

Unser Vorschlag für den RVR-Wettbewerb '1.000 ruhrideen' (Langfassung)

Ein Sozialticket, das seinen Namen auch verdient

Mobilität ist kein Luxusartikel, schon gar nicht in einem so reichen Land wie der Bundesrepublik. Aber die Zahl der von Armut betroffenen Menschen, die sich selbst die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel kaum noch leisten können, wächst seit Jahren. Viele Menschen in unserer Region müssen von Hartz IV oder Sozialgeld leben. Hinzu kommen weitere von Armut Betroffene, die z.B. eine niedrige Rente beziehen, einen Lohn bekommen, der kaum zum Leben reicht oder die auf Unterstützung als AsylbewerberInnen angewiesen sind. Armut ist vor allem Ausdruck für soziale Ungleichheit. Armut bedeutet tendenziell Ausgrenzung vom sozialen und kulturellen Leben.

Die Möglichkeit, Busse und Bahnen zu nutzen, ist Voraussetzung, um soziale Kontakte aufrecht zu halten. Mobilität ist – um nur ein paar Beispiele zu nennen - wichtig für die Arbeitsplatzsuche, für Arztbesuche oder auch nur, um preisgünstig einkaufen zu können.

Die Notwendigkeit der Teilhabe ist auch durch langjährige Rechtsprechung zum BSHG und später zum SGB II anerkannt. Zum erforderlichen Umfang gibt es jedoch verschiedene Auffassungen. Aus unserer Sicht muss unabhängig von Einkommen und Alter der Betroffenen zumindest die Beweglichkeit innerhalb der eigenen Stadtgrenzen sichergestellt sein, bei Landkreisen entsprechend innerhalb der Kreisgrenzen. Und zwar ohne tages- oder jahreszeitliche Einschränkungen, und ohne Einschränkungen bezüglich der Fahrtenhäufigkeit.

Eigentlich müssten die Leistungssätze in den gesetzlichen Sicherungssystemen eine solche Grundversorgung im Bereich Mobilität auch hergeben. Das Problem entsteht erst dadurch, dass die Sätze nicht den im Öffentlichen Nahverkehr üblichen Preisen angepasst sind und nicht mit den Preissteigerungen im ÖPNV mitwachsen. Der aktuelle Bedarfssatz für die Nutzung von Bus&Bahn beträgt für einen alleinstehenden Erwachsenen 19,44 € im Monat - bei Eheleuten bzw. Lebenspartnerschaften, Kindern und Heranwachsenden sogar nur anteilig.

Der gesetzliche Regelsatz ist leider nicht nur in diesem Detail wirklichkeitsfremd, sondern u.E. auch vom Gesamtbetrag her unzureichend, und zwar quer über alle Altersgruppen. So dass keine nennenswerten Ausweichmöglichkeiten bestehen, um mögliche Mehrkosten im ÖPNV auffangen zu können.

Besonders in den großflächigen Städten wie auch in den Landkreisen, am Niederrhein und an den Rändern des Ruhrgebiets, sind viele nötige Wege nicht zu Fuß zu bewältigen. Nicht zuletzt ist auch die hohe Anzahl sog. „Schwarzfahrer“ auf diese prekäre Situation einkommensschwacher Menschen zurückzuführen; mit der Folge – vermeidbarer - Kriminalisierung und unnötigen, hohen Kosten für die öffentliche Hand.

Der **Verkehrsverbund Rhein-Ruhr** (VRR) hat nach langem Drängen Ende 2011 ein rabattiertes Angebot auf den Markt gebracht, das sog. Sozial- oder Mobilitätsticket. Es ist für BezieherInnen von Transferleistungen sowie für Geringverdienende gedacht, aber beim Preis haben die Verantwortlichen im VRR völlig danebengegriffen.

Die Monatskarte **kostet 29,90 €**, also **10 Euro mehr als im Regelsatz vorgesehen**, und gilt ausschließlich in der eigenen Stadt bzw. im eigenen Kreis.

Wir hatten in den Jahren zuvor in Dortmund erlebt, dass die Zahl der Sozialticket-Abonnenten mit der Preiserhöhung am 1. Februar 2010 von 15 auf 30 Euro massiv einbrach - von gut 24.000 (=25 % der Berechtigten) auf zuletzt unter 7.000 Abos. Der erste Preis war ganz offenkundig passend, der zweite nicht. Es ist bedauerlich, dass die politischen Fraktionen im VRR 2011 nicht bereit waren, daraus die richtigen Lehren zu ziehen.

Und es kam beim VRR dann auch, wie von uns erwartet: Im Jahre 2012 nutzten durchschnittlich nur 5,3 % der Berechtigten das neue „Angebot“ (in absoluten Zahlen: 48.200 Personen/Monat). Das ist in unseren Augen schlicht ein Skandal!

Gut gemeint, aber leider ein Flop: das VRR-Sozialticket

Entwicklung des Absatzes lt. VRR-Angaben seit der Einführung im November 2011*

Monat	verkaufte Tickets	In % der Berechtigten**
Nov. 2011	31.097	3,4
Dez. 2011	31.134	3,4
Jan 2012	43.092	4,7
Feb 2012	43.581	4,8
März 2012	46.344	5,1
Jun 2012	47.300	5,2
Aug 2012	48.700	5,3
Nov 2012	55.000	6,0
VRR-Durchschnitt 2012	rd. 48.200	ca. 5,3 %

* Zahlen für 2013 liegen uns noch nicht vor.

** Basis 2012: ca. 911.000 Berechtigte im VRR-Raum (=Teilmenge)

Zusammengestellt von: AKOPLAN – Institut für soziale und ökologische Planung e.V., Dortmund

Hinzu kommt, dass der VRR nach einer Berechnung von Akoplan, Dortmund, selbst die für Sozialtickets zur Verfügung stehenden Zuschussmittel des Landes in den Jahren 2011/2012 nur etwa zur Hälfte ausschöpfen konnte. Der Grund ist schlicht und einfach, dass das sog. „Sozialticket“ des VRR zu teuer ist und der Absatz weit hinter den Erwartungen der VRR-Planer zurückbleibt.

Der RVR hat sich einer umweltverträglichen Mobilität verschrieben. Sie sei – so heißt es auf Ihrer Website - „für dicht besiedelte Regionen wie das Ruhrgebiet von immer größer werdender Bedeutung“. Und es gab kürzlich, haben wir mitbekommen, sogar einen zweitägigen „Fachdialog“ zum Thema Verkehr & Mobilität.

Daher würden wir uns wünschen, dass sich der Regionalverband gegenüber dem VRR im Sinne unserer Forderung nach wirklich bezahlbarer Mobilität einsetzt. Nach wie vor denken wir, dass 15 € für eine Monatskarte für die über eine Million Berechtigten angemessen wären. Denn schließlich muss für jede einzelne Fahrt über die eigene Stadtgrenze hinaus ein Zusatzticket gelöst werden.

Nur am Rande:

Es ist durchaus nicht selbstverständlich, bei der Mobilität von einkommensschwachen Haushalten immer gleich in öffentlichen Verkehrsmitteln zu denken. Aber erstens handelt sich – anders als beim MIV - um eine umweltfreundliche Mobilität. Und zweitens geht auch der Sozialgesetzgeber davon aus, dass Menschen bzw. Haushalte, die im Bezug von Arbeitslosengeld II oder Grundsicherung stehen, keinen PKW haben und ihren Mobilitätsbedarf, soweit nötig, mittels öffentlicher Verkehrsmittel erledigen sollen. Auch auf diesem Hintergrund kommt den öffentlichen Verkehrsleistungen eine besondere Bedeutung zu. Auch die Verkehrsbetriebe müssen lernen: Mobilität ist ein Recht und nicht einfach eine Dienstleistung. Vielleicht können Sie uns bei der nötigen Überzeugungsarbeit unterstützen.

Sozialforum Dortmund
28. Juni 2013

Mehr unter: <http://agora.free.de/sofodo/themen/do-spez-1/sozialticket>

Kontakt:
Sozialforum Dortmund
c/o AKOPLAN - Institut für soziale und ökologische Planung e.V.
Huckarder Str. 10-12, 44147 Dortmund
info@akoplan.de oder
sofodo-info@list.free.de