



# Neue SozialTicketüberlegungen im VRR

SPD - Fraktion,  
Essen, 13. April 2011



# Ausgangslage (1)

- **Politischer Wille**
  - Einführung eines SozialTickets parteiübergreifend politisch gewünscht
  - Anfängliche Orientierung am „Modell Dortmund“
  - Kernzielgruppe: Intensivnutzer, d.h. Realisierung einer Moka- oder Abovariante
- **Akzeptanz- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung**
  - Empirische Untersuchung (IVV Aachen) in 2010
  - Erwartetes Defizit beim Preis von 22,50 € ca. 36 Mio. € plus 6 – 12 Mio. € zusätzlicher Verwaltungsaufwand
- **Position Land NRW**
- Land NRW unterstützt die Einführung von SozialTickets
- Landesweit avisiert werden
  - für die 2. Jahreshälfte 2011 Unterstützung in Höhe von 15 Mio. €
  - für die Folgejahre bis einschließlich 2014 p.a. 30 Mio. €
  - auf den VRR entfallen ca. 50%, d.h. 15 Mio. €

## Ausgangslage (2)

- **Fazit zur Wirtschaftlichkeit**

- Landesmittel reichen nicht für vollständigen Verlustausgleich im VRR
- kein getestetes Modell für Intensivnutzer wird den Anforderungen zur Wirtschaftlichkeit gerecht

- **Eckdaten zum Berechtigtenkreis**

	VRR – alt	VGN - alt
ALG II / SGB II (04.2010)	825.000	54.000
SGB XII	120.000	10.000
Asylbewerber (NRW)	Ca. 16.000 (Anteil an 33.000 landesweit)	

- **Weitere Überlegungen**

- Alternativen, die den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen genügen, sind nur für Gelegenheits- und Seltenfahrer möglich



## Ausgangslage (3)

- Vorgaben gemäß gemeinsamen Antrag aller Fraktionen (10/2010)
  - Einführung nur wenn Gesamtfinanzierung gesichert
  - Keine zusätzliche finanzielle Belastung
    - von Städten und Kreisen
    - von Verkehrsunternehmen
    - von anderen Nutzergruppen

## Weiteres Vorgehen zwischen 01.2011 und 04.2011

- Land NRW erwartet bis 30.06.2011 Aussagen der Verbände zur Einführung von SozialTickets
- **Auftrag an VRR: Entwicklung von Alternativmodellen**
  - Politische Vorgaben zur Wirtschaftlichkeit sind einzuhalten
  - Modell muss für den Endkunden signifikante Vorteile gegenüber dem Regeltarif bieten
- Zeitfenster bis Ende Juni lässt eigenständige Marktforschung nicht zu
- Modelle müssen anhand von Plausibilitätsüberlegungen auf Wirtschaftlichkeit geprüft werden



# Modell 1 (Hannover – Modell)

- Transfer eines im Großraum Hannover erfolgreich eingeführten Modells
- Eckpfeiler:
  - Monatlich zu kaufende Grundkarte – diese berechtigt zum Kauf rabattierter TagesTickets
  - Preis des TagesTickets = 50% vom regulären Preis
  - Angebot in allen Preisstufen
- Wirtschaftlichkeit:
- Evaluation im Raum Hannover bescheinigt wirtschaftliche Machbarkeit
- VRR – interne Ertragsschätzungen gehen gleichfalls von Machbarkeit aus (Preis Grundkarte: 7,50 € pro Monat und unter Berücksichtigung der zugesagten Landesmittel)
- **Gravierender Nachteil des Modells:**
- Kauf der Grundkarte bildet Hemmschwelle aus Kundensicht



## Modell 2 (rabattierte BarTickets)

- Ableitung aus dem Modell „Hannover“
- Änderungen gegenüber Modell Hannover:
  - keine Grundkarte, d. h. die Hemmschwelle entfällt
  - Geringere Rabattierung der verkauften BarTickets in allen PST
  - einmaliger Kauf einer Berechtigungskarte (Kosten 10 €) erforderlich, da kommunale Passangebote unterschiedlich ausgestaltet sind
  - Vertrieb der Berechtigungskarte bei Erstaussstellung über die VU, Verlängerung über Behörden fraglich

## Wirtschaftlichkeit von Modell 2

- VRR – interne Abschätzungen über PST A-D:
 

	<u>Alt-VRR:</u>	<u>Alt-VGN:</u>	$\Sigma$
– Abgabe 4erTickets mit 20% Rabatt:	-13,9 Mio. €	- 350 T€	- 14,25
⚡ – Abgabe 4erTickets mit 25% Rabatt:	-17,8 Mio. €	- 400 T€	- 18,20 ⚡
– Abgabe TagesTicket mit 25% Rabatt:	-10,2 Mio. €	- 250 T€	- 10,45
– Abgabe TagesTicket mit 30% Rabatt:	-12,9 Mio. €	- 300 T€	- 13,20
  
- Abschätzungen basieren auf Plausibilitätsüberlegungen anhand der IVV – Studie
- Keine eigenständige Studie, daher etwas erhöhtes Risiko für Exaktheit des Ergebnisses
- Ergebnis der Diskussion bei SPD:
  - 20 % Rabatt beim 4er-Ticket wird favorisiert
  - Klärung über Gesamtfractionen der Städte, weitere Erörterung auf SPD-Klausurtagung am 27.05.2011
  - Ggf. Sonder-Sitzungsblock Anfang Juni zur Beschlussfassung vor Stichtag 01.07.2011 (vgl. S. 5)





# Beratungen

- Eine informelle Arbeitsgruppe hat Grenzen und Möglichkeiten eines SozialTickets im Bartarif ausgelotet
  - Mitwirkung von SPD, Bündnis 90/ Die Grünen, Bogestra, VRR
  - gemeinsame Ergebnisse:
    - SozialTickets in ursprünglich angedachter Konzeption wirtschaftlich nicht realisierbar
    - Modell „Hannover“:
      - wirtschaftlich machbar, aber
      - wegen Grundkarte als Hemmschwelle zu unattraktiv
    - Alternative rabattierte Bartarifmodelle
      - wirtschaftlich (gemäß Abschätzungen) machbar
      - trotz höherer Risiken (gegenüber Modellen mit eigenständiger Mafo) ist wirtschaftliches Risiko vertretbar