

## Wie ist der Stand hinsichtlich des VRR-Sozialtickets?

Input zur Aktionskonferenz am 20.6.2011 (Dortmund)

Während wir noch vor wenigen Wochen spekuliert haben, was denn der VRR wohl aushecken mag, werden die Dinge mittlerweile immer klarer.

So liegt uns neben einer Zusammenfassung der Gutachter-Ergebnisse eine VRR-Präsentation vor, aus der u.a. die derzeitige Beschlusslage in der SPD-Fraktion (VRR) hervorgeht. Ferner hat der VRR, provoziert durch unsere Pressearbeit, mittlerweile eingeräumt, dass die Einführung erneut verschoben werden muss, diesmal auf kommenden Herbst.<sup>1</sup>

Hier das Wichtigste in Kürze:

1. Die schwarz-grüne Koalition im VRR ist zwar noch nicht offiziell aufgekündigt, besteht aber de facto nur noch auf dem Papier.  
Auch wenn der Fraktionsvorsitzende Heidenreich jüngst in einem Interview mit der WAZ so getan hat, dass er nach wie vor „guter Hoffnung“ sei, dass im VRR ein Sozialticket umgesetzt werde<sup>2</sup>, scheinen die Vorstellungen von CDU und Grünen diesbezüglich jedoch mittlerweile weit auseinander zu liegen.
2. Die großen Verkehrsunternehmen im VRR - allen voran BOGESTRA, DSW21 und Rheinbahn – haben es mithilfe eines externen Gutachtens sowie Rückenwind aus den Reihen von SPD und FDP geschafft, die Dinge so darzustellen, als seien die Belastungen aus einem ermäßigten Monatsticket für den VRR indiskutabel hoch. Und nur für den Preis von Leistungseinschränkungen, Einsparungen im Personalbereich und/oder eine allgemeine Fahrpreiserhöhung hinzubekommen.

Sie behaupten, dass der Verbund selbst bei einem Preis von 22,50 € mit Einnahmenausfällen von 39-41 Mio. € jährlich rechnen müsse, plus bis zu 12 Mio. an Verwaltungskosten.<sup>3</sup> Dem stünden – als Entlastung - nur ca. 15 Mio. € an Landeszuschüssen gegenüber.

3. Auf diesem Hintergrund ist die Wahrscheinlichkeit hoch, dass sich SPD und CDU auf Ebene des VRR zusammentun werden, um eine Minilösung auf den Weg zu bringen.  
Sie wollen einerseits nicht die vom Land in Aussicht gestellten Zuschüsse zur Einführung von Sozialtickets vorbeiziehen lassen, andererseits aber auch keinen einzigen Cent dazutun (weder aus den Etats der beteiligten Kommunen und/oder Verkehrsunternehmen, noch durch eine Mehrbelastung anderer Kundengruppen).
4. Die passende, entsprechend abgespeckte Lösung muss schnell gefunden werden, weil eine Bezuschussung durch das Land schon in diesem Jahr nur in Betracht kommt, wenn dem Ministerium bis zum 30.6. ein verbindlicher Beschluss zur Einführung eines „Sozialtickets“ vorgelegt wird. Genau für den 30.6. ist eine Sitzung

<sup>1</sup> s. <http://agora.free.de/sofodo/themen/allgem-gesamt/vrr-bestaetigt-verschiebung-des-sozialtickets>

<sup>2</sup> s. „Prellbock fürs Sozialticket“, WAZ v. 6.6.2011

<sup>3</sup> Vgl. Beschlussvorlage für die VRR-Gremien, Drucks.-Nr. M/VIII/2010/0086/1 v. 24.9.2010 (einschl. Anlage)  
In der Drucksache werden noch 3 Alternativen für das Sozialticket gerechnet, oder besser gesagt sechs. Seit dem Sitzungsblock September/Oktober 2010 stand dann in den VRR-internen Beratungen nur noch ein Abgabepreis von 22,50 €/Monat zur Debatte (politische Vorgabe). Und zwar für ein Ticket1000, Preisstufe A1 bzw. A2, in einer reichlich abgespeckten Version.

Zu den Verwaltungskosten s. VRR-Vorlage M/VIII/2010/0123 v. 25.11.2010

des Ausschusses für Tarif und Marketing des VRR anberaumt; sie könnten es u.U. also gerade noch schaffen, die Zeitvorgabe zu erfüllen.

5. Die SPD im VRR, unter Vorsitz von Ernst Prüsse aus Dortmund, favorisiert ausweislich des oben erwähnten Papiers<sup>4</sup> derzeit eine Lösung, die sich an das sog. Hannoveraner Modell anlehnt.  
Die ursprüngliche Idee einer monatlich zu erwerbenden Basis- oder Grundkarte (aufklebbare Marken), die dann zum Kauf ermäßigter Fahrscheine berechtigt, wurde verworfen, weil diese eine „zu hohe Hemmschwelle“ bilde<sup>5</sup>. Die Berechtigungskarte soll nur 1x gekauft werden müssen.  
Da dieses Zugeständnis – unter o.g. Maßgaben – die finanziellen Spielräume deutlich einengt, soll es als ermäßigtes Angebot für einkommensschwächere Kunden nur noch einen 20-prozentigen Rabatt auf 4er-Tickets geben (ob nur Preisstufe A oder alle Preisstufen, weiterhin unklar). Nach den Prognosen der VRR-Verwaltung bewegt sich dieses „Modell“ mit einer erwarteten Mindereinnahme von 14,25 Mio. € pro Jahr noch soeben innerhalb des Zuschussrahmens, den der VRR vom Land erwarten kann.<sup>6</sup>
6. Ich sollte ferner erwähnen, dass sich die Höhe der Landeszuschüsse voraussichtlich nicht nach der Zahl der verkauften Tickets, sondern nach der Zahl der grundsätzlich Berechtigten richten wird.<sup>7</sup>
7. Somit ist es gut denkbar, dass die Millionen des Landes ganz oder teilweise einfach in den Kassen des VRR „versickern, ohne positive Effekte für die Betroffenen zu erzielen“, wie schon der Bochumer DGB-Chef Hermund in der Presseerklärung v. 7.4.2011<sup>8</sup> zurecht mutmaßte.  
Zumal wir die Kalkulation der VRR-Verwaltung für das von der SPD favorisierte „Modell“ rechnerisch ohnehin nicht überprüfen können.

Das Ganze wäre, wenn es denn so käme, eine pure Alibiveranstaltung. Und für den VRR ein wunderbarer Trick, um sich aus der Landeskasse zu bedienen.

Kai Wiedermann hat völlig Recht, wenn er kürzlich in der WAZ betonte:<sup>9</sup>

*>>Das Sozialticket, das sagt schon der Name, ist eine soziale Leistung. Soziale Leistungen im Öffentlichen Personennahverkehr gibt es viele: das Schüler-Ticket, das Studenten-Ticket, das Bären-Ticket für Senioren. Nicht zu vergessen: Jeder „normale“ Fahrschein, der aus dem Automat kommt, kostet dank Steuergeld weniger als er kosten müsste, betriebswirtschaftlich gesehen.  
Gegen Subventionen für den Nahverkehr ist nichts einzuwenden. Er ist ein öffentliches Gut. Er hält eine Gesellschaft in Bewegung, die immer mobiler, immer flexibler sein muss.*

4 VRR-Präsentation „Neue SozialTicketüberlegungen im VRR (für SPD-Fraktion), Stand: Essen, 13.4.2011

5 a.a.O., Seite 6

6 Erreicht werden sollen mit diesem „Angebot“ in erster Linie sog. Seiten- oder Gelegenheitsfahrer (vgl. VRR-Drucks Z/VIII/2011/0210 v. 31.5.2011, S. 12)

7 Bemessungsgrundlage soll sein: die Summe aller LeistungsbezieherInnen nach SGB II und SGB XII s. Landtags-Drucks. Nr. 15/490 v. 24.3.2011, S. 2f; auch: VRR-Vorlage M/VIII/2010/0123 v. 25.11.2010, S. 3f

8 s. <http://agora.free.de/sofodo/themen/allgem-gesamt/dgb-wo-bleibt-das-sozialticket-im-vrr>

9 „Klarheit schaffen“, Kommentar von K. Wiedermann, WAZ v. 8.6.2011

<http://www.derwesten.de/nachrichten/Klarheit-schaffen-von-Kai-Wiedermann-id4741331.html>

(...)

*Verbilligte Tickets für Hartz-IV-Empfänger oder Geringverdiener wären ein Gewinn. Vor allem im Revier, in diesem Ballungsraum. Sie müssten so gemacht sein, dass sie helfen, Stadtgrenzen zu überwinden. <<*

Öffentlicher Verkehr ohne Bezuschussung geht einfach nicht. Und: Hier geht es nicht um den Flug nach Malle, nicht mal um eine Spritzfahrt nach Berlin, sondern um die normale, alltägliche Beweglichkeit innerhalb der eigenen Stadt, der eigenen Region. Sie ist für viele, dank Niedriglohn und knappen Sozialleistungen, schon lange keine Selbstverständlichkeit mehr.

Und was wirklich frappierend ist: Der VRR und ganz besonders die Sozialdemokraten in der Verbandsversammlung nehmen sich nicht mal einen Hauch Verantwortung an für die Mobilitätsengpässe der einkommensschwächeren Haushalte an Rhein und Ruhr.

Von daher sollten wir überlegen, was wir noch tun können, um den VRR dazu zu bewegen, ein Sozialticket einzuführen, das diesen Namen wirklich verdient.

Heiko Holtgrave, Sozialforum Dortmund  
21.6.2011