

Neuer Vorschlag für die Ausgestaltung eines Mobilitätsticket in Sachsen

1. Unser Diskussionsstand

Als Person anspruchsberechtigt sollen mindestens alle sächsischen Einwohnerinnen und Einwohner sein, die Arbeitslosengeld II oder Sozialgeld gemäß SGB II, Grundsicherung im Alter oder Sozialhilfe gemäß SGB XII oder Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz erhalten.

Als etwaige Erweiterung wäre später je nach Inanspruchnahme und real entstehenden Kosten zu prüfen, ob das Mobilitätsticket für alle sächsischen Einwohnerinnen und Einwohner erweitert gezahlt wird, die Wohngeld oder deren Familie wegen niedrigen Einkommens volle Beitragsermäßigung für Kita bzw. Hort erhält.

Maßstab ist Erfüllung von Grundbedürfnissen der Mobilität und mindestens das Erreichen des nächsten Oberzentrums. Gefördert werden deshalb die Kosten einer Monatskarte in der jeweiligen Tarifzone des Wohnortes der jeweiligen Person, da es um die Erreichbarkeit der Oberzentren geht.

2. Ungelöste Problempunkte bisher:

- unterschiedlichste Mobilitätsbedürfnisse der Zielgruppen (insbes. Unterschied zwischen ländlicheren Räumen und Stadt führen zu verschiedenen Präferenzen für geförderte Fahrkarten)
- verschiedenartigste Tarifstrukturen, Tarifräume und Übergangsregelung existieren (5 Zweckverbände in Sachsen, die seit 2008 teilweise Kreisgrenzen durchschneiden)
- sachsenweit einheitliche Fahrkarten gibt es im Personennahverkehr Sachsens nicht und sie dürften teuer werden
- personenbezogene, preisreduzierte Fahrkarten sind nicht diskriminierungsfrei („Armenfahrkarte“)
- nicht alle Oberzentren sind innerhalb der vorhandenen Tarifstrukturen in einer Tarifzone oder auch in einem Verbund von jedem Ort erreichbar (Beispiel: LK

Bautzen und LK Mittelsachsen, die nach der Kreisreform 2008 von Verbunds- und Tarifgrenzen durchschnitten werden)

3. Der neue Vorschlag: Budgetlösung

Das Mobilitätsticket wird als verlorener und zweckbezogener **Zuschuss** für jede leistungsberechtigte Person in der Höhe gewährt, die die **Differenz des im geltenden Regelsatz für Arbeitslosengeld II angesetzten Betrages für Mobilität (derzeit 16 €) zu einer Monatskarte** in der Tarifzone beträgt, in der die berechnete Person ihren Hauptwohnsitz hat. **Sie kann nach freier Wahl in allen Zweckverbänden Fahrkarten für den Öffentlichen Nahverkehr erwerben und entsprechend den Tarifbestimmungen nutzen.**

Der Zuschuss wird auf Antrag **bei der zuständigen Sozialbehörde** in Form eines **Gutscheines** für den **Zeitraum gewährt, in dem die Person Sozialleistungen** gemäß Punkt 1 **bewilligt bekommt**. Dabei kann die Person die Beträge bis zu **6 Monate kumulieren**, um das Kaufen von Fahrkarten für ein größeres **Budget** möglich zu machen)

Ein derartiger zweckgebundener Zuschuss wird gemäß einschlägiger Rechtsprechung nicht als geldwerte Leistung angesehen und mindert deshalb nicht die Höhe der Leistungen des Arbeitslosengeld II oder Sozialgeld gemäß SGB II, Grundsicherung im Alter oder Sozialhilfe gemäß SGB XII oder Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz

4. Vorteile des neuen Vorschlages

Das Mobilitätsticket in der Budgetvariante gewährt eine sehr selbstbestimmte Mobilität und ist hochflexibel - z. B. für die Bedürfnisse selbstständiger Aufstocker (ca. 130.000 von insgesamt ca. 480.000 Anspruchsberechtigten) Sein Vollzug ist nach der Einführung einfach und nahezu diskriminierungsfrei möglich. Die freie Verwendung des zweckbezogenen Vertrages führt zur Vertrautheit mit dem ÖPNV und lässt stärker als Rabattsysteme Mehreinnahmen für den öffentlichen Verkehr erwarten. Die gemeinsame Verwendung von Rabatten oder Karten innerhalb einer Familie oder Fahrgemeinschaft wird möglich und ist erwünscht, ebenso die Mitnahme von Fahrrädern. Alle Einnahmen kommen im Öffentlichen Verkehr an und sind mit dauerhaften Kundenbindungen zum ÖPNV verbunden.

Der dauerhafte Finanzbedarf für die Leistung steigt durch diese Form nicht.

5. Nachteile des neuen Vorschlages

Der Vorbereitungs- und Einführungsaufwand ist nicht unbeträchtlich (Gutscheinsystem per Papier oder elektronisch mit einer Art Paycard = Mobilitätskarte). Rahmenbedingungen von den technischen Voraussetzungen bis zum Datenschutz müssen gründlich abgeklärt werden – eine Frage des Wie, nicht des Ob einer derartigen Leistung. Das erscheint jedoch lösbar.

Es könnte eine Missbrauchsdebatte wegen der freien Verfügbarkeit und Übertragbarkeit der Tickets geben. Bei frei verfügbaren geldwerten Leistungen (Regelsatzzahlungen oder z. B. kostenloses Essen oder Essensgeldzuschüsse) gibt es keinen Missbrauch: die Empfängerinnen und Empfänger entscheiden letzten Endes selbstständig, was damit geschieht. Das ist Sinn derartiger Leistungen – Selbstbestimmung und weitgehende Inklusion. Missbrauch betreibt nur, wer über seine Bedürftigkeit im vorhergehenden Antragsverfahren täuscht.

Die Grundannahme des im Regelsatz für Arbeitslosengeld II angesetzten Betrages für Mobilität (derzeit 16 €) als Eigenanteil für den gesamten Personenkreis nach Punkt 3. benachteiligt z.B. Asylsuchende, die solch einen Zuschuss nicht bekommen.

Der Vorschlag einer Budgetlösung selbst ist neu für derartige Leistungen – aber das ist kein Nachteil.

6. Finanzierung

Die Gesamtkosten für das Ticket bewegen sich unverändert im Rahmen der von Johannes Lichdi in seinem Papier „Mobilitätsticket für einkommensschwache Menschen“ im Juli 2009 genannten Beträge. Der damals gemachte Finanzierungsvorschlag durch die Einführung einer Feldes- und Förderabgabe für die Braunkohlefinanzierung ist aktuell und machbar. Die aktuellen Zahlen der Bedürftigen in Sachsen werden zur Aktualisierung der Berechnungen derzeit von uns recherchiert.

Durch die hohe Flexibilität des Mobilitätstickets in der vorgeschlagenen Budgetvariante sind Kaufanreize und somit erhöhte Tarifeinnahmen bei den Zweckverbänden zu erwarten.

Deshalb wird als Finanzierungsmodus vorgeschlagen, dass die Anschubfinanzierung in Höhe der Kosten von 20 % für alle Bedürftigen vom Freistaat übernommen wird. Übersteigen die Zusatzeinnahmen der Zweckverbände aus den mit dem Mobilitätsticket gemachten Kartenverkäufen 15 % des errechneten Gesamtbetrages, übernehmen wiederum diese mit steigendem Anteil die Finanzierung. Die einzelnen Kostenanteile sind dabei auszuhandeln.

Alternativ zu dieser Staffelfinanzierung kommen feste Finanzierungsanteile von Freistaat und Zweckverbänden zu den Einführungskosten in Betracht (Zweckverbände und Freistaat zu je 1/3 zzgl. des Eigenanteiles der Einkommensschwachen wie bereits von Johannes Lichdi in seinem Papier von 2009 vorgeschlagen).

Eva Jähnigen
Verkehrspolitische Sprecherin der Landtagsfraktion Bündnis 90/ Die
GRÜNEN