

Zum Zahlengerüst in der jüngsten VRR-Beschlussvorlage „SozialTicket“

(Vorlage M/VIII/2012/0356/1 v. 14.9.2012, beschlossen am 27.9.)

Wie erwartet, interessieren den VRR an den Ergebnissen der Begleitforschung in erster Linie die Zahlen zu den sozialticket-bedingten Mindereinnahmen. Auf dieser Basis wurde von der VRR-Verwaltung hochgerechnet, wie hoch der Zuschussbedarf wohl ausfallen wird, wenn

- das Angebot ab dem 1.1.2013 auf den gesamten VRR-Raum (alt) ausgedehnt wird
- das Ticket in Landkreisen kreisweit gültig wird und
- ansonsten alles bei alten bleibt und das Ticket weiter – zumindest vorläufig – zum Preis vom 29,90 € verkauft wird.

1. Der Vorher-Umsatz („Ist-Umsatz“)

Nach Schätzungen des VRR auf Grundlage der Befragungsergebnisse von targetgroup sowie der Zahlen aus der (allgemeinen) Verkaufsstatistik der Verkehrsbetriebe beträgt die Mindereinnahme pro verkauftem „SozialTicket“ und Monat 12,76 €. Das heißt, dass die durchschnittlichen Aufwendungen der heutigen ST-Nutzer für Fahrkarten vor Einführung/Nutzung des 30-Euro-Tickets 42,66 €/Monat betragen haben.

Die zugrundeliegenden Daten liegen uns nicht vor. Auch gibt die Vorlage nicht her, ob dabei schon die Mehreinnahmen durch Neukunden eingerechnet sind. Ein durchschnittlicher Vorher-Umsatz von 42,66 € ist aber aus meiner Sicht nicht unplausibel. Ihr erinnert Euch vielleicht: Ich hatte in der „Handreichung“ im letzten Jahr bei einem Abgabepreis von 30 € einen Vorher-Umsatz von 42-46 € angenommen.¹

2. Nutzerquote²

Im Monat Juni 2012 hatten die beteiligten Verkehrsunternehmen 47.300 „SozialTickets“ verkauft. Das entspricht bei einer Berechtigtenzahl von 830.000 (ohne Niederrhein) einer Quote von 5,7 %, bei einer Berechtigtenzahl von 920.000 (mit Niederrhein) sogar nur einer Quote von 5,1 %. Insgesamt wurden nach VRR-Angaben im ersten Halbjahr 273.472 solcher Tickets verkauft, was einem Durchschnitt von 5,0 % entspricht (mit Niederrhein). Schon 'ne tolle Sache, wa?

Im kommenden Jahr soll das 30-Euro-Ticket in allen VRR-Kommunen erhältlich sein (Regelangebot); damit erhöht sich die Zahl der Berechtigten auf 1.145.000 Personen (nur VRR-alt) und natürlich auch die Zahl der NutzerInnen. Allein aus Dortmund dürften 7-8 Tsd. NutzerInnen dazustossen.

Die VRR-Verwaltung erwartet für das kommende Jahr eine Steigerung des Absatzes auf 76.800 Tickets im Monat (47.000+22.000+7.800), womit eine Nutzerquote von 6,7 Prozent erreicht würde (VRR-alt).

1 „Zum Zusammenhang zwischen Preis, Nachfrage und durchschnittlichem Pro-Kopf-Umsatz und zur Bemessung des möglichen Einnahmefalls (Mindereinnahmen) – Eine Handreichung für die Initiativen“, hrsg. von Akoplan, Dortmund August 2011, S. 3; im Internet unter: <http://www.sozialticket.info/aktuell/wp-content/uploads/2011/08/Zusammenhang-Preis-Nachfrage-Umsatz.pdf>

2 Es gibt verschiedene Größen als Bezugsbasis für die Berechnung der Quote:

830.000 Berechtigte = Die Berechtigten, die im „VRR-Raum alt“ leben und deren Gemeinden an dem befristeten Pilotprojekt teilnehmen;

920.000 = erweitert um die Berechtigten im ehemaligen VGN-Raum, also die Kreise Kleve und Wesel;

1.145.000 = Gesamtzahl aller Berechtigten im „VRR-Raum alt“, wenn alle VRR-Kommunen teilnehmen.

Hintergrund: Seit dem 1.1.2012 gehört der Niederrhein (ehem. VGN-Raum) zwar zum Verbundraum des VRR; die Tarifzuständigkeit ist jedoch noch nicht vollständig auf den VRR übertragen worden.

Alle genannten Zahlen stammen vom VRR. In diesen Zahlen sind jeweils auch die Wohngeldbezieher enthalten.

3. „Mehr-Kosten“ in den Landkreisen

Durch die geplante Umstellung in den Landkreisen (s.o.) fallen in den Kreisen zusätzliche Mindereinnahmen an. Sie belaufen sich nach Darstellung des VRR auf 1,22-1,95 Mio. € p.a.. Ob diese Annahme realistisch ist, lässt sich ohne Daten über den bisherigen Absatz in den am Pilot beteiligten Landkreisen nicht beurteilen. Gehen wir im weiteren erst mal davon aus, dass diese Zahl stimmt.

4. Aussetzung Preis“anpassung“ für das Jahr 2013

Behauptet wird hier ein zusätzlicher Ausfall von 1,6 Mio. € im kommenden Jahr. Formal ist geht der Betrag in Ordnung.

Kontrollrechnung: Bei 67.800 zu verkaufenden Tickets im Monat und Vorab-Ausgaben für den ÖPNV von 42,66 € pro Monat und Nutzer ergeben sich bei Zugrundelegung der geplanten Preiserhöhung von 3,9 % weitere Mindereinnahmen von 1,53 Mio. Euro p.a.. Legt man die Preissteigerung auch noch auf die erwarteten Sonderverluste in den Landkreisen an und addiert die sich ergebende Größe den Mindereinnahmen hinzu, landen wir tatsächlich bei einem (fiktiven) Ausfall von Einnahmen in der Größenordnung von 1,6 Mio. € für das Jahr 2013.

Und doch: Spätestens hier wird deutlich, wie kleinkariert und verkniffen die ganze Angelegenheit im VRR angegangen wird.

Kann ja sein, dass das Land selbst fiktive Mindereinnahmen infolge einer nur beim „Sozial-Ticket“ nicht vorgenommenen Preiserhöhung anerkennt. Aber wir lernen: Das Eigeninteresse des Verkehrsverbunds, den Kreis der nur mit geringer Kaufkraft ausgestatteten Kunden und Kundinnen mit einem entsprechend angepassten Angebot zu erschließen, ist gleich null.

5. Saldierung der erwarteten Mindereinnahmen in 2013 („Finanzbedarf“)

Unter den genannten Einschränkungen geht das in der Vorlage (S. 4) genannte Saldo von 14,6 bis 15,4 Millionen € in Ordnung. Die kalkulatorischen Mindereinnahmen bewegen somit gerade noch im Rahmen der dem VRR (alt) pro Jahr zustehenden Landesmittel von rd. 15 Mio. Euro.

Vorsichtshalber heißt es aber schon mal im Beschluss vom 27.9., dass das Ticket in den Folgejahren, also ab 2014, „in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Landesmitteln an der jährlichen Preisanpassung“ teilnehmen werde.

So oder so: Von dem – vorher behaupteten, Ihr erinnert Euch – ungedeckten Fehlbetrag (von bis zu 11,7 Mio. Euro pro Jahr, auf denen die Kommunen bzw. Verkehrsunternehmen „sitzen bleiben“ würden) kann gar keine Rede sein! Vorsichtshalber schweigt sich die Vorlage zu diesem Punkt lieber auch gleich ganz aus...

6. Zuschussmittel des Landes

Laut Seite 3 der Vorlage werden im Rahmen des bis Ende des Jahres gehenden „Modellprojekts“ in 2011 1,0 und in 2012 7,2 Mio. € an Zuschüssen benötigt, zusammen also 8,2 Millionen Euro. Zugestanden hätten dem VRR für die beiden Jahre Landesmittel i.H.v. mind. 16,3 Mio. € (bei 830.000 Berechtigten). Hätten sich alle Städte und Landkreise im VRR-Raum (alt) beteiligt, sogar 22,5 Mio. €.

Das heißt: Nur die Hälfte der 2011/2012 zur Verfügung stehenden Zuschussmittel wurde ausgeschöpft. Ein Skandal ersten Ranges!

Gesamt-Würdigung: Mit spitzen Fingern...

Das am 27.9. vom Verwaltungsrat beschlossene „Konzept“ bleibt der bisher verfolgten – verkniffenen – Herangehensweise treu: Es wird alles dran getan, keine zusätzlichen finanziellen Belastungen für die Gebietskörperschaften bzw. Verkehrsunternehmen entstehen zu lassen. Und gleichzeitig die Zuschüsse des Landes - möglichst vollständig - mitzunehmen. Dem hat sich jede weitere Überlegung, sofern überhaupt vorhanden, unterzuordnen.

Mehr noch: Der Beschluss vom 27.9. steht – ähnlich dem vom Sommer 2011 - unter gleich mehreren Vorbehalten. Davon will ich nur die zwei wichtigsten noch mal zitieren: „Bei nicht auskömmlicher Landesförderung wird der Preis des SozialTickets zeitnah – auch unterjährig – entsprechend nach oben angepasst.“ Und: „Mit Wegfall der Landesförderung entfällt nach Ablauf des Folgemonats (...) das SozialTicket. Hierzu bedarf es keines gesonderten Beschlusses des Verwaltungsrates der VRR AöR.“ (aus dem Beschlusstext)

Die Aufnahme in das Regel-Sortiment des VRR ist somit – trotz einer gewissen Genugtuung - bestenfalls eine Aufnahme zweiter Klasse, mehr Schein als Sein. Keiner anderen Fahrgastgruppe würden sie solche Konditionen zumuten.

Vorstand und Unternehmen gehen über die Interessen/Nöte der Betroffenen in geradezu zynischer Weise hinweg, oder bestenfalls in völliger Unkenntnis deren Lage, wenn sie zu den Ergebnissen aus der Befragung von Nichtnutzern, den Preis von 29,90 € betreffend, erklären:

„Erwartungsgemäß wurde der Preis von mehr als der Hälfte der Befragten als teuer oder zu teuer bewertet. Relativierend muss man hierzu sagen, dass analoge Urteile in der Regel auch zu anderen Tickets gegeben werden.“
(aus: VRR-Drucks. M/VIII/2012/0356 v. 22.8.2012, S. 4)

Seien wir doch mal ehrlich: Ein Tarifangebot für Einkommensschwache, das davon ausgeht, dass es von nicht mal 7 Prozent der Berechtigten in Anspruch genommen werden wird, sollte man eigentlich von vornherein in die Tonne kloppen.

In Dortmund waren wir gegen Ende des 2-jährigen lokalen Pilotprojekts – in dem für Arme ein Ticket zum Preis von 15 Euro angeboten wurde – immerhin auf eine Quote von 25 Prozent gekommen...

Heiko Holtgrave, Akoplan
Dortmund, 2.10.2012

AKOPLAN - Institut für soziale und ökologische Planung e.V.

www.akoplan.de

Huckarder Str. 8-10, 44147 Dortmund

Telefon neu: 0231 / 33 67 173