

**Stellungnahme des Ortsverbands DIE LINKE. Bergisch Gladbach zum VRS-Sozialticket**

## **Ein VRS-Sozialticket muss bezahlbar sein!**

**Mobilität und soziale Teilhabe sind Grundrechte – Ein Sozialticket ist eine Notwendigkeit**

Die Lebensverhältnisse in NRW fallen zunehmend auseinander. Während die Verarmung breiter Bevölkerungsschichten zunimmt, können immer weniger Menschen am gesellschaftlichen und kulturellen Leben teilhaben. In einigen Kommunen in NRW gibt es bereits erfolgreiche Stadt-Pass oder Sozialticket-Modelle zur Unterstützung von Menschen in finanziellen Notlagen. Das Recht auf Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe darf aber nicht vom Wohnort abhängig sein. Jeder Mensch muss in NRW durch Mobilität auch einen faktischen Zugang zu gesellschaftlicher Teilhabe haben – für die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse trägt das Land letztlich die Verantwortung.

### **Das VRS-Sozialticket ist eine Mogelpackung:**

Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) legt ein Tarifmodell für ein verbundweites Sozialticket ab 2012 vor. Dabei bestätigt der Tarifvorschlag die Befürchtungen der Linken: Bei dem Sozialticket handelt es sich um eine Mogelpackung. Hier die Kritik im Einzelnen:

1. Die angesetzten Rabattierung von 40% ist zu gering, denn das bedeutet bei der Preisstufe 1b (Cityticket) einen hohen Preis von 33,20 €. Bei einem Regelsatz von 364 € (SGB2) ist dies für die berechtigten Nutzer schwer zu bezahlen. Im Bedarfsatz SGB2 sieht der Gesetzgeber lediglich 18,41 € für Bus und Bahn vor. Der Preis eines Sozialtickets sollte diesen monatlichen Satz, der vom Bund vorgegeben ist, nicht überschreiten, denn schon diese Bedarfsätze sind viel zu niedrig angesetzt.
2. Die Orientierung des VRS an dem Tarif 1b wird dem Fahrverhalten nicht überall gerecht. In der Präsentation (siehe VRS-Vorschlag anbei) wird deutlich, dass im Rheinisch-Bergischen-Kreis ein Drittel der Nutzer in benachbarte Städte und Kreise fahren. Hier benötigt man mind. den Tarif 2b. Bürgerinnen und Bürger in den Flächenkreisen kommen mit dem Tarif 1b nicht weit. Dieser ist lediglich für die größeren Städte interessant. In den Großstädten und in den Kreisstädten finden sich nicht nur das größere Freizeit- und Kulturangebot, sondern auch Behörden, etc. Kunden in Burscheid benötigt für eine Fahrt in die Kreisstadt Bergisch Gladbach Preisstufe 3. Im Rhein-Sieg Kreis benötigt man für eine Fahrt von Bornheim in die Kreisstadt Siegburg Preisstufe 4.
3. Die wohngeldberechtigten Einwohner/innen und Geringverdiener/innen wurden aus dem Berechtigtenkreis herausgenommen, obwohl sie in Köln und Bonn schon ein Sozialticket bekommen.
4. Für Kinder wird in dem Tarifmodell gar kein ermäßigter Tarif mehr angeboten.
5. Der Vorschlag des VRS sieht keinen Rabatt für Einzelfahrscheine vor.
6. Die Zahlen, die der VRS zu Grunde legt, werden nicht transparent dargelegt und auch die Erhebung dieses Materials bleibt undurchsichtig. Wir fordern den VRS auf, uns die entsprechenden Untersuchungen, Fragebögen und Basiszahlen zur Verfügung zu stellen.
7. Die VRS berechnet bei der Einführung des Sozialtickets keine Neukundengewinnung, sondern geht von statischen Nutzerzahlen aus. Bei der Einführung eines Tarifs von 15 € würden die Verkaufszahlen steigen, welche die Erlöse erhöhen würden und trotzdem keine zusätzlichen Fördermittel erfordern.
8. Durch einen niedrigeren Preis wird die Zahl der Schwarzfahrer deutlich verringert. Dies führt nicht nur zu einer Entkriminalisierung der Bedürftigen, sondern auch zu einer besseren Kostendeckung des Fahrbetriebs.

9. Der benötigte Förderbedarf für ein Sozialticket wird vom VRS deutlich zu hoch angesetzt, wie selbst VRS-Studien belegen (siehe Anhang zum Finanzbedarf). Tatsächlich kann man von deutlich geringerem Förderbedarf bei anderen Tarifen ausgehen (30-50% Differenz). Mit der vom Land erwarteten Fördersumme kann das Sozialticket deutlich günstiger gestaltet werden, wenn bei der Berechnung höhere Käuferzahlen (bei niedrigerem Preis) und weniger Schwarzfahrer eingesetzt werden.

10. Die Fördermittel des Landes für den VRS sind zu gering. Die Landesregierung muss hier nachbessern und im Erlass eine Preishöchstgrenze von 15 € pro Ticket festlegen.

11. Die Gebietskörperschaften halten sich aus der Finanzierung des Sozialtickets VRS raus und wollen keine eigenen Mittel für das Ticket aufbringen. Bonn und Köln werden ihre aktuelle eigene Förderung wieder im allgemeinen Haushalt einsetzen. Würden auch andere Gebietskörperschaften eigene Zuschüsse leisten, könnte der Preis für ein Sozialticket gesenkt werden.

Bei der Verteilung der Fördermittel gibt es Ungereimtheiten. Es ist zu vermuten, dass die Berechnungen des VRS zum Sozialticket ähnlich falsch angesetzt sind, wie sie in der Vergangenheit in Köln falsch berechnet wurden.

Es besteht die Gefahr, dass die Kommunen die Fördermittel einsetzen um die eigenen Haushalte zu entlasten. Dies ist nicht im Sinn der Förderung. Diese muss vollständig und möglichst effektiv für ein soziales und günstiges Sozialticket eingesetzt werden. Dazu muss der VRS genauere Zahlen vorlegen.

Für Bonn und für Köln würde der VRS-Vorschlag eine Verschlechterung darstellen.

### **Zum Vorschlag der Kreistagsfraktion Bündnis90/Die Grünen im Rheinisch-Bergischen Kreis:**

*Der Vorschlag der Grünen für ein VRS-Ticket lautet:* Eine eingeschränkte Gültigkeit nur im Kreisgebiet, 14 € für Erwachsene, 10 € für Jugendliche (12-18) und keine Übertragbarkeit.

Grundsätzlich ist der Preis von 14,- € zu begrüßen, doch wird nicht transparent, warum Einschränkungen bei der Leistung gemacht werden sollen. Auch hier fehlen jegliche Berechnungsgrundlagen.

Der Vorschlag der Grünen lässt ein zentrales Ziel des Sozialtickets außer Acht. Bei dem Sozialticket geht es nicht nur um nötige Fahrten, sondern um die Möglichkeit der Teilhabe am kulturellen Leben. Die Untersuchungen zeigen, dass 1/3 der Freizeitfahrten über den eigenen Landkreis hinausgehen. Dies liegt an dem kulturellen Gefälle zwischen dem Rheinisch-Bergischen Kreis, Köln und Leverkusen. Ähnliches gilt für alle Landkreise, die sich „kulturell“ an den Metropolen orientieren.

Ein Sozialticket, welches sich auf einen Landkreis beschränkt, beschränkt damit auch Möglichkeiten einer kulturellen Teilhabe. In den Städten Bonn und Köln stellt dies kein Problem dar, denn diese sind die kulturellen Zentren. Jedoch sieht es in den Flächenlandkreisen wie dem Rheinisch-Bergischen Kreis ganz anders aus. Dort sind die kulturellen Angebote doch deutlich begrenzt.

Die Übertragbarkeit des Tickets innerhalb der Bedarfsgemeinschaften ist eine unverzichtbare Erleichterung, denn so kann das Ticket bei Bedarf von mehreren Nutzern verwendet werden.

Auch sollte die Rabattierung der Einzeltickets und der Vierfahrtscheine Teil eines Sozialticketkonzepts sein, so wie es heute beim „Bonnenausweis“ möglich ist. Nicht alle Berechtigten wollen regelmäßig mit dem ÖPNV fahren. Diese Möglichkeit fehlt beim Vorschlag der Grünen.

### **Unsere Ziele für ein echtes Sozialticket statt Mogelpackung:**

1. Preis von 15 €/monatlich
2. Wohngeldberechtigte Einwohner/innen und Geringverdiener/innen müssen in den Kreis der Berechtigten einbezogen werden.
3. Mitnahme von weiteren Personen (Kinder, Partner, Freunde etc.) sollte möglich sein. Solche Regelungen gibt es bei allen anderen Tickets im Abo und Jobticket.
4. Landesweite Nutzung des Tickets in NRW sollte möglich sein. (Mindestens aber verbundsweite (VRS) Gültigkeit, da nur dieses das Fahrverhalten durch die Tarifzonen berücksichtigt.) SchülerInnen- und Semestertickets gelten im VRS ohne Einschränkungen als Verbundtickets.

Manche Kommunen (z.B. Lindlar) im VRS bieten das Schülerticket sogar kostenlos an. Mit dem Semesterticket-NRW werden schon heute günstige NRW-weite Tickets im VRS angeboten.

5. Rabattierte Einzel, Kinder, Wochen und Tagestickets neben den rabattierten 4-Fahrtenscheinen. Monatstickets und 4erFahrscheine reichen nicht aus. Nicht alle Berechtigten werden oder können sich in ihrer wirtschaftlichen Situation ein Monatsticket leisten. Selbst wenn 2/3 der Berechtigten ein Monats-Sozialticket kaufen würden, würden einige zehntausend Berechtigte ohne Ermäßigungen oder „schwarz“ fahren.
6. Die bisher vorgeschlagene Übertragbarkeit des Tickets muss sichergestellt werden. Schon heute wird dieses bei den ABO-Tickets oder dem Formel9 Ticket angeboten. Besonders für Bedarfsgemeinschaften kann die Übertragbarkeit eine erhebliche Verbesserung darstellen.
7. Mitnahme von Fahrrad sollte möglich sein. Auch dieses wird schon bei einigen Monatstickets des VRS in die Leistung eingeschlossen.
8. Kombinationsmöglichkeiten der Kommunen mit anderen kommunalen Ermäßigungen (Kölnpass, Bonnausweis, Löwenpass, ...) und Leistungen aus dem Bildungspaket.

### **Finanzierbarkeit:**

Eine gute Orientierung bieten die Semestertickets für Studentinnen und Studenten, welche trotz des niedrigen Preises wirtschaftlich durch den VRS gestaltet werden. Obwohl gerade SchülerInnen und StudentInnen das VRS-Netz während der Rush-Hour mit zusätzlichen Fahrgästen belasten und den VRS zum Ausbau der Fahrleistung gezwungen haben, haben sich diese Tickets wirtschaftlich bewährt.

Die Berechtigten eines Sozialtickets würden das Netz in den weniger stark befahrenen Zeiten nutzen und damit zu einer besseren Deckung der Kosten im bestehenden Fahrbetrieb beitragen ohne nennenswerte zusätzliche Kosten zu erzeugen.

Hinzu kommen die Fördermittel des Landes (ca. 5 Mio €), welche durch Förderung der Gebietskörperschaften ergänzt werden sollten. Ein Sozialticket für 15 € ist finanzierbar. Alle Gebietskörperschaften im VRS zusammen betrachtet könnten durch eigene Zuschüsse und unter Verzicht auf Ausschüttungen in ihre Haushalte die gesamte Fördersumme leicht auf 8-10 Mio € fast verdoppeln, ohne die eigenen Haushalte massiv zu beeinträchtigen.

Bergisch Gladbach, 1. November 2011

*Material zum Thema Sozialticket unter:*

*<http://www.die-linke-GL.de>*

*- Konzept des VRS zur Einführung des Sozialtickets*

*- Kritische Anmerkungen zur Finanzierbarkeit von Sozialtickets im öffentlichen Personennahverkehr*

*- Erlass der Landesregierung zum Sozialticket*