

Das geplante VRR-„Sozialticket“

Zum Zusammenhang zwischen Preis, Nachfrage und durchschnittlichem Pro-Kopf-Umsatz und zur Bemessung des möglichen Einnahmenausfalls (Mindereinnahmen)
-Handreichung für die Initiativen-

Hintergrund dieser kleinen Ausarbeitung sind die zahllosen kritischen Äußerungen zu den Plänen für ein VRR-Sozialticket, die sich seit Monaten ausschließlich um die Kostenseite drehen. Millionenverluste werden heraufbeschworen. Dies führt auch in der Öffentlichkeit zu einer völlig verzerrten Wahrnehmung, der wir entschieden entgegen treten müssen. Andererseits können wir es uns m.E. nicht leisten, uns aus der Diskussion um die Kosten völlig herauszuhalten. Das würde unsere Glaubwürdigkeit mindern.

Für die Berechnung möglicher Mindereinnahmen (aus der Einführung eines Sozialtickets) spielen zwei Faktoren eine entscheidende Rolle:

1. die Nutzerquote
2. die durchschnittlichen Aufwendungen der NutzerInnen für den ÖPNV vor Einführung des Sozialtickets („Ist-Umsatz“)

Einfluss haben ferner die Gesamtzahl der Berechtigten, die Zusammensetzung des Berechtigtenkreises und das bisherige Nutzerverhalten (Fahrtenhäufigkeit, Ziele, verwendete Tickets). Was die Gesamtheit der Berechtigten angeht, ist diese nach VRR-Angaben offenbar leicht angewachsen, auf nunmehr knapp 1,166 Mio. Personen¹.

Zur Nutzerquote

Die Konditionen des von uns als „Un-Sozialticket“ getauften Tickets, das man seit Abschaffung des 15-Euro-Tickets Anfang 2010 in Dortmund erwerben kann, ist von den Konditionen her dem geplanten VRR-Ticket recht ähnlich (aktueller Preis 31,56 Euro, Ticket1000 Preisstufe A, nur als Abo, Gültigkeit erst ab 9 Uhr, gleicher Berechtigtenkreis)², so dass man daraus erste Schlüsse für das VRR-Ticket ziehen kann.

Die Nutzerquote beträgt in Dortmund aktuell 6,5 % (7.700 Abonnenten bei 117.483 Berechtigten).

Vor allem wegen der zeitlich uneingeschränkten Nutzbarkeit und der fehlenden Abo-Bindung dürfte die Quote beim VRR-Ticket ein Stück höher liegen (insbesondere in größeren Städten). Andererseits wird der Schnitt - wegen des dort dünneren Verkehrsangebots und anderer Faktoren - durch die ländlichen Regionen nach unten gedrückt.

Alles in allem gehen wir davon aus, dass das geplante VRR-Angebot bei einem Preis von (knapp) 30 € maximal 10 Prozent der Berechtigten erreichen wird, eher weniger.

Es wird sich dabei nahezu ausschließlich um sog. „Vielfahrer“ handeln, in erster Linie (bisherige) InhaberInnen regulärer Zeitkarten, ferner Menschen, die aufgrund stark variierender Ziele und/oder wechselnder Tageszeiten bislang ihre Fahrten mit Einzel- bzw. Vierertickets bestreiten.

Das erlaubt 2 erste Schlüsse:

No. 1: Keine nennenswerte Vergrößerung der Zahl der verkauften Zeitkarten, keine NeukundInnen, daher auch nur bescheidener Anstieg der Fahrtenzahl zu erwarten.

No. 2: Der neue Tarif wird 90 % der Berechtigten (und mehr) nicht erreichen, weil zu teuer.

¹ s. Anlage 1 zum Schreiben des VRR-Vorstands an die OB von Remscheid (vom 21.7.2011)

Angaben ohne VGN-Kommunen. Akoplan war es bislang nicht möglich, diese neuen Zahlen zu überprüfen.

In der IVV-Studie war noch von einer Gesamtheit von 1,1386 Mio. BürgerInnen im VRR-Raum ausgegangen worden (s. 44-seitige Präsentation der IVV-Studie „Marktforschung zur Einführung des SozialTickets im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr“ vom 26. August 2010, S. 34)

² s. <http://sozialamt.dortmund.de/project/assets/template1.jsp?smi=16.0&tid=81544>

Das sind bittere Befunde. So organisiert man einen politischen Misserfolg. Man kann quasi schon jetzt die Stimmen hören, die maulen werden: Der ganze Aufwand lohnt doch nicht!

Zum sog. „Ist-Umsatz“

Dieser ist im voraus wesentlich schwerer abzuschätzen. Gewisse Anhaltspunkte ergeben sich aus den aktuellen Preisen für reguläre Monatstickets (mit und ohne Abo-Bindung), ferner aus den Erfahrungen aus dem 2-jährigen Modellversuch in Dortmund.

Zunächst eine Übersicht der aktuellen Preise für die gängigen Monatskarten:

Bezeichnung des Tickets	Preisstufe A1	Preisstufe A2
Ticket1000	59,15	61,10
Ticket1000 ab 9 Uhr	43,30	44,70
Ticket1000 im Abo	50,77	52,44
Ticket1000 ab 9 Uhr im Abo	37,16	38,37
Ticket2000	64,75	66,75
Ticket2000 ab 9 Uhr	47,55	48,85
Ticket2000 im Abo	55,57	57,29
Ticket2000 ab 9 Uhr im Abo	40,81	41,93

Wir können davon ausgehen, dass insbesondere die Sozialleistungsbezieher (Hartz IV bzw. Grundsicherung) unter den o.g. Vielfahrern mit Monatskarte sich eher für eine der preisgünstigeren Ticketarten entschieden haben. Also für das Ticket1000 in einer seiner Varianten oder das Ticket2000 in den Abo-Varianten. Sofern der Job, die zu besuchende Maßnahme oder Schule, die/der zu versorgende Angehörige das zulässt, gern auch nur in der 9-Uhr-Version.

Der Unterschied in den Preisniveaus der beiden Ticketarten Ticket1000 und Ticket2000 ist verhältnismäßig gering, so dass vermutlich etliche den Mehrpreis für einen - recht ansehnlichen - Zusatznutzen (Übertragbarkeit, Mitnahme von Personen und/oder Fahrrad, automatische Ausdehnung des Geltungsbereichs ab 19 Uhr sowie an Wochenenden) auf sich genommen haben.³

In obiger Tabelle sind die Monatskarten fett markiert, die die meisten Nutzer aus dem Berechtigtenkreis gefunden haben dürften. Die Beträge rangieren zwischen 37 und 56 € bei Preisstufe A1, zwischen 38 und 57 € bei A2.

Beim 2-jährigen Modellversuch in Dortmund mit einem 15-Euro-Ticket betrug die durchschnittlichen Aufwendungen der Abonnenten vor Einführung des Sozialtickets ca. 29 € im Monat.⁴

³ Ich wurde dieser Tage von Betroffenen darauf hingewiesen, dass das geplante 30-Euro-Ticket für manche auch deshalb uninteressant wäre, weil dieses nur die Leistungsmerkmale eines Ticket1000 aufweisen wird.

⁴ Eigene Berechnungen auf Grundlage der DSW-Angaben über Mindereinnahmen während des 2-Jahres-Zeitraums. S. hierzu <http://agora.free.de/sofodo/themen/do-spez-1/kommunale-pol/dsw-nehmen-zu-viel-geld-fuers-sozialticket>

Es ist naheliegend, dass das durchschnittliche Ausgabevolumen wesentlich davon mitbestimmt wird, wie hoch der Anteil derer ist, die schon vor Einführung eines Sozialtickets im Besitz von regulären Monatskarten waren. Denn die können bei Einführung eines Sozialtickets ganz besonders sparen und verursachen damit besonders hohe Einnahmefälle. Wir haben in Dortmund davon Kenntnis nehmen müssen, dass dieser Anteil im ersten Jahr des Modellversuchs (2008) immerhin 25 %, am Ende immer noch 20 % betrug.⁵

Je höher der (Abgabe-) Preis des Sozialtickets, desto schmaler aber wird die Nachfrage aus der Zielgruppe. Und desto höher wird der Betrag, der von den jeweiligen Nachfragern bislang durchschnittlich für die Nutzung von Bus&Bahn verausgabt wurde. Der relative Anteil der InhaberInnen regulärer Monatskarten steigt, und mit ihm eben auch der Einfluss ihrer vergleichsweise hohen Ausgaben auf den rechnerischen Durchschnitt.

Aus all diesen Überlegungen heraus würde ich für einen im ganzen VRR-Raum gültigen Sozialtarif (Monatskarte Preisstufe A) abhängig vom Preis folgende Schätzung abgeben:

Preis der neuen Monatskarte	durchschnittlicher Umsatz bisher (pro Kopf und Monat) - geschätzt ⁶
15,00 €	26-28 €
22,50 €	35-38 €
30,00 €	42-46 €, im Höchstfall 48 €

Wie schon angedeutet, korrespondiert mit der Höhe des Preises auch die absolute – wie relative – Nachfrage. Bei einem Preis von 15 Euro ließen sich u.U. – siehe Erfahrungen in Dortmund – jeden Monat bis zu 240.000 Menschen im VRR erreichen. Bei einem 30-Euro-Ticket ist hingegen – s.o. – mit einer Nutzerquote von allerhöchstens 10 Prozent zu rechnen, was 1,4 Mio. Tickets im Jahr entspräche, oder durchschnittlich knapp 120 Tausend im Monat. Vermutlich aber werden es noch deutlich weniger werden.⁷

Schließlich die (leidige) Frage der Mindereinnahmen

Dies ist offenkundig die Frage, die Leute wie den Dortmunder Fraktionsvorsitzenden Prusse (SPD) und die diversen Verkehrsvorstände am meisten interessiert, und zu bewegen scheint. Darüber geriet der (politische) Vorsatz, ein auch für ärmere

⁵ Nach Angaben der Verkehrsbetriebe DSW21

⁶ Zugrundegelegt: Preisstand von 2011

⁷ IVV hat in seiner Marktstudie für den VRR beim Preis von 30 Euro und Einzelverkauf einen Absatz von 2,0 Millionen Monatskarten p.a. prognostiziert – eine Zahl, die wir für weit hergeholt halten.

Es ist interessant, dass mittlerweile offenbar auch der VRR zu dem Schluss gekommen ist, dass mit den IVV-Zahlen irgend etwas nicht stimmen kann. Anders ist nicht zu erklären, wieso aktuell nur noch mit einem Fehlbetrag von 25-26 Mio. € gerechnet wird, während IVV für ein 30-Euro-Ticket im Einzelverkauf noch zu Mindereinnahmen von 32 Mio. kam (zzgl. der Ausfälle bei den Ausgleichsleistungen nach SGB IX, vgl. Fußnote 9).

Zu den Absatzzahlen bei IVV s. 44-seitige Präsentation der IVV-Studie „Marktforschung zur Einführung des Sozialtickets im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr“ vom 26. August 2010, S. 37 u. S. 42.

Einen guten Überblick über die von IVV erwarteten Fehlbeträge, differenziert nach Preisen, verschafft die Anlage 1 zur VRR-Drucks. M/VIII/2010/0086/1

Bevölkerungskreise erreichbares Monatsticket zu schaffen, im Laufe der letzten 18 Monate fast vollständig aus den Augen.

Bezogen auf die jetzt beschlossene Lösung rechnet der VRR für 2012 noch mit Mindereinnahmen in Höhe von 25-26 Mio. Euro (ohne Niederrhein). Davon werden 15 Millionen auf jeden Fall aus den zugesagten Landezuschüssen gedeckt. Die Restbelastung könnte weiter zusammenschmelzen, wenn der beantragten Mittelübertragung aus dem Vorjahr zugestimmt würde.^{8,9}

Die Landeszuschüsse bemessen sich übrigens ausschließlich nach der Zahl der im jeweiligen Verkehrsraum wohnenden „Hilfeempfänger“ nach SGB II oder SGB XII.¹⁰ Nähmen nicht alle VRR-Kommunen am geplanten Pilotprojekt des VRR teil, würde der Zuschuss entsprechend sinken. Der Zuschuss darf ferner ausschließlich „Preis senkend bzw. zur Deckung der durch den Fahrausweis entstehenden Mindereinnahmen“ eingesetzt werden. Personal- und Sachkosten des Zuwendungsempfängers (oder Dritter) bei der Durchführung, Kosten im Zusammenhang mit der Mittelverwaltung und (externe) Beratungskosten sind ausdrücklich von der Förderung ausgeschlossen.¹¹

Eine Restbelastung (ohne Mittelübertragung) i.H.v. 10-11 Mio. € pro Jahr lohnte eigentlich der weiteren Rede nicht, wenn es nicht dieses unsägliche Geschrei aus den Reihen der Kommunalfractionen von SPD und CDU wie auch den Verkehrsunternehmen gäbe. Gemessen an dem bisherigen Jahresumsatz der VRR-Unternehmen (Einnahmen aus Ticketverkauf) machen 10 Mio. € schließlich mal gerade 1 Prozent aus!¹² (und jedem von uns fallen auf Anhieb bestimmt gleich mehrere Beispiele ein, wo selbst auf kommunaler Ebene mal eben 10 Mio. € „versenkt“ wurden)

Wir aber kommen ohnehin zu anderen Ergebnissen:
s. nächste Seite

8 Zur Defizitkalkulation des VRR s. das oben schon angeführte VRR-Schreiben an die Oberbürgermeisterin von Remscheid, Frau Wilding, vom 21. Juli 2011

Nach dem Wortlaut der Landesrichtlinien Ziff. 5 und diversen mündlichen Äußerungen könnte es zu einem Nachschlag aus „unverbrauchten“ Landesmitteln kommen, wenn es – was wahrscheinlich ist – nicht in allen Städten und Kreisen NRW zur Einführung bzw. Beibehaltung von Sozialtickets für die Zielgruppe kommt.

9 Zusätzlich hat der VRR an anderer Stelle Mindereinnahmen bei den Ausgleichsleistungen für schwerbehinderte Fahrgäste nach SGB IX § 148 geltend gemacht, wobei – je nach Verkehrsunternehmen - ein Aufschlag von 7-8 % der „kassentechnischen Einnahmen“ zugrunde gelegt wurde. Siehe hierzu die oben genannte IVV-Präsentation vom 26.8.2010, S. 36 u.41, und: VRR-Drucks. M/VIII/2010/0086/1

Diese zusätzlichen Einnahmenverluste wurden in die folgenden 2 Tabellen nachrichtlich übernommen, ohne sie im einzelnen prüfen zu können.

10 Im Unterschied zu o.g. Verteilungsschlüssel soll die Landesförderung nach Ziff. 2 der Landesrichtlinien mindestens folgenden Personengruppen zugute kommen (Berechtigtenkreis): Leistungsbeziehern nach SGB II oder SGB XII, Empfängern von Regelleistungen nach dem AsylLG sowie Empfängern von laufenden Leistungen nach dem Bundesversorgungsgesetz (Kriegsopferfürsorge). Eine Erweiterung des Berechtigtenkreises um weitere Gruppen – wie beispielsweise vom VRR geplant – ist nicht förderschädlich, erhöht aber auch nicht den Zuschussanspruch.

11 nach: „Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung des Sozialtickets im Öffentlichen Personennahverkehr Nordrhein-Westfalen (Richtlinien Sozialticket 2011), Rd.Erl. MWEBWV v. 8.8.2011

12 Der Umsatz im Jahr 2010 betrug 979,2 Mio. €. Nach: VRR-Vertriebsbericht 2010, VRR-Drucks. M/VIII/2011/0211

Variante A. Unterstellt wird ein Ist-Umsatz pro Kopf und Monat (vor Einführung) von 42 € und die Teilnahme von sämtlichen VRR-Kommunen

	bei einer Nutzungsquote von...			
	7%	8%	9%	10%
Zahl der verkauften Tickets p.a.	0,98 Mio.	1,12 Mio.	1,26 Mio.	1,40 Mio.
Fehlbetrag Tarifeinnahmen	11,8 Mio. €	13,4 Mio. €	15,1 Mio. €	16,8 Mio. €
./i. Unterstützung Land	15 Mio. €	15 Mio. €	15 Mio. €	15 Mio. €
verbleibender Überschuss/Fehlbetrag	+ 3,2 Mio. €	+ 1,6 Mio. €	- 0,1 Mio. €	-1,6 Mio. €
	zzgl. ggfs. 0,9 Mio. € weniger an SGB IX-Zahlungen	zzgl. ggfs. 1,0 Mio. € weniger an SGB IX-Zahlungen	zzgl. ggfs. 1,1 Mio. € weniger an SGB IX-Zahlungen	zzgl. ggfs. 1,2-1,3 Mio.€ weniger an SGB IX-Zahlungen

Variante B. Unterstellt wird hier ein Ist-Umsatz (vor Einführung) von 46 €/Monat (sonst wie bei A)

	bei einer Nutzungsquote von...			
	7%	8%	9%	10%
Zahl der verkauften Tickets p.a.	0,98 Mio.	1,12 Mio.	1,26 Mio.	1,40 Mio.
Fehlbetrag Tarifeinnahmen	15,7 Mio. €	17,9 Mio. €	20,2 Mio. €	22,4 Mio. €
./i. Unterstützung Land	15 Mio. €	15 Mio. €	15 Mio. €	15 Mio. €
verbleibender Fehlbetrag	- 0,7 Mio. €	- 2,9 Mio. €	- 5,2 Mio. €	- 7,4 Mio. €
	zzgl. ggfs. 1,2 Mio. € weniger an SGB IX-Zahlungen	zzgl. ggfs. 1,3-1,4 Mio. € weniger an SGB IX-Zahlungen	zzgl. ggfs. 1,5 Mio. € weniger an SGB IX-Zahlungen	zzgl. ggfs. 1,7 Mio.€ weniger an SGB IX-Zahlungen

Ein Fehlbetrag von 10 Mio. käme – lassen wir die SGB IX-Zahlungen mal außen vor – nur in dem wenig wahrscheinlichen Fall zustande, dass deutlich mehr als 1,4 Mio. Monatskarten verkauft würden oder die NutzerInnen vorher im Durchschnitt mehr als 46 € im Monat für die Nutzung des ÖPNV ausgegeben hätten. Das erscheint aber nach dem zuvor Gesagten wenig plausibel.¹³

Man erkennt spätestens hier, welche Bedeutung einer sorgfältigen Erhebung des aktuellen Ausgabevolumens zukommt. Ungenauigkeiten bzw. Unschärfen hier beeinflussen die Ergebnisse aller nachfolgenden Berechnungsschritte u.U. stärker als die Höhe des vorgesehenen Eigenanteils. Und wir erleben dieser Tage erneut, dass sich die Geister eben in erster Linie an der Höhe des zu erwartenden Fehlbetrags entzünden. Und das Warum und Wie kaum noch eine Rolle spielt. Das war in Dortmund schon so, und das war bereits wenige Tage nach Ankündigung der Pläne für ein VRR-Sozialticket nicht anders.

¹³ Bei Variante A (Ausgangspunkt: Ist-Umsatz 42 €) müsste der VRR zumindest in den beiden ersten Fällen – also einer Nutzerquote 8 % und weniger - einen Teil des Landeszuschusses zurückzahlen.

Es sieht wohl so aus, dass bei der im Laufe des 14-monatigen Modellprojekts geplanten Evaluation lediglich Personen interviewt werden, die sich ein 30-Euro-Ticket gekauft haben. Nicht aber Personen, die sich ein solches nicht leisten konnten oder wollten.¹⁴

Ein zentrales Ziel soll sein, herauszubekommen, wieviel die (künftigen) Sozialticket-NutzerInnen vor der Einführung tatsächlich für den ÖPNV ausgegeben haben. Auf Grundlage dieser Auskünfte sowie der Verkaufstatistik der Verkehrsunternehmen werden die Mindereinnahmen im Herbst 2012 neu kalkuliert; vom Ergebnis wird dem Vernehmen nach abhängen, ob das 30-Euro-Ticket künftig in das „Regelsortiment“ des VRR aufgenommen wird.

Es wäre sehr zu wünschen, wenn diese Studie nicht wieder an IVV Aachen ginge und die vorgesehenen Interviews nicht wieder in den Leistungsstellen stattfinden würden.

Zu guter Letzt

Zunächst möchte ich etwas in Erinnerung rufen, wovon von den Kritikern keiner spricht. Während des 2-jährigen Modellversuchs in Dortmund, mit einem Sozialticket zum Preis von 15 € monatlich, war das Fahrgastvolumen bei den Dortmunder Verkehrsbetriebe DSW21 enorm angestiegen:

Im ersten Jahr (2008) nahm das Jahres-Fahrgastvolumen um 9,2 Mio. Passagiere zu, im Jahr 2009 sogar um 13,3 Mio. (gegenüber dem Ausgangsstand 2007, nämlich 130,0 Mio. Passagieren bzw. Fahrten). Mittlerweile liegen auch die Zahlen für 2010 vor: Wie von uns erwartet, ging die Zahl der DSW-Fahrgäste - nach 139,2 Mio. im Jahr 2008 und 143,3 Mio. im Jahr 2009 - wieder deutlich zurück, und zwar auf 135,1 Mio. Personen.

Rund 2/3 des zwischenzeitigen Zuwachses, in der Summe rund 15 Mio. Fahrten innerhalb von 24 Monaten, waren somit eindeutig dem kommunalen Sozialticket zuzuschreiben! Die Zahl der Sozialticket-Abonnenten fiel nach der Verdoppelung des Preises auf weniger ein Drittel des vorherigen Volumens.¹⁵ Und das trotz Erweiterung des Berechtigtenkreises um Wohngeldempfänger.

Diese Zahlen beleuchten eindrucksvoll, welch riesiger – aber eben nicht zahlungskräftiger – Mobilitätsbedarf bei Hartz IV-Empfängern, Rentnern (vor allem: Rentnerinnen) und Geringverdienenden besteht. Ein Bedarf, der unter normalen Umständen, ohne ein Entgegenkommen von Kommunen und Verkehrsbetrieben, unbefriedigt bleibt.

Kai Wiedermann hatte völlig Recht, als er kürzlich in der WAZ schrieb:¹⁶

>>Das Sozialticket, das sagt schon der Name, ist eine soziale Leistung. Soziale Leistungen im Öffentlichen Personennahverkehr gibt es viele: das Schüler-Ticket, das Studenten-Ticket, das Bären-Ticket für Senioren. Nicht zu vergessen: Jeder „normale“ Fahrschein, der aus dem Automat kommt, kostet dank Steuergeld

14 Das jedenfalls legt eine erste Leistungsbeschreibung nahe, die der am 19. Juli beschlossenen VRR-Sozialticket-Richtlinie beigelegt war (Anlage 4 der „Richtlinie der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR über die Festsetzung der Tarife des Sozialtickets im Gemeinschaftstarif... (Sozialticket-Richtlinie - Soz-RL)“, dort insbes. Ziff 2, erster Absatz.

Übrigens war das in Dortmund auch schon so: Bei den Telefoninterviews in den Jahren 2008 und 2009 (Auftragnehmer: Fa. O-Ton) wurden ausschließlich Personen befragt, die bereits im Besitz eines Sozialticket-Abos waren. Ferner mussten sie eine Telefonnummer hinterlassen haben.

15 Zu Höchstzeiten waren 24.500 Abonnenten damit unterwegs, mittlerweile sind es nur noch knapp 7.700.

16 „Klarheit schaffen“, Kommentar von K. Wiedermann, WAZ v. 8.6.2011

weniger als er kosten müsste, betriebswirtschaftlich gesehen.

Gegen Subventionen für den Nahverkehr ist nichts einzuwenden. Er ist ein öffentliches Gut. Er hält eine Gesellschaft in Bewegung, die immer mobiler, immer flexibler sein muss. (...)

Verbilligte Tickets für Hartz-IV-Empfänger oder Geringverdiener wären ein Gewinn. Vor allem im Revier, in diesem Ballungsraum. Sie müssten so gemacht sein, dass sie helfen, Stadtgrenzen zu überwinden. <<

Öffentlicher Verkehr ohne Bezuschussung geht einfach nicht. Und: Hier geht es nicht um den Flug nach Malle, nicht mal um eine Spritzfahrt nach Berlin, sondern um die normale, alltägliche Beweglichkeit innerhalb der eigenen Stadt, der eigenen Region. Sie ist für viele, dank Niedriglohn und knappen Sozialleistungen, schon lange keine Selbstverständlichkeit mehr.

Wie verrückt es ist, bei solchen Dingen an der falschen Stelle zu sparen, demonstriert folgende Vergleichsrechnung:

Ein 15-Euro-Ticket würde den 2-3-fachen Absatz bewirken. Unterstellen wir mal eine (eini-germaßen realistische) Nutzerquote von 20 Prozent, dann würden im VRR 2,8 Mio. vergünstigte Monatskarten verkauft – statt der zu erwartenden 1,0 bis max. 1,4 Mio. Karten.¹⁷

Legt man dann 26 € als durchschnittliche Ausgabe (zuvor) zugrunde, dann würde das einnahmeseitig für den VRR eine Mindereinnahme von jährlich etwa 30 Mio. € bedeuten, bei Zugrundelegung von 28 € etwa 36 Mio. €¹⁸. Wovon auch in diesen Fällen mindestens 15 Mio. € vom Land übernommen würden, die Teilnahme sämtlicher VRR-Kommunen vorausgesetzt. Blicke unter dem Strich für den Verkehrsverbund ein ungedeckter Fehlbetrag von jährlich 15 Mio. bzw. 21 Mio. € - was zwischen 1,6 und 2,2 Prozent seines derzeitigen Umsatzes aus Ticketverkäufen ausmachen würde.

Das wäre ein Maßnahme, die tatsächlich einer Vielzahl von Menschen mit geringem Einkommen eine Entlastung verschaffen würde. Und die u.U. selbst den einen oder anderen Schwarz- bzw. Graufahrer¹⁹ dazu bewegen könnte, zuzugreifen. Sicherlich, zu einer solchen Maßnahme gehört ein bisschen Mut. Aber was noch nicht ist, kann ja - vielleicht - noch werden.

Heiko Holtgrave, Akoplan
Dortmund, August 2011

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

www.akoplan.de

Huckarder Str. 10-12, 44147 Dortmund

0231 / 33 67 173

17 Größere Städte wie Dortmund und Essen könnten auch Nutzerquoten von 25 % und mehr erreichen, nicht jedoch der Verbundraum als Ganzes. Denn je ländlicher die Region und je dünner das Verkehrsangebot, desto schwächer wird die Nachfrage ausfallen.

18 Ohne Mindereinnahmen bei den Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Schwerbehinderten. Diese würden sich auf 2,1-2,4 Mio. im ersten und 2,5-2,9 Mio. € im zweiten Fall belaufen.

19 „Graufahrer“ nennt man Menschen, die zwar meist ein Ticket kaufen, dabei aber häufig auf billigere Tickets ausweichen (die vielleicht nicht die gesamte Wegstrecke abdecken). Man erkennt sie in Straßenbahnen und Bussen leicht daran, dass sie sich während der ganzen Fahrt in der Nähe von Entwertungsautomaten aufhalten. Oder längere Zeit scheinbar hilflos an den Fahrkartensautomaten herumhantieren.