republik, dass es auch in Dortmund noch enger wird, als es in den letzten Jahren schon geworden ist.

Vielleicht sollte man hinzufügen, die SPD hatte ja lange Zeit die absolute Mehrheit im Rat und hat sie erst ca. '98 verloren.

Seitdem gibt es eine ROT-GRÜNE Koalition, aber immer mit satten Fraktionen da im Rat.

Man sieht die Wahlergebnisse überall und der Mann hat sich gedacht, das geht jetzt nicht so weiter. Er hat auf die eingeredet und plötzlich, innerhalb von wenigen Wochen veränderte sich in diesem Verein die Stimmung total, bis hin, dass da auch eine eigene Antragstellung kam, einen eigenen ROT-GRÜNEN Antrag oder als Alternative zu dem bereits eingebrachten Antrag der Linken, wonach ein Pilotversuch gestartet werden sollte, für ein Sozialticket für 15 Euro.

Zu dem Zeitpunkt waren die Einzelheiten, wie das aussehen soll, schon ziemlich abgekaspert.

Wir haben dann bei dieser Gelegenheit erfahren, wie sie sich das vorstellen und so ist das dann auch durch die Gremien gegangen, teils mit Widerständen von den Stadtwerken.

Die wollten unbedingt wissen, wer denn nun auf dem zu erwartenden Defizit sitzenbleibt, wer dafür einsteht, die Stadtwerke?

Das musste noch geklärt werden.

Bis dann irgendwann verspätet, in der Dezembersitzung, glaube ich, letztendlich der Vertrag entstand. Was bedeutet, dass die Einführung dann auch zum 1.2. und nicht schon zum 1.1.2008 erfolgen konnte.

Wie sieht das Ding aus? Die haben auf eine Abo-Variante sich verständigt.

Die Leute nehmen also ein Jahres-Abo und zwar von dem Monats-Ticket (das sind ja hier verschiedene Verbund-Tickets des VDR, das ist unser Verkehrsverbund für das Ruhrgebiet), das am niedrigsten ist, nämlich eine Monatskarte, die zu einer uneingeschränkten Nutzung von Bus und Bahn innerhalb dieser einen Stadt Dortmund berechtigt, zu jeder Uhrzeit.

Es erschien mir auch das günstigste Monats-Ticket. Es gibt also Ticket 1000, dann gibt es 2000, dann gibt es natürlich Fahrstufen, usw.

Dies ist also Fahrstufe A und Ticket 1000 ist also noch das verhältnismäßig günstigste. Das heißt, wenn immer man über die Stadtgrenzen hinüberreisen will, muss man immer ein Zusatz-Ticket lösen. Innerhalb der Stadt, wie gesagt, uneingeschränkte Nutzung für den InhaberIn. Das Ding ist personengebunden.

Das ist wichtig zu sagen: Wir haben noch versucht vor der Ratssitzung für den Berechtigtenkreis einiges umzusteuern.

Erstens: Wir haben gesagt, die Abo-Variante ist eigentlich den Menschen nicht angemessen.

Das Verkehrsverhalten der Menschen ändert sich im Laufe eines Jahres sowieso grundsätzlich, glaube ich.

Menschen verwenden nicht gleichmäßig öffentliche Verkehrsmittel, also das Abo ist eigentlich keine so eine Superlösung.

Zweitens: Hat uns immer auch dieses zweite Angebot, was es in Köln gab, zugesagt, nämlich ein reduziertes Vierer-Ticket.

Nicht der Zwang, diesen ganzen Budget-Posten, den man ja in seinem ALG II hat, nämlich diese 14,26 Euro für das Sozialticket hinzugeben, sondern sich entscheiden zu können, auch für Einzeltickets oder andere Tarifklassen.

Das war der zweite Aspekt.

Der Dritte: Da komme ich wieder zurück auf den Berechtigtenkreis.

Wir hätten das gerne gehabt, ähnlich wie in Köln, das nicht gebunden wäre an den Leistungsbezug in ALG II, Sozialgeld, Grundsicherung nach SGB XII und dem Asylbewerber-Leistungsgesetz.

Das ist so die Kulisse, die die ROT-GRÜNE Koalition jetzt beschlossen hatte, sondern, dass das erweitert wird, um Niedriglöhner, um ALG I-Bezieher, um Niedrigrentner natürlich auch, also Leute, die eine kleine Rente haben, aber, das muss man dazusagen, die einen möglicherweise bestehenden Restanspruch auf Grundsicherung nicht realisieren.

Und es wird relativ viel geben. Davon sind wir fest ausgegangen.

In Dortmund gibt es auch relativ viel Leute, die sagen, also für die 40,- oder 50,- Euro, die ich da vielleicht noch mehr vom Sozialamt kriegen kann, tue ich mir diesen Stress mit dem Amt nicht an.

Diesem Regime mich zu unterwerfen und das gilt für ALG I-Empfänger genauso.

Wenn die zu wenig kriegen würden, also unter dem Regelsatz bleiben, dann müssten die ALG II beantragen.

Es gibt ja viele Fälle.

Leute die ALG II zusätzlich zu ALG I bekommen und es gibt Leute, die ALG II kriegen könnten theoretisch, die normal verdienen und unter Umständen auch Full-Time-Jobs haben, aber das auch nicht wollen, weil das ja immer bedeutet, dass man sich dem Regime des SGB II, bzw., SGB XII unterwirft. Und das hat ja nicht gerade den besten Ruf.

Wir haben versucht, das vorzutragen, aber was haben wir erfahren, ich kann mich noch gut erinnern, an die Rückschrift des so genannten Fraktionsvorsitzenden von der SPD in Dortmund.

Der sagte: Das gibt es gar nicht in Dortmund, das gibt es nicht, dass die Leute das nicht in Anspruch nehmen. Das ist schlicht die Ausnahme. Er bestritt einfach die Tatsache an sich.

Wir haben diesen Brief an die Fraktion vor der Ratssitzung auch öffentlich gemacht, vor den ARGEn verteilt. Es war relativ öffentlich dieser ganze Vorgang.

Die Antwort kam relativ prompt: (auch für den Laden nicht ganz selbstverständlich), aber alles abgelehnt.

Heißt: Der Berechtigtenkreis ist so geblieben, wie schon ursprünglich von ROT-GRÜN ausgehandelt, nämlich ausschließlich an den Leistungsbezug gebunden.

SGB II, SGB XII, Asylbewerber-Leistungsgesetz und wirtschaftliche Jugendhilfe, das sind die vier Kulissen.

Das hat für die natürlich einen Charme mit der Prämisse, dass sie die Berechtigung nicht mehr überprüfen müssen.

Jeder hat seine Einkommensüberprüfung schon hinter sich. Es braucht keine zusätzlichen Verwaltungsstrukturen mehr und man muss dann nur noch so ein, zwei Leute bereitstellen, die diese Anträge annehmen, die dann nachchecken, wer ist wirklich leistungsberechtigt: Ja/Nein und wenn dann alles ok ist, dann wird das weitergeleitet an die Verkehrsbetriebe und die stellen das Ticket aus. Das ist praktisch das Ticket in Dortmund.

Zentrale Anlaufstelle ist das Sozialamt. Man darf die Anträge auch bei verschiedenen anderen Bezirksverwaltungsstellen abgeben.

Die laufen dann wieder zur Zentralstelle, dann wird im Computer nachgecheckt, ist das ein Leistungsbezieher: Ja/Nein? Wenn das ok ist, wandert das weiter an den Verkehrsbetrieb und die schicken dann das Ticket heraus an den jeweiligen Leistungsbezieher.

Das ist so eine Jahreskarte, eine Plastikkarte, die sich in nichts erstmal optisch unterscheidet von der regulären Version des Tickets 1000.

Zwischen Beschlussfassung und Bekanntgabe lag eine sehr, sehr kurze Zeit.

Man muss Anträge schon zum 3. Januar abliefern und der Beschluss war am 15. Dezember, trotzdem hat sich das rapide entwickelt.

Aus dem Ding ist einfach, wie soll man sagen, ein Renner geworden.

Die letzte veröffentlichte Zahl war 22.000 im Juli und wir sind bei ca. 25.000 im Oktober bestimmt, ein Viertel aller Antragsberechtigten.

Eigentlich sind es dann sogar noch mehr. Also ihrer engen Berechtigtenkulisse sind es 100.000.

100.000 Leute, also jeder sechste Dortmunder, der nach dieser engen Berechtigungsdefinition berechtigt ist. Es gibt natürlich auch Teilkreise von Menschen, die auf das Ticket nie zugreifen brauchen, weil sie gar nicht zahlen müssen.

Das sind Kids bis fünf oder sechs Jahre und es sind Schüler, die ein Schoko-Ticket haben. Für die ist das unter Umständen günstiger, als auf das soziale Ticket zu wechseln.

Grundsätzlich heißt es, wird für jede Person einzeln ein Sozial-Ticket ausgestellt. Für jeden Bedürftigen, der im Sinne des SGB II oder SGB XII anerkannt ist.

Es ist auch nicht ganz unwichtig, denn ihr wisst ja, dass die Sätze bei SGB II und SGB XII nicht immer 100% sind, sondern die werden prozentual herunter geschrieben, zum Teil in absurde Tiefen.

Da gibt es im Moment eine Kampagne, die versucht speziell diese Regelsätze wieder hochzubringen. Entsprechend kriegen die auch nicht die 14,26 Euro, die im Regelsatz vorgesehen sind, sondern jeder Einzelne kriegt, wenn er auch 60% sitzt, kriegt er halt nur 60% von den 14,26 Euro monatlich für die Nutzung öffentlicher Verkehrsleistungen.

Man kann sich das eigentlich gar nicht vorstellen: 14,26 Euro und das wird auch noch geteilt! 14,26 Euro, ich betone noch ein mal, für Nah-, Regional- und Fernverkehr. Alles zusammen soll mit diesen 14,26 Euro im Monat erschlagen werden. Es ist skandalös.

Die Verständigung zwischen der Stadt und den Stadtwerken sieht folgendermaßen aus: Es ist ein Dortmunder Pilotprojekt.

Es ist ausschließlich erstmal eine Dortmunder Angelegenheit. Dortmund hat die Verantwortung auf sich genommen und sich verpflichtet, auch gegenüber dem Verbund, die regulären Bezahl-Ticket als Einnahme zu deklarieren.

Der reguläre Preis des Tickets 1000 zu Abo-Bedingungen ist aktuell 48,90 Euro, vorher dem 1. 8. 2008 war er 45,- Euro. Das ist der Regulärpreis. Die Frage ist, wer zahlt diesen Unterschiedsbetrag zwischen 15,- Euro, den wir beschlossen haben, als Ausgabepreis und den 48,90 Euro.

Darum ging der Streit zwischen den Stadtwerken und der Stadt Dortmund im Herbst 2007. Gelöst wurde das folgendermaßen, dass gesagt wurde, die Stadt Dortmund steht für den Ticketpreis ein und zwar in Form von Verzicht auf Erlöserwerbungen aus der Überschüttung, die die Stadtwerke normalerweise zum Jahresanfang machen.

Die Stadtwerke sind 100% städtisch, aber eine Aktiengesellschaft.

Über all die Jahre die letzten Jahre zumindest blieb immer ein Überschuss übrig. Daraus erwartet die Stadt Dortmund, der Haushaltsplaner, (der Kämmerer rechnet das auch schön immer mit) einen Überschuss, eine Wirtschaftsauszahlung.

Der sollte jetzt anteilig gekürzt werden, um den Betrag, der möglicherweise als Zuschuss für die Finanzierung des Sozialtickets anfällt. Verrechnet mit einer Forderung auf die künftigen Zahlungen.

Das war der Kompromiss. Damit haben die Stadtwerke auch leben können und so ist das dann gestaltet.

Nun wäre das alles nicht so problematisch und wir könnten uns alle freuen, wenn sie nicht so komisch gerechnet hätten.

Dann haben die Stadtwerke plötzlich angefangen totales Theater zu machen, denn das wäre ja viel zu viel durch diese Umstrukturierung und man hätte in einer eigenen Studie herausgebracht, dass sie viel mehr Gewinn von den ganz vielen Monatstickets zu Regulärpreis gehabt hätten.

Und es wäre auch viel mehr Geld in Einzeltickets gesteckt worden.

Mit der Studie, die die Stadtwerke damals angestellt haben, sind sie ganz breit in die Öffentlichkeit gegangen. Damit haben sie die Kommunalpolitik völlig auf Trapp gehalten. Selbst über die dröge Sommerpause hinaus war das ein Renner und ist erst kürzlich vorläufig entschieden worden.

Also es bleibt dabei, dieses Ticket läuft noch. Man kann heute diese Anträge noch abgeben. Die Stadt Dortmund steht nach wie vor zu ihrem Wort.

Jetzt allerdings terminiert nur noch bis zum 31. 12. 2008 in das Defizit einzutreten.

Bei entscheidenden Sitzungen, vermutlich wird der Ratssitz Anfang November in Dortmund sein, muss mal „Butter bei die Fische“ getan werden.

Es müsste eigentlich richtig gerechnet werden und das ist unsere allgemeine Kritik sozusagen, bei all diesen Skandalen.

Es ist unglaubliche Panikstimmung produziert worden und selbst die örtliche Presse hat nach zwei, drei Wochen da mitgezogen: Das ist ja schweineteuer und gar nicht verantwortbar und was die da alle auch getönt haben.

Die waren dann alle eingenommen nach kurzer Zeit, da konnte man nur ganz schwer gegen anhalten.

Aber, ich glaube, es hat sich in den letzten Wochen wieder reguliert, wofür zum Teil wir verantwortlich sind und wofür zum Teil die LINKEN verantwortlich sind, wo aber auch zum Glück die GRÜNEN in Dortmund gesagt haben: Nein, diese Untersuchung nehmen wir denen nicht ab. Das wollen wir runtergerechnet haben.

Und ein letzter Kandidat auch noch, obwohl er all die Zeit zu uns immer Abstand gehalten hat, das ist der Eberhard Böhme, der DGB-Vorsitzende, der auch gesagt hat: Nein, nein, so wie die das hochgerechnet haben, mit so was können die hier nicht durchkommen. Davon lassen wir uns unsere politischen Entscheidungen nicht abhängig machen.

Der das dann auch öffentlich erklärt hat. Was er da hinter den Kulissen noch geschoben hat, wissen wir nicht.

Am Ende jedenfalls, konnten wir kurz mal aufatmen zwischendurch. Bei der letzten Ratssitzung, gottlob nichts passiert, die letzte Aufsichtsratssitzung bei den Stadtwerken, gottlob nichts passiert und jetzt warten wir auf die nächste Ratssitzung.

So, das ist das kurz zum Sozialticket.

Ich mag gar keine Prognose abgeben, wie es denn so ausgeht, aber sagen, wie wir uns das weiter vorstellen.

Erstens ist es absurd, dass wir dieses Ticket heute verteidigen müssen für 15,- Euro und dass einige der Stadtspitze, SPD, Stadtwerke schon wieder umgeschwenkt sind, das ist unsäglich.

Unsere Forderung nach dem Nulltarif halten wir immer noch brav hoch, auch in diesen Auseinandersetzungen.

Aber es ist ja auch klar, dass das in diesen Auseinandersetzungen niemand besonders imponiert. Wir können schon froh sein, wenn das Ding tatsächlich weiterläuft.

Wolf Stammnitz: Direkt dazu eine Ergänzung.

Das ist die eine Geschichte, dass wir regelrecht zu einem Verteidigungskampf gezwungen sind um dieses 15-Euro-Ticket, obwohl wir von Anfang an mehr gefordert haben und wir gesagt haben: Das kann für uns nur der erste Schritt sein.

Die andere Seite ist jetzt aber, dass auf Grund unserer Vorstöße, der Kölner Erfahrung, der Leipziger Erfahrung und auch der Auseinandersetzung in Berlin, wo das erstmal ganz abgeschafft wurde und dann als verbesserte Lösung wieder eingeführt wurde.

Aufgrund all dieser Erfahrungen verbreitert sich die Bewegung aber auch jetzt in NRW. Es kommen immer mehr Kommunen in unseren Verkehrsverbund und wollen auch eins haben.

Dadurch stellt sich jetzt in nächster Perspektive die Forderung nach einem Sozialticket im ganzen Verbund oder sogar landesweit.

Die GRÜNEN im Landtag haben gerade ganz frisch einen Antrag an die Landesregierung SCHWARZ/GELB eingebracht, für die Einführung eines Sozialtickets landesweit.

Das ist Gegenbewegung, die sich aus diesen Protesten entwickeln kann. Z. B. hat die IG Metall gegen die Versuche protestiert, dieses Sozialticket in Dortmund abzuschaffen.

Die gesagt haben: **Es muss bei den 15,- Euro bleiben, als ersten Schritt zum Nulltarif.**

