

Berlin, 06. Dezember 2024

Das bundesweite Sozialticket: Für klimafreundliche Mobilität und soziale Teilhabe

Mobilität, als die Möglichkeit zur Ortsveränderung, stellt ein Grundbedürfnis des Menschen dar und ist ein essenzieller Bestandteil sozialer und gesellschaftlicher Teilhabe. Vom Weg zur Arbeit oder zu einer Bildungsinstitution, bis hin zur Erreichbarkeit von Einrichtungen der täglichen Versorgung oder der Aufnahme und Pflege sozialer Beziehungen prägt das Mobilitätsangebot den Alltag der Menschen in entscheidender Weise. Das Automobil (selbstbeweglich) hat in unserer Gesellschaft unter anderem deshalb einen so dominanten Stellenwert eingenommen, weil es das Versprechen von Unabhängigkeit und Selbstbestimmung in sich birgt. Die deutlicher werdenden klima- und umweltpolitischen Verheerungen des überdimensionierten motorisierten Individualverkehrs zeigen jedoch, dass an dieser Stelle ein gesellschaftlicher Bewusstseinswandel stattfinden muss. Doch auch ein Blick auf die vielfältigen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in verschiedenen Lebenslagen zeigt, wie exklusiv und einschränkend die einseitige Ausrichtung der Verkehrspolitik auf das Auto ist.

Kinder, Jugendliche und Ältere, Menschen mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen oder Behinderungen und Armutsbetroffene, die den Unterhalt für ein Auto nicht aufbringen können, sind in einer Umgebung ohne ausreichend ausgebauten und barrierefreien öffentlichen Nahverkehr teilweise stark eingeschränkt. Die sogenannte Mobilitätsarmut ist aber nicht nur durch eine Verkehrsarmut etwa in ländlich geprägten Räumen zu erklären. Auch in städtischen Regionen mit der nächsten U- oder S-Bahn-Station gleich nebenan gibt es soziale Exklusion durch Mobilitätsarmut. Die maßgebliche Frage ist hier ganz einfach: Reicht das Geld für ein Monatsticket oder nicht? Menschen in Armut weichen aufgrund der erhöhten Flexibilität häufig auf Einzelfahrscheine aus und begeben sich damit in einen ständigen Abwägungsprozess über die Notwendigkeit von Fahrten. Auf weite Strecken verzichten sie dann meist gänzlich. Im äußersten Fall kommen Menschen für das Fahren ohne Fahrschein ins Gefängnis, weil sie sich weder Ticket noch die auferlegte Geldstrafe leisten können. Um die 7.000 Menschen ereilt dieses Schicksal in Deutschland jährlich.

Zur breiten finanziellen Entlastung der Menschen wurde 2022 im Sommer der Energiekrise ein Experiment gewagt: Das 9-Euro Ticket. Erstmals gab es damit ein bundesweit gültiges und vor allem erschwingliches Ticket für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Für monatlich neun Euro war es allen Interessierten von Juni bis August 2022 zugänglich. Aus sozialer Sicht ein enormer Erfolg, da das 9-Euro-Ticket sehr stark von einkommensarmen Menschen genutzt wurde. Von denjenigen, die unter 1.000 Euro pro Monat zur Verfügung

haben, kauften fast zwei Drittel das Ticket. Bei Menschen mit höheren Einkommen waren es dagegen nur rund vierzig Prozent. Insbesondere Menschen in Ausbildung und Erwerbslosen war das Ticket eine große Unterstützung. Zugleich wurde in der Bilanz des 9-Euro-Tickets deutlich, dass eine an sozialen Realitäten orientierte Preisgestaltung und die barrierefreie ÖPNV-Ausweitung Hand in Hand gehen müssen. Nur so lässt sich der ökologisch nötige Umstieg vom Auto auf den ÖPNV, gerade auch in ländlichen Gebieten, dauerhaft erreichen. Vor allem ist der Ausbau auch für den Zugang für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen entscheidend. Denn das Experiment des 9-Euro-Tickets hat auch gezeigt, dass niedrige Preise bei gleichbleibendem Angebot etwa für Menschen mit Seheinschränkungen, im Rollstuhl, mit Kinderwagen oder Rollator angesichts von überfüllten Verkehrsmitteln zu Einschränkungen der Mobilität führen können. Die Einrichtung eines Nachfolgeangebots in Form des langfristig angelegten Deutschland- bzw. 49-Euro-Ticket kann dennoch ohne Zweifel als verkehrspolitische Errungenschaft angesehen werden. Nutzer*innen des ÖPNV mussten sich zuvor in einem Flickenteppich der Verkehrsverbünde und Tarifzonen zurechtfinden - und das zu hohen Kosten. Allerdings steht auch das Deutschlandticket unter Finanzierungsdruck, eine Preiserhöhung auf 58 Euro im Monat ist ab 2025 geplant und von weiteren Anpassungen im Laufe der Zeit ist fest auszugehen. Für viele Menschen bietet das Deutschlandticket derweil weiterhin einen vergleichsweise günstigen und unbürokratischen Zugang zu den öffentlichen Mobilitätsangeboten im Land. Anders als das Deutschlandticket sind die Sozialtickets nicht bundesweit vereinheitlicht worden. Es gibt viele Bundesländer, Kommunen und Verkehrsverbünde, die gar kein Sozialticket anbieten, während die Nutzung in anderen Fällen an bestimmte Bedingungen wie den Wochentag oder eine eng begrenzte Region geknüpft ist.

Das bundesweite Angebot für alle, dass das Deutschlandticket scheinbar gewährleistet, schließt also in der Realität Menschen mit wenig Geld aus. Deutlich wird das etwa beim Bürgergeld-Regelsatz. Für eine alleinstehende Person sind derzeit 50,49 Euro für den Bereich Verkehr eingeplant. Selbst wenn das Deutschlandticket im Jahr 2024 damit noch finanzierbar ist, bleibt den Leistungsempfängenden damit kein Spielraum für weitere Mobilität, sei es eine Fahrt mit dem Fernverkehr oder die Anschaffung oder Reparatur des Fahrrads. Da die Regelsätze ohnehin zu gering bemessen sind, um vor Armut zu schützen, ist zudem davon auszugehen, dass die monatlichen Ausgaben für das Abonnement eine zu große Belastung darstellen. Es besteht also eine erhebliche Mobilitätslücke für Menschen im Grundsicherungsbezug.

Um die Teilhabe aller an öffentlicher Mobilität zu ermöglichen, fordert der Paritätische Gesamtverband von Bund und Ländern ein im öffentlichen Personennahverkehr bundesweit gültiges Sozialticket als Ergänzung zum Deutschlandticket. Ein solches Sozialticket muss bundesweit erhältlich und mindestens allen Menschen zugänglich sein, die Sozialleistungen beziehen. Es muss ohne große Hürden zu erwerben sein, d.h. mit geringem Aufwand für den Nachweis der Berechtigung verbunden sein und standardmäßig beim Verkauf eines Abonnements des Deutschlandtickets angeboten werden. Außerdem muss es als monatliches Ticket ohne Abonnement und auch in nicht-digitaler Form verfügbar sein.

Für die meisten Menschen mit niedrigem Einkommen wäre ein Sozialticket in Höhe von etwa 25 Euro leistbar. Im Sinne der gesamtstaatlichen Aufgabe zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse liegt die Verantwortung für die Finanzierung, wie beim Deutschlandticket bereits realisiert, nicht bei den Ländern allein. Der Bund muss Wege der Finanzierung sicherstellen, sich dauerhaft an den Kosten zu beteiligen.

Allein in den Verkehrssektor flossen im Jahr 2020 25 Milliarden Euro an klimaschädlichen Subventionen. Es ist an der Zeit, diese öffentlichen Gelder umzustrukturieren und sozial-ökologisch einzusetzen. Darüber hinaus sind zukünftig andere Schuldenregeln für Bund und Länder vonnöten, die die Kernhaushalte entlasten und einen angemessenen Umgang mit den multiplen Krisen unserer Zeit ermöglichen. Für den Übergang der Finanzierung könnten zudem die Gelder aus dem Klima- und Sozialfonds des europäischen Emissionshandels für Wärme und Verkehr genutzt werden. Die Vorgaben des Fonds sehen vor, dass diese Mittel gezielt zum Schutz vulnerabler Gruppen eingesetzt werden.

Das Sozialticket ist kein “nice to have”, sondern ein entscheidendes Element, um die soziale Daseinsvorsorge zu stärken und Klimaschutz sozialverträglich zu gestalten. Um Mobilitätsarmut angemessen zu begegnen, braucht es darüber hinaus reduzierte Erweiterungen des Deutschlandtickets für Schüler*innen, Studierende und Auszubildene.

Aus sozial-ökologischer Sicht ist die gesellschaftliche Ausweitung der Nutzung von Bus und Bahn sehr begrüßenswert. Der Ausbau der öffentlichen barrierefreien Verkehrsleistungen und die Sicherstellung guter Arbeitsbedingungen muss mit dieser Entwicklung Schritt halten. Überfüllte Züge, lange Wartezeiten und Personalmangel schaffen ansonsten insbesondere für Menschen mit Behinderungen, ältere Menschen oder Familien mit kleinen Kindern neue Barrieren. Im ländlichen Raum muss die öffentliche Mobilität neben einer höheren Taktung des Nahverkehrs um flexible Lösungen wie z.B. Rufbussysteme oder Carsharing ergänzt werden.

Es ist an der Zeit, dass wir den öffentlichen Nahverkehr nicht vornehmlich als Kostenfaktor, sondern im Rahmen einer inklusiven Mobilitätswende als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge begreifen.

Kontakt: klimapolitik@paritaet.org