

11.02.2016

Neudruck

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 4293 vom 14. Januar 2016  
des Abgeordneten Henning Rehbaum CDU  
Drucksache 16/10747

### Sozialticket und HARTZ IV

**Der Minister für Arbeit, Integration und Soziales** hat die Kleine Anfrage 4293 mit Schreiben vom 11. Februar 2016 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit dem Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr beantwortet.

#### *Vorbemerkung der Kleinen Anfrage*

Mit einem Volumen von 30 Mio. Euro ist das Sozialticket ein enormer Kostenpunkt im Landeshaushalt. Aber auch für die Verkehrsverbünde ist das Ticket eine enorme finanzielle Belastung. Diese schießen pro Jahr 10 Mio. Euro zu – Geld, das für dringend erforderliche Investitionen im Nahverkehr fehlt. Hinzu kommt Bürokratie in erheblichem Ausmaß.

Eine Erfolgsgeschichte jedoch sieht anders aus: Lediglich 290.000 Nutzer hat das Ticket bislang gefunden. Jedes wird somit vom Land mit rund 104 Euro subventioniert. Ein wirkungsvoller sozialpolitischer Effekt ist nicht erkennbar.

Das Grundbedürfnis nach Mobilität besteht in allen Bevölkerungsgruppen. Bei der Bemessung des Regelbedarfs nach SGB VII („Hartz-IV-Sätze“) durch das Bundessozialministerium ist daher neben den anderen Bereichen Nahrung, Kleidung, Wohnung, Kultur etc. auch ein Anteil für Mobilität einkalkuliert.

#### **Vorbemerkung der Landesregierung**

Nach den bundesgesetzlichen Vorgaben (SGB XII und II) wird die Höhe der Regelbedarfe in der Sozialhilfe und der Grundsicherung für Arbeitsuchende durch den Bundesgesetzgeber

Datum des Originals: 11.02.2016/Ausgegeben: 17.02.2016 (16.02.2016)

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter [www.landtag.nrw.de](http://www.landtag.nrw.de)

festgelegt, wenn die Ergebnisse einer bundesweiten neuen Einkommens- und Verbrauchsstichprobe (EVS) vorliegen.

Maßgeblich für die Festlegung ist insbesondere das Verbrauchsverhalten unterer Einkommensgruppen. Da die EVS vom Statistischen Bundesamt alle fünf Jahre erhoben wird, werden in Jahren, in denen keine Neuermittlung der Regelbedarfe durch den Bundesgesetzgeber erfolgt, die Regelbedarfsstufen durch Verordnung der Bundesregierung zum

1. Januar eines jeden Jahres durch einen vom Statistischen Bundesamt ermittelten Mischindex fortgeschrieben. Berücksichtigt wird dabei die bundesdurchschnittliche Entwicklung der Preise für regelbedarfsrelevante Güter und Dienstleistungen sowie die bundesdurchschnittliche Entwicklung der Nettolöhne und -gehälter je beschäftigten Arbeitnehmer nach der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung.

Der Regelbedarf wird somit zu einem bestimmten Stichtag (Auswertung der EVS) aufgrund statistisch ermittelter Größen zu regelsatzrelevanten Verbräuchen unterer Einkommensgruppen bundesgesetzlich festgelegt. Die zugrunde zu legenden regelsatzrelevanten Verbräuche ergeben sich aus dem Regelbedarfsermittlungsgesetz. Der auf Grundlage der letzten EVS für den Regelbedarf ermittelte regelsatzrelevante Verbrauch für Verkehr wurde dabei mit einem Betrag von 22,78 Euro bestimmt und ist mit diesem Betrag im Jahr 2011 in den Gesamt-Regelbedarf eingeflossen.

Eine Fortschreibung der einzelnen regelsatzrelevanten Verbräuche und somit auch der für Verkehr ist im Anschluss nicht erfolgt. Vielmehr wird nur regelmäßig der insgesamt ermittelte Regelbedarf fortgeschrieben. Dem liegt der Grundgedanke zugrunde, dass Leistungsberechtigten ein pauschaler Geldbetrag zur Verfügung gestellt wird, über deren Verwendung sie im Einzelnen selbst bestimmen und einen gegenüber dem statistisch ermittelten Durchschnittsbetrag höheren Bedarf in einem Lebensbereich durch geringere Ausgaben in einem anderen ausgleichen können (Dispositionsfreiheit des Einzelnen).

Dass sich der Gesamtbetrag aus statistisch erfassten Ausgaben in den einzelnen Abteilungen der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe zusammensetzt, bedeutet nicht, dass jedem Hilfebedürftigen die einzelnen Ausgabenpositionen und -beträge stets uneingeschränkt zur Verfügung stehen müssen. Es ist vielmehr dem Statistikmodell eigen, dass der individuelle Bedarf eines Hilfebedürftigen vom statistischen Durchschnittsfall abweichen kann. Die regelleistungsrelevanten Ausgabenpositionen und -beträge sind von vornherein als abstrakte Rechengrößen konzipiert, die nicht bei jedem Hilfebedürftigen exakt zutreffen müssen, sondern erst in ihrer Summe ein menschenwürdiges Existenzminimum gewährleisten sollen.

Mobilität ist ein Grundbedürfnis des Menschen, das in allen Bevölkerungsgruppen besteht und ein wichtiger Aspekt für die soziale und gesellschaftliche Teilhabe ist. Auch das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) wies in seiner Entscheidung vom 23. Juli 2014 zur Verfassungsmäßigkeit der Regelbedarfe und -sätze darauf hin, dass Mobilität nicht nur soziokulturell bedeutsam sei, um Teilhabe zu ermöglichen, sondern zum Beispiel in Lebenssituationen außerhalb der Kernortschaften mit entsprechender Infrastruktur auch mitunter erforderlich sei, um die Bedarfe des täglichen Lebens zu sichern.

Vor diesem Hintergrund hat das BVerfG in seiner oben genannten Entscheidung vom 23. Juli 2014 festgestellt, dass die geltenden Regelsätze (noch) verfassungsgemäß seien und dem Bundesgesetzgeber aufgetragen, nach Maßgabe der Urteilsbegründung dafür Sorge zu tragen, dass erkennbare Risiken einer Unterdeckung existenzsichernder Bedarfe nicht bei den Leistungsberechtigten eintreten. Gefahren für den Eintritt einer Unterdeckung hat das BVerfG unter anderem bei der zukünftigen Sicherstellung der Bedarfe für Mobilität gesehen.

Der Bundesgesetzgeber ist nun gefordert und gesetzlich verpflichtet, die Regelbedarfe unter Berücksichtigung der Vorgaben des BVerfG im Rahmen der mittlerweile vorliegenden neuen EVS neu festzulegen. Es wird damit gerechnet, dass der Bundesgesetzgeber noch in diesem Jahr ein entsprechendes Gesetz zur Neufestlegung der Regelbedarfe auf den Weg bringt.

1. **Wie hat sich für die Leistungsempfänger der Anteil für den Regelbedarf im Bereich Verkehr im SGB XII seit 2010 – 2016 verändert?**
2. **Ist dieser Anteil für den Regelbedarf im Bereich Verkehr aus Sicht der Landesregierung angemessen?**
3. **Falls die Landesregierung den Anteil für den Bereich Verkehr im Regelbedarf für nicht angemessen hält:  
Was hat die Landesregierung konkret unternommen, um beim zuständigen Bundesministerium für Arbeit und Soziales dafür zu werben, für SGB II-Bezieher mehr Mittel für den Bereich Mobilität/Verkehr zur Verfügung zu stellen und so den Landeshaushalt zu entlasten?**

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Es wird auf die Vorbemerkung der Landesregierung verwiesen.

Die Landesregierung wird sich im Rahmen des anstehenden Gesetzgebungsverfahrens zur Neuermittlung der Regelbedarfe über den Bundesrat aktiv einbringen.

Die Landesregierung hat sich für die Einführung des Sozialtickets eingesetzt, um den Leistungsberechtigten vergünstigte Konditionen im Bereich Verkehr zu ermöglichen.

Dieses Ticket wird jedoch nicht unentgeltlich gewährt, sondern ist von den Leistungsberechtigten aus dem Regelbedarf zu bestreiten.