

Erster Nachtrag zur „Handreichung“¹

Im Schreiben an die Oberbürgermeister v. 21.7. wird von einem möglichen „Restdefizit“ - nach Abzug der Landeszuschüsse – in Höhe von 9,5-11,7 Mio. € gesprochen, und zwar für den Gesamt-VRR (Jahr 2012). Ein Betrag, der sich in den letzten Monaten immer wieder in Pressemitteilungen u.ä. aus Rathäusern oder Verkehrsunternehmen wiederfindet (meist ist von rund 10 Millionen die Rede).

Der VRR-Vorstand fügte in dem genannten Schreiben aber die Bemerkung hinzu, dass dieser Fehlbetrag nur eintritt – genauer gesagt: eintreten könnte – wenn es keine Mittelübertragung von 2011 nach 2012 geben sollte. Diese Einschränkung wird von den Medien – und interessierten PolitikerInnen sowie Unternehmen - meist nicht mit „kommuniziert“, so dass der fälschliche Eindruck produziert wird, die rund 10 Millionen Verlust aus dem 30-Euro-Ticket seien quasi „gesetzt“. Dem ist aber, wie gesagt, nicht so. Und, wie es aussieht, konnte die Frage der Mittelübertragung mittlerweile sogar befriedigend geklärt werden:

In Anlage 1 des o.g. Schreibens wird der Gesamtbetrag von 9,5-11,7 Mio. € auf alle VRR-Städte und -Kreise anhand der Berechtigtenzahlen heruntergebrochen, die Teilnahme sämtlicher Städte und Landkreise vorausgesetzt. So wird für Bochum ein möglicher Verlust von 0,4-0,5 Mio., für Düsseldorf von 0,75-0,9 Mio., für Herne von 0,25-0,35 Mio. und etwa für den Ennepe-Ruhr-Kreis von 0,3-0,35 Mio. € prognostiziert. Usw. usf.. Diese Beträge wären im Zweifelsfall von den Städten und Kreisen aufzubringen - so heißt es zumindest in dem Schreiben („Komplementärfinanzierung“). Ob das im Ernstfall zutreffen würde, kann ich im Moment nicht beurteilen.

Beinahe noch wichtiger erscheint mir für die Argumentation der Initiativen und Gewerkschaften aber die Frage, wie die Zahl von 10 Mio. Euro zustande gekommen ist (Berechnungsgrundlagen der Prognose). Die VRR-Zahlen basieren - kurz gesagt - auf folgenden Annahmen²:

- einem „Referenzticket-Preis“ von 43,82 € sowie
- einer „Plan-Nutzerquote“ von 14 Prozent

(s. hierzu die „Richtlinie der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR über die Festsetzung der Tarife des Sozialtickets im Gemeinschaftstarif für den VRR als Höchsttarif“ - Sozialticket-Richtlinie – dort Ziff. 2.2.1).

Der Referenzpreis mag ja noch angehen.³ Nicht jedoch die unterstellte Nutzerquote. Die

¹ s. „Zum Zusammenhang zwischen Preis, Nachfrage und durchschnittlichem Pro-Kopf-Umsatz und zur Bemessung des möglichen Einnahmenausfalls (Mindereinnahmen) – Handreichung für die Initiativen“, Ausarbeitung von Akoplan, August 2011

im Internet unter: <http://www.akoplan.de/Zusammenhang%20Preis-Nachfrage-Umsatz.pdf>

² Die nachfolgenden Eckdaten stammen – wie mir glaubhaft versichert wurde - aus dem Hause der DSW21 und basieren auf den Ergebnissen der – u.E. fragwürdigen - Begleituntersuchung zum 2-jährigen Dortmunder Pilotversuch von 2008 bis Anfang 2010 (15-Euro-Ticket).

³ Vgl. die Überlegungen zum Ist-Umsatz in der „Handreichung“, S. 2f.

Aus dem Richtlinien-Text ist zu ersehen, dass mit dem „Referenz-Preis“ jedoch nicht ganz genau das Gleiche gemeint ist wie die in unserer „Handreichung“ verwendete Größe „Ist-Umsatz“. Der „Referenz-Preis“ bezieht sich nur auf bisherige KundInnen der VRR-Betriebe, also ohne (absolute) Neukunden.

Kontrollrechnung: Wenn man die 1,166 Mio. Berechtigten mit 14 Prozent multipliziert, dann x 93,6 % (Altkunden-Anteil), das Produkt mit dem Differenzbetrag von (monatlich) 13,92 € multipliziert und schließlich mit 12 Monaten, landet man bei einer Jahresmindereinnahme von etwa 25,5 Mio. € pro Jahr. Nach Abzug des Landeszuschusses von 15 Mio. € bleiben noch 10,5 Mio. € übrig. Dem stünden Mehreinnahmen von sog. NeukundInnen in Höhe von rd. 3,75 Mio. € gegenüber (unterstellt wird dabei, siehe Richtlinien, ein Neukunden-Anteil von 6,4%, entspräche etwa 10.000 Personen im gesamten VRR-Raum). Offenbar wird aber davon ausgegangen, dass diese Mehreinnahme - mehr oder minder vollständig - von sozialticket-bedingten Mindereinnahmen bei den SGB IX-Ausgleichszahlungen (bis zu 2 Mio. €), Mindereinnahmen infolge der kommenden Fahrpreiserhöhung, u.ä. aufgefressen wird.

Nachfrage nach dem 30-Euro-Ticket wird u.E. vom VRR deutlich überschätzt. Wie in der „Handreichung“ ausgeführt, geht Akoplan anhand der Erfahrungen davon aus, dass bei diesem Preis (knapp 30 Euro) mehr als 10 Prozent nicht drin sind (was nicht ausschließt, dass einzelne Städte auch etwas höhere Quoten erreichen können).

Diese Zahl ist für sich genommen bitter. Wenn aber die unterstellte durchschnittliche Beteiligung von 14 Prozent nicht zustande kommt, bedeutet das doch auch, dass sich die Landeszuschüsse auf weniger Tickets verteilen werden und von dem für den Gesamttraum prognostizierten Fehlbetrag von (bis zu) 11,7 Mio. € nicht mehr viel übrig bleiben wird. Nicht gänzlich ausgeschlossen sogar, dass der Verbund (als sog. „Zuwendungs-empfängerin“ des Landes), und damit die Kommunen, am Ende – wenn spitz abgerechnet wird - sogar noch was von den Zuschüssen an das Land zurückgeben müssen.

Heiko Holtgrave, Akoplan
Dortmund, 16.9.2011, leicht ergänzt am 19.9.2011

AKOPLAN - Institut für soziale und ökologische Planung e.V.
www.akoplan.de <<http://www.akoplan.de>>
Huckarder Str. 8-10, 44147 Dortmund
Telefon neu: 0231 / 33 67 173