

Antrag

der Abgeordneten Katja Kipping, Katrin Kunert, Klaus Ernst, Dr. Gesine Löttsch, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Dr. Lothar Bisky, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Dr. Martina Bunge, Roland Claus, Dr. Dagmar Enkelmann, Diana Golze, Lutz Heilmann, Hans-Kurt Hill, Michael Leutert, Dorothee Menzner, Elke Reinke, Volker Schneider (Saarbrücken), Dr. Ilja Seifert, Frank Spieth, Dr. Kirsten Tackmann, Jörn Wunderlich und der Fraktion DIE LINKE.

Sozialticket für die Deutsche Bahn AG

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Das Recht auf Freizügigkeit, das in Artikel 11 des Grundgesetzes (GG), in Art. 13 der UN-Menschenrechtskonvention sowie in Art. II-105 der EU-Grundrechtscharta als Grundrecht festgeschrieben ist, bedarf einer materiellen Unterfütterung, wenn es als Recht auch von Menschen, die von staatlichen Transferleistungen abhängig sind, tatsächlich ausgeübt werden können soll. Mobilität ist ein elementares Merkmal unserer heutigen Gesellschaft. Mobilität ist für viele Menschen notwendige Voraussetzung, um am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben, um familiäre Kontakte zu pflegen, um sich politisch zu betätigen und am Arbeitsleben teilzunehmen. Leistungen nach dem Zweiten Buch Sozialgesetzbuch (SGB II), SGB XII sowie Asylbewerberleistungsgesetz beinhalten aber keine ausreichenden Anteile für Mobilitätskosten. Der Eckregelsatz enthält nur 11,04 Euro pro Monat für Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie 2,99 Euro für Reisen. Dabei kostet ein Einzelfahrschein im innerstädtischen öffentlichen Nahverkehr je nach Region bereits zwischen 1,20 und 2,20 Euro. Die Preise für Monatskarten oder für den Fernverkehr übersteigen diesen Betrag um ein Vielfaches. Deshalb und weil es immer mehr bedürftige Menschen gibt, bilden sich in immer mehr Städten und Kommunen Bündnisse, die für die Einführung von ermäßigten oder kostenfreien Sozialtickets für den lokalen oder regionalen öffentlichen Nahverkehr eintreten. Diese konnten in einigen Städten und Regionen bereits ein Sozialticket durchsetzen, so etwa in Berlin, in Dortmund, Leipzig oder in Köln. In vielen Orten stehen soziale Bündnisse in Verhandlungen mit der örtlichen Verwaltung und Verkehrsunternehmen oder arbeiten an Volksbegehren zur Durchsetzung eines Sozialtickets. Diese Bemühungen sind zu unterstützen. Ihnen stehen auf der Ebene des überregionalen öffentlichen Fernverkehrs keine vergleichbaren Möglichkeiten oder Initiativen gegenüber, obwohl dies angesichts der Kosten für Fahrten mit der Deutschen Bahn AG, die von Menschen im Transferleistungsbezug kaum aufzubringen sind, dringend notwendig wäre. Die Einführung eines Sozialtickets für die Deutsche Bahn AG würde dieses Defizit beseitigen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung deshalb auf,

darauf hinzuwirken, dass ein Sozialticket für die Deutsche Bahn AG eingeführt wird, um Bezieherinnen und Beziehern bedürftigkeitsgeprüfter Transferleistungen Mobilität im öffentlichen Fernverkehr zu ermöglichen, und die Vertreterinnen und Vertreter in den Gesellschaftsgremien der Deutschen Bahn AG auf die Einführung eines solchen Sozialtickets zu verpflichten.

Dieses soll sich an folgenden Kriterien orientieren:

1. Das Sozialticket für die Deutsche Bahn AG entspricht der Bahncard 25, die Anspruchsberechtigte zum Preis von fünf Euro erhalten.
2. Anspruchsberechtigt sind Leistungsbeziehende nach dem SGB II, dem SGB XII und dem Asylbewerberleistungsgesetz sowie deren Angehörige.
3. Die Ausgabe des Sozialtickets für den Bahnverkehr erfolgt möglichst unbürokratisch und nicht stigmatisierend.

Berlin, den 16. September 2008

Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion

Begründung

Der Bund kann über seine Vertretung in den Aufsichtsgremien der Deutschen Bahn AG Einfluss auf die Preisgestaltung und die Gewährung von Ermäßigungen für bestimmte Personengruppen nehmen. Als Hüter der Verfassung hat er die Pflicht, die Ausübung der Grundrechte zu gewährleisten und seinen verfassungsmäßigen sozialstaatlichen Auftrag zu erfüllen. Hierzu gehört, die in Artikel 11 GG gewährte Freizügigkeit auch materiell zu ermöglichen und die Menschenwürde zu wahren, indem soziale Ausgrenzung verhindert wird. Die Ermöglichung von Mobilität ist hierfür zentral. Ihre Förderung sollte aus ökologischen Gesichtspunkten auf den öffentlichen Personenverkehr ausgerichtet sein. Mobilität muss sowohl durch eine ausreichende Berücksichtigung im staatlich garantierten Existenzminimum als auch auf dem Wege der Ermäßigung von Fahrkartenpreisen auf regionaler und überregionaler Ebene gewährleistet werden. Deshalb soll in Ergänzung zu einer sofortigen Anhebung des Eckregelsatzes im SGB II und SGB XII auf 435 Euro sowie der Anhebung der Leistungen des Asylbewerberleistungsgesetzes auf das Niveau dieser Systeme ein Sozialticket für den Bahnverkehr eingeführt werden, das zum Bezug deutlich verbilligter Fahrkarten berechtigt.

Aus Gründen der Praktikabilität kann ein solches Sozialticket wie folgt in das bestehende Preis- und Ermäßigungssystem der Deutschen Bahn eingepasst werden: Menschen, die über ihren Transferleistungsbescheid bzw. den ihrer Bedarfsgemeinschaft ihre Berechtigung für ein Sozialticket für den Bahnfernverkehr nachweisen können, erhalten an den DB-Verkaufsstellen eine Bahncard 25 zum Preis von fünf Euro. Diese ermöglicht in Kombination mit den so genannten Sparpreisen eine Ermäßigung von bis zu 62,5 Prozent. Mit einer Bahncard 50 wären hingegen nur maximal 50 Prozent Ermäßigung möglich. Damit wird dem Interesse des Unternehmens an einfacher Handhabbarkeit ebenso Rechnung getragen wie dem Interesse von Hilfebedürftigen an möglichst hohen Ermäßigungen und einem unbürokratischen, nicht stigmatisierenden Verfahren.

Es ist davon auszugehen, dass die Deutsche Bahn AG aufgrund einer verstärkten Nutzung des Bahnfernverkehrs durch Transferleistungsbezieherinnen und -bezieher Verluste, die ihr durch die verbilligte Abgabe der Bahncard 25 entstehen, wieder ausgleichen kann.

elektronische Vorab-Fassung*