

Beispiel Mobilität und soziale Teilhabe



- 🕒 **(Vielleicht) Gut gemeint, aber ein Flop: das VRR-Sozialticket**
- 🕒 **Es geht auch anders: Pilotprojekt Dortmund 2008 – 2010**
- 🕒 **Peinlich: Nicht mal die vom Land zur Verfügung gestellten Fördermittel werden vom Verkehrsverbund VRR ausgeschöpft**

Mobilität und soziale Teilhabe 1

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
Summe Jan-Nov 2012	563.319	-
VRR-Durchschnitt 2012	rd. 48.200	ca. 5,3 %

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

Quellen: VRR-Drucks. M/VIII/2013/0399 v. 14.2.2013 und ältere Drucksachen, ferner VRR-PM „VRR erzielt weiter steigende Fahrten und Einnahmen“ (v. 28.2.13).
zusammengestellt von Akoplan

The logo for AKOPLAN, featuring the word 'AKOPLAN' in a stylized, handwritten font with a large, sweeping underline that extends to the right.

Mobilität und soziale Teilhabe 2

Es geht auch anders: Pilotprojekt Dortmund 2008 – 2010

Absatz 15-Euro-Ticket Dortmund (AbonentInnen) lt. Angaben DSW21

	zum Jahresende	Jahresdurchschnitt	
		absolut	in % der Berechtigten
2008	knapp 23.000	17.800	19,3
2009	24.100	23.400	25,4

Berechtigt für das Sozialticket waren etwa 92.000 Einwohner/-innen Dortmunds (ohne Empfänger wirtschaftliche Jugendhilfe)

Insgesamt wurden in den 24 Monaten knapp 500.000 rabattierte Monatskarten verkauft.

Nach vorsichtigen Schätzungen von Akoplan wurden durch das Angebot während dieser 24 Monate **rund 15 Millionen an zusätzlichen Fahrten mit den Verkehrsmitteln des ÖPNV** generiert.

Kosten für die Stadt Dortmund: **6-7 Mio. € an Ausgleichszahlungen**

zusammengestellt von Akoplan

The logo for AKOPLAN, featuring the word "AKOPLAN" in a stylized, handwritten font with a large, sweeping underline that extends to the right.

Mobilität und soziale Teilhabe 3

Peinlich: Nicht einmal die vom Land zur Verfügung gestellten Fördermittel werden vom VRR ausgeschöpft

Ausgangspunkt: Dem VRR stehen aus der Fördermitteln des Landes, die nach den Berechtigtenzahlen (Leistungsbezug nach SGB II/SGB XII) auf die Regionen bzw. auch einzelne Kommunen/Verkehrsbetriebe verteilt werden, rund 15 Mio. € jährlich zu (Obergrenze).

Der VRR war bei der Festlegung des Preises für sein Sozialticket von recht unrealistischen Prämissen ausgegangen. Besonders die Tatsache, dass die Verantwortlichen in diesem Fall den Zusammenhang zwischen Preis und Nachfrage zu „übersehen“ schienen, war immer wieder Gegenstand von Kritik seitens der Sozialticket-Initiativen. Aus Angst vor möglichen Mehrbelastungen der beteiligten Verkehrsbetriebe bzw. Kommunen wurde der Preis auf 29,90 € im Monat festgesetzt. Wie man heute weiß, auch fördertechisch eine fatale Fehlkalkulation:

Jahr	Verkaufte Tickets*	rechnerische Mindereinnahmen**	Zuschussrahmen Landes-Förderung	ungenutzt
2011	rd. 62.200	0,79 Mio. €	ca. 7,5 Mio. €	ca. 6,7 Mio. €
2012	rd. 578.000	7,38 Mio. €	ca. 15 Mio. €	ca. 7,6 Mio. €

* Lt. VRR-Angaben

** Eigene Berechnungen auf Basis des von einem Gutachter ermittelten Defizitsbetrags von 12,76 € pro verkauftem Ticket (s. hierzu die VRR-Beschlussvorlage M/VIII/2012/0356/1 v. 14.9.2012)

zusammengestellt von Akoplan

The logo for AKOPLAN, featuring the word 'AKOPLAN' in a stylized, handwritten font with a large, sweeping underline that extends to the right.