

Musterantrag

Einführung eines Sozialtickets für den ÖPNV

1. Der Stadtrat/Landkreistag/Regionalrat spricht sich für die Einführung eines Sozialtickets für den ÖPNV zum frühestmöglichen Zeitpunkt, aber spätestens zum... in ...aus.
2. Das Sozialticket (Monats- und Einzel-Ticket) soll für LeistungsbezieherInnen des Arbeitslosengeldes II, des Sozialgeldes, der Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsunfähigkeit, der wirtschaftlichen Jugendhilfe und nach dem Asylbewerberleistungsgesetz sowie für Menschen mit geringem Einkommen gelten.
3. Verwaltung und Verkehrsunternehmen werden aufgefordert, entsprechende Konzepte bis zum ... zu entwickeln und dem Rat der Stadt... zur Entscheidung vorlegen.
 - a) Dabei sind Modellrechnungen für ein Sozialticket aufzustellen. Sie sollen, unter Ausschöpfung aller Synergien, Einsparpotentiale und aller öffentlichen Zuschussmöglichkeiten, mehrere Varianten vergleichen, abgestuft zwischen der Kostenneutralität für die örtlichen Verkehrsträger bis zur vollen Kostenübernahme durch den städtischen Haushalt. Dabei muss berücksichtigt werden, dass die Anzahl der NutzerInnen des ÖPNV durch das Sozialticket steigt und damit auch die Einnahmen für den Verkehrsträger.
 - b) Die Konzepte sollen so ausgerichtet sein, dass der o.g. Kreis von Anspruchsberechtigten diskriminierungsfrei in einem möglichst einfachen Verfahren, ein Sozialticket erwerben kann, das sich an dem im Regelsatz für Hartz IV vorgesehenen Betrags orientiert.
 - c) Parallel zu den Konzepten soll die Verwaltung Vorstellungen für eine Öffentlichkeitsarbeit mit dem Ziel einer rechtzeitigen und offensiven Information der Anspruchsberechtigten entwickeln.
5. Zur Begleitung der Erarbeitung und der Einführung eines Sozialtickets wird eine Steuerungsgruppe eingerichtet, der Vertreter/innen der Verwaltung, je ein/e Vertreter/in der Fraktionen im Stadtrat und von Initiativen sowie des Verkehrsunternehmens angehören.
6. Der Rat beauftragt die Verwaltung und seine Vertreter im Aufsichtsrat der ... Verkehrsgesellschaft die Einführung eines Sozialtarifs für die Benutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) umzusetzen.
7. Es soll geprüft werden, ob dieser Sozialtarif gemeinsam mit einer „Vergünstigungskarte“ für soziokulturelle Einrichtungen der Kommune kombiniert werden kann. InhaberInnen dieser kostenlos an den oben genannten EmpfängerInnenkreis von der Verwaltung ausgegebenen Karte hätten somit automatisch das Anrecht zur Nutzung des Sozialtarifs.

Begründung

Mobilität ist ein Grundrecht, welches bestmöglich seitens der **Stadt / Kreis** und seines Nahverkehrsanbieters, für alle Einwohner dieser **Stadt / Kreis** umgesetzt werden soll.

Innerhalb **Ortsname** sind über **Anzahl** Personen, darunter **Anzahl** Kinder unmittelbar von Hartz IV betroffen.

Innerhalb des „Warenkorbes“ für die Höhe der Leistungen nach SGB II (ALG II) bzw. nach SGB XII (Sozialgeld) ist zur Zeit (Stand 6/09) ein Anteil für Mobilitätsbedürfnisse in Höhe von 19,20 Euro für Erwachsene, 15,36 Euro für Jugendliche und 11,52 Euro für Kinder vorgesehen. Davon müssen ALG-II- und Sozialgeldbeziehende nicht nur Fahrkarten für Bus und Bahn für die Arbeitssuche, Reparaturen für das Fahrrad und gegebenenfalls den Pkw bezahlen. Diese Mittel sollen laut SGB II auch ausreichend sein, um den Betroffenen „in vertretbarem Umfang (...) eine Teilnahme am kulturellen Leben“ (§ 20 Abs. 1 SGB II und § 27 Abs. 1 SGB XII) zu ermöglichen.

Dieser Betrag ist bei weitem nicht ausreichend, um zu den geltenden Tarifen regelmäßig den ÖPNV in **Ortsname** in Anspruch nehmen zu können, geschweige denn, um darüber hinaus gehende Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen. Der Paritätische Wohlfahrtsverband hat in seiner Analyse der Regelsatzberechnung 2006 nach den gesetzlich festgelegten Bestimmungen einen Betrag von 41,70 Euro für die Abteilung 7 – Verkehr – errechnet. Die nach der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe (EVS)

2003 ermittelten tatsächlichen Ausgaben der durch die Regelsatzverordnung festgelegten Referenzgruppe liegen bei etwa 66 Euro.

Mobilität ein entscheidender Faktor, um sozialer Isolation und Ausgrenzung entgegen zu wirken. Sie ist zugleich auch Voraussetzung für die Rückkehr in den Arbeitsmarkt. Deshalb sollen Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit alle ihr Recht auf Mobilität wahrnehmen können.

Für viele von Einkommensarmut betroffene Haushalte und Personen sind deutliche Einschränkungen ihrer innerstädtischen Mobilität verbunden. Da viele Betroffene jedoch auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind, um am kulturellen, sozialen und gesellschaftlichen Leben der Stadt teilnehmen zu können, müssen seitens der **Stadt / Kreis** neue Rahmenbedingungen geschaffen werden.

Dies ist aus Sicht der Antragstellerin nur über einen Sondertarif bzw. ein so genanntes „Sozialticket“ möglich.

Ein solches Sozialticket sollte dabei folgenden Kriterien genügen:

- hohe Praktikabilität für NutzerInnen ohne Stigmatisierungseffekte
- kinderfreundliche Ausgestaltung
- möglichst wenig Bürokratie
- überschaubare zusätzliche Kosten für **Ortsname**
-

Die vorgeschlagene Kombination des Sozialtarifs mit einer Vergünstigungskarte für soziokulturelle Einrichtungen wird in etlichen Städten und Kommunen bereits praktiziert. Das am weitesten entwickelte Modell ist der „Köln-Pass“, der außer von der Kommune auch von zahlreichen privaten Dritten (Werbeeffekt) finanziell getragen wird.

Ergänzung: Für regionale Lösungen

Die Antragsstellerin ist der Auffassung, dass einer Verbundlösung der Vorrang eingeräumt werden sollte. Sollte dies jedoch innerhalb eines Jahres nicht zum Erfolg führen, sollte eine **Ortsname** Lösung gefunden werden.

Diesbezüglich ist insbesondere auf die Erfahrung in der Stadt Köln zu verweisen. Sinnvoll dürfte auch ein fachlicher Austausch mit der Stadt Leipzig sein, in welcher ebenfalls ein Sozialticket umgesetzt wurde.