

Redebeitrag II zum TOP 5.4 „Einführung eines Sozialtickets durch den VRR als Pilotprojekt“

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, sehr geehrte Damen und Herren,

Das Dortmunder Sozialticket ist für die betroffenen Menschen ohne großen Wert. Dieses Ticket wird von gerade einmal 7200 Nutzern nachgefragt. Das ist eine hundsmiserable Nutzungsquote von gerade einmal 6,5%. Wenn die CDU-Fraktion in ihrem Ergänzungsantrag zu diesem Ticket davon spricht, dass das ein großer Erfolg sei, dass sind entweder die Ansprüche an Erfolge in dieser Stadt extrem gering, oder der Zynismus gegenüber den betroffenen Menschen ist kaum noch zu überbieten. Der Erfolg, den sie beschreiben ist eine Senkung der Nutzerzahlen von 24.000 auf den jetzigen kümmerlichen Rest, indem sie den Preis des Dortmunder Sozialtickets von akzeptablen 15 Euro auf mehr als 30 Euro erhöht haben. Damit haben Sie laut Geschäftsbericht der Stadtwerke des Jahres 2010 Einnahmeverluste von 3,5% im ÖPNV verursacht und eine Reduzierung der Fahrgastzahlen bei Bussen und Bahnen in Dortmund um mehr als 9 Millionen im Jahr erreicht. Daseinsvorsorge für die Menschen sieht anders aus.

Wie ist denn die Situation in Dortmund? Jedes Jahr werden 22.000 Schwarzfahrer erwischt. Dies sicherlich abhängig von der Zahl der eingesetzten Kontrolleure. Die Dunkelziffer dürfte wesentlich höher liegen. Diese führten im Jahr 2010 zu 5500 Strafanträgen. Meine Damen und Herren, die Staatsanwaltschaft ist hier ähnlich „erfolgreich“ wie das sogenannte Dortmunder Sozialticket, dass seinen Namen sehr zu unrecht trägt. Und beide Zahlen kommen wegen der Benutzung von Bussen und Bahnen in Dortmund zustande.

Bisher gibt es nur eine einzige Marktforschungsstudie zur Frage der realen Kosten eines Sozialtickets am Beispiel der Stadt Köln. Der VRS als Auftraggeber stellte fest: *„Bei deutlich reduzierten Ticketpreisen werden von den KölnPass-Inhabern erheblich mehr ÖPNV-Fahrten durchgeführt. Die Bereitschaft Tickets zu erwerben ist gestiegen. ÖPNV-Fahrten, die in der Vergangenheit von einem Teil der Köln-Pass-InhaberInnen ohne gültiges Ticket durchgeführt wurden, erfolgen jetzt zu regulären Bedingungen.“*

Das heißt nichts anderes, als dass sie den „großen Erfolg“ der Staatsanwaltschaft im ÖPNV nur dadurch zugunsten des Sozialtickets reduzieren können, dass sie die Bedingungen für die NutzerInnen verbessern. Es wird Zeit die realen Kosten für die Verkehrsbetriebe zu ermitteln und danach dann die Kosten zu gestalten.

Die FDP spricht dagegen ganz gerne von der Haushaltsbelastung die durch die ärmeren Menschen in dieser Stadt verursacht werden. Das tut sie auch in ihrem Ergänzungsantrag wieder. Die Frage, die sich stellt ist eine Verteilungsfrage. Wofür ist die Stadt bereit Geld auszugeben? Für die Subventionierung des Konzerthauses jedes Jahr 4,8 Mio. Euro. Für die Subventionierung des Flugverkehrs jedes Jahr rund 20-25 Mio. Euro. Selbst für ein bisschen Wirtschaftsförderung aus dem Budget des Tiefbauamtes ist Geld da: So gibt die Stadt 1,6 Mio. Euro für den Bau der Tedi-Mauer in Brackel aus. Und der U-Turm ? 80 Mio. alles zusammen – ein Ende der Fahrentange ist nicht in Sicht.

Wie groß wären denn im Vergleich die Kosten für das VRR-Ticket? Die Verwaltung sagt in ihrer Vorlage rund 900.000 Euro voraus, abzüglich der übertragenden Mittel aus 2011. Die liegen auch noch mal in der Größenordnung von einer halben Million Euro. Wir reden also von 400.000 Euro. Das sind 2/3 der Renovierungskosten für das Big Tippi.

Meine Damen und Herren – nicht das Geld fehlt, der Wille fehlt!