

Aktuelle Infos und Einschätzungen zum 30-Euro-Ticket des VRR

Zum 1. November 2011 wurde im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) ein „Sozialticket“ eingeführt (wir nennen es – vor allem wegen des Preises – in unseren Flugblättern etwas despektierlich „30-Euro-Ticket“). Es handelt sich um eine Monatskarte, die zur Nutzung sämtlicher öffentlicher Verkehrsmittel rund um die Uhr berechtigt, allerdings nur innerhalb eines Tarifgebiets (Preisstufe A).¹

Das Ticket kostet 29,90 € im Monat und ist personengebunden (immerhin ohne Abo-Bindung). Der Preis und auch die weitere Ausgestaltung sind Ergebnis lauter fauler Kompromisse zwischen den in den VRR-Gremien vertretenen Parteien² einerseits sowie zwischen Politik und Verkehrsunternehmen andererseits. Und es wäre vermutlich nicht mal dazu gekommen, wenn nicht die rot-grüne Minderheitsregierung in Düsseldorf auf unseren langjährigen Druck hin 2011 ein Förderprogramm zur Einführung von Sozialtickets aufgelegt hätte.

Der Widerstand aus einigen Städten, von Seiten der größeren Verkehrsunternehmen im VRR sowie von Seiten der VRR-SPD³ gegen die Einführung von Sozialtarifen war riesig. Und wurde teilweise mit viel Radau über die Presse ausgetragen. Daher zogen sich die internen Debatten rund 1 ½ Jahre hin; die Einführung wurde wiederholt verschoben. Das neue „Angebot“ ist zunächst zeitlich begrenzt bis Ende 2012 („Pilotprojekt“). Und nicht mal alle VRR-Kommunen nehmen daran teil – einige, darunter Städte wie Dortmund, Wuppertal und Hagen, hielten bis zum Ende an ihrer ablehnenden Haltung fest. In Dortmund gibt es für die gleiche Zielgruppe stattdessen ein lokales „Angebot“: Eine ermäßigte Monatskarte im Abo, die erst ab 9 Uhr genutzt werden kann und mittlerweile 33,04 € kostet.

Wer ist berechtigt?

Gedacht ist das Angebot für Hartz IV-Empfänger, Asylbewerber, Geringverdienende (sog. AufstockerInnen sowie Wohngeldbezieher) und für Menschen mit einer schmalen Rente. (Grundsicherungs-Empfänger). Insgesamt immerhin 850.000 Personen in den am Projekt beteiligten Kommunen.

Was bedeutet Preisstufe A?

In Großstädten deckt die Preisstufe die ganze Stadt ab, bei kleineren Städten und Gemeinden auch mehrere Gemeinden, in Landkreisen in der Regel nur Teile des Kreisgebiets.

Grundsätzlich kann die Monatskarte auch über die Grenzen dieses Geltungsbereichs hinaus genutzt werden. Hierzu muss jedoch pro Person und Fahrt ein sog. VRR-Zusatzticket gelöst werden, für welches es keine Ermäßigung gibt. Das Zusatzticket kostet aktuell 2,40 €, bei weiteren Strecken 3,50 €.

Hauptargument der Gegner

aus den Verkehrsbetrieben und der VRR-SPD war, dass die – ohnehin klammen Städte und Gemeinden – auch unter Berücksichtigung der Landesmittel noch auf beträchtlichen Mehrausgaben bzw. Mindereinnahmen aus dem „Sozialticket“ sitzen bleiben würden. Die diesbezüglichen Befürchtungen der Verkehrsbetriebe und einiger VRR-Kommunen waren

1 In Großstädten, die aus 2 Tarifgebieten bestehen, gilt die Karte in der Gesamtstadt.

2 In dieser Wahlperiode vertreten: nur SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen

3 Hier hat sich besonders der Dortmunder Ernst Prüsse unangenehm hervorgetan, der zugleich als SPD-Fraktionsvorsitzender im VRR als auch als Fraktionsvorsitzer im Dortmunder Rat fungiert.

jedoch an den Haaren herbeigezogen, wie Akoplan schon im August letzten Jahres nachgewiesen hatte.⁴

Tatsächliche Inanspruchnahme

Seit ein paar Wochen liegen erste Nutzerzahlen aus dem Pilotprojekt vor. Danach ist der Absatz an „Sozialtickets“ äußerst bescheiden. In den ersten 3 Monaten des Pilotprojekts wurden zusammengenommen rd. 108.000 ermäßigte Monatskarten verkauft; das entspricht im Schnitt etwa 4,2 Prozent des Berechtigtenkreises. Gerechnet hatten die Experten vom VRR vorher mit einer Beteiligung von 14 Prozent. Die o.g. Gegner waren teils sogar von noch höheren Beteiligungen ausgegangen.

Selbst im dritten Monat nach Einführung – neuere Daten sind noch nicht verfügbar – war nicht jeder siebte (wie erwartet), sondern nur jeder zwanzigste Berechtigte mit einem solchen Ticket unterwegs (41.500). Im neu hinzu gekommenen Niederrhein-Gebiet (ehemaliger VGN-Raum) sieht es mit dem Absatz sogar noch finsterner aus: Hier betrug die Nutzerquote im Januar nach VRR-Angaben nur 0,4 Prozent.⁵

Sechs Monate nach Einführung des VRR-Tickets haben sich damit die Befürchtungen der Sozialticket-Initiativen und alle unsere Kritikpunkte voll bestätigt.

- Das VRR-„Sozialticket“ ist vor allem zu teuer
18,41 € pro Monat werden von der Bundesregierung im Rahmen der Regelsätze nach SGB II bzw. SGB XII für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel im Orts- und Regionalverkehr zugestanden. Das sind 11,50 € weniger, als der VRR für die neue Monatskarte verlangt. Da auch alle anderen Bedarfspositionen im Regelsatz äußerst knapp bemessen sind, besteht für die betroffenen Haushalte kaum Raum, die Differenz durch Minderausgaben an anderer Stelle aufzufangen. AsylbewerberInnen wie auch HeimbewohnerInnen wird für ihre persönlichen Bedürfnisse nur ein schmales Taschengeld zugestanden. Das heißt, diese Personengruppen haben faktisch überhaupt keine Möglichkeit, am VRR-Pilotprojekt zu partizipieren, und bleiben komplett von der ÖPNV-Nutzung ausgeschlossen.
- Das VRR-„Sozialticket“ bietet eine zu kurze Reichweite
Das ermäßigte Monatsticket ist lediglich innerhalb eines Tarifgebietes (Preisstufe A) gültig. Dies geht – insbesondere in den kleineren Städten und Flächenkreisen – an der Lebensrealität vieler Berechtigter vorbei. Beispielsweise, weil die nächstgelegene günstige Einkaufsmöglichkeit sich oft im angrenzenden Stadtteil der Nachbarkommune befindet. Wir meinen: In Landkreisen muss die jeweilige Kreisstadt von allen Orten im Kreis mit dem Ticket erreichbar sein. Denn für das Lösen von Zusatztickets besteht erst recht kein finanzieller Spielraum.
- Das VRR-„Sozialticket“ trägt zur Ausgrenzung und Diskriminierung bei
Auf der Monatskarte ist in fetten Buchstaben „SozialTicket“ aufgedruckt – eine völlig unnötige Stigmatisierung der Betroffenen.
Diskriminierend obendrein die gegenüber allen anderen VRR-Monatskarten ver-

⁴ <http://www.akoplan.de/Zusammenhang%20Preis-Nachfrage-Umsatz.pdf>

⁵ Ganz ähnlich die Entwicklung beim Dortmunder „Un-Sozialticket“ (zum Preis von 33,04 Euro). Von den ursprünglich 24.000 Abonnenten – das waren damals fast 25 % der Berechtigten – sind nur noch 7.000 übrig geblieben.

minderten Mitnahmemöglichkeiten ab 19 Uhr bzw. an Wochenenden. Wir halten es für unverzichtbar, dass Berechtigte die Möglichkeit haben, Busse und Bahnen am Wochenende gemeinsam mit der gesamten Familie zu nutzen, um soziale Kontakte aufrecht zu erhalten.

Im übrigen, das lässt sich bereits jetzt absehen, wird keine einzige der beteiligten Kommunen auf irgendwelchen Mehrausgaben bzw. Mindereinnahmen sitzen bleiben.⁶

Wir meinen: Mehr als 15 Euro sind für ein bedarfsgerechtes Sozialticket nicht drin! Der – diskriminierungsfreie - Zugang zu umweltschonender Mobilität sollte für alle Menschen in unserer Region eine Selbstverständlichkeit sein. Auch für solche mit knappem Portemonnaie. Denn gerade die sind ja in besonderer Weise von den öffentlichen Verkehrsmitteln abhängig.

Deshalb werden wir nicht locker lassen. Wir werden das Thema auf die kommenden Mai-Demos des DGB an Rhein und Ruhr tragen. Und für den **5. Mai** haben wir einen gemeinsamen **Aktionstag der Sozialticket-Initiativen** abgesprochen, mit (dezentralen) Aktionen in Düsseldorf, Dortmund, Wuppertal und Wesel/Niederrhein.

Im Rahmen dieser Aktionen werden wir selbstverständlich auch um weitere TeilnehmerInnen für die laufende Mitnahme-Kampagne „Aktion Freifahrt“ bzw. „Aktion Ich-nehm-Dich-mit“ werben.

Siehe hierzu die Webseiten www.ich-nehm-dich-mit.de, <http://roterpunkt.bastawuppertal.de>, www.sozialticket-duesseldorf.de, www.attac-niederrhein.de/AN_sozialticket.htm sowie www.sozialticket.info

Heiko Holtgrave, Akoplan
27. April 2012

⁶ Überlegungen im VRR zu einer vorsichtigen „Nachbesserung“ des Angebots sind dem Vernehmen nach vor dem Hintergrund des geplatzten Landeshaushalts für 2012 vorerst auf Eis gelegt worden.