

# Sozialticket im VRN

Machbarkeit und wirtschaftliche Auswirkungen



*Einfach ankommen.*

# Agenda

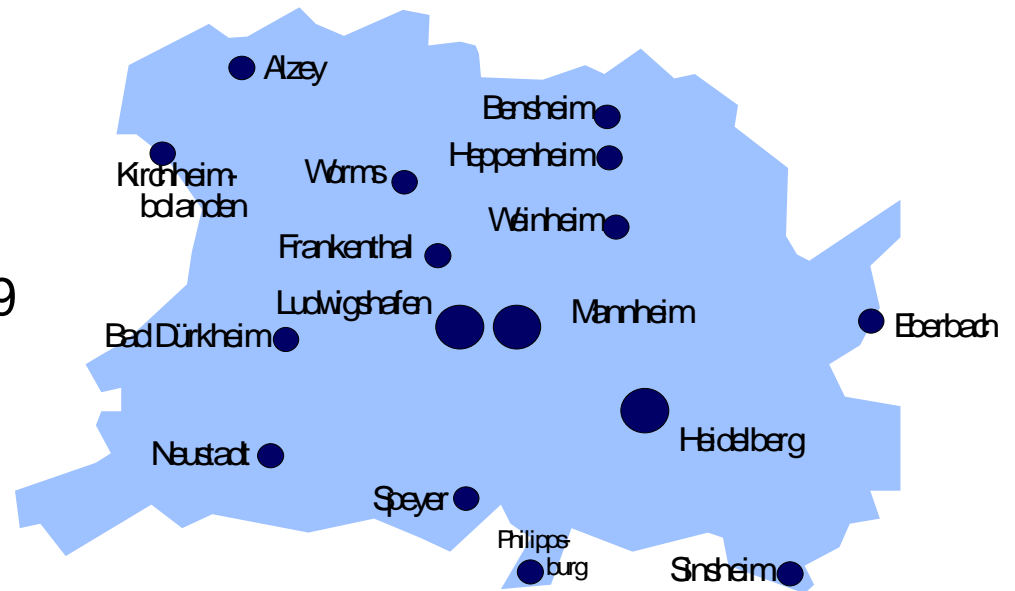
1. Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar
2. Möglichkeiten und Rahmenbedingungen zur Einführung eines Sozialtickets
3. Abschätzung der wirtschaftlichen Auswirkungen
4. Ausblick

# 1. Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar

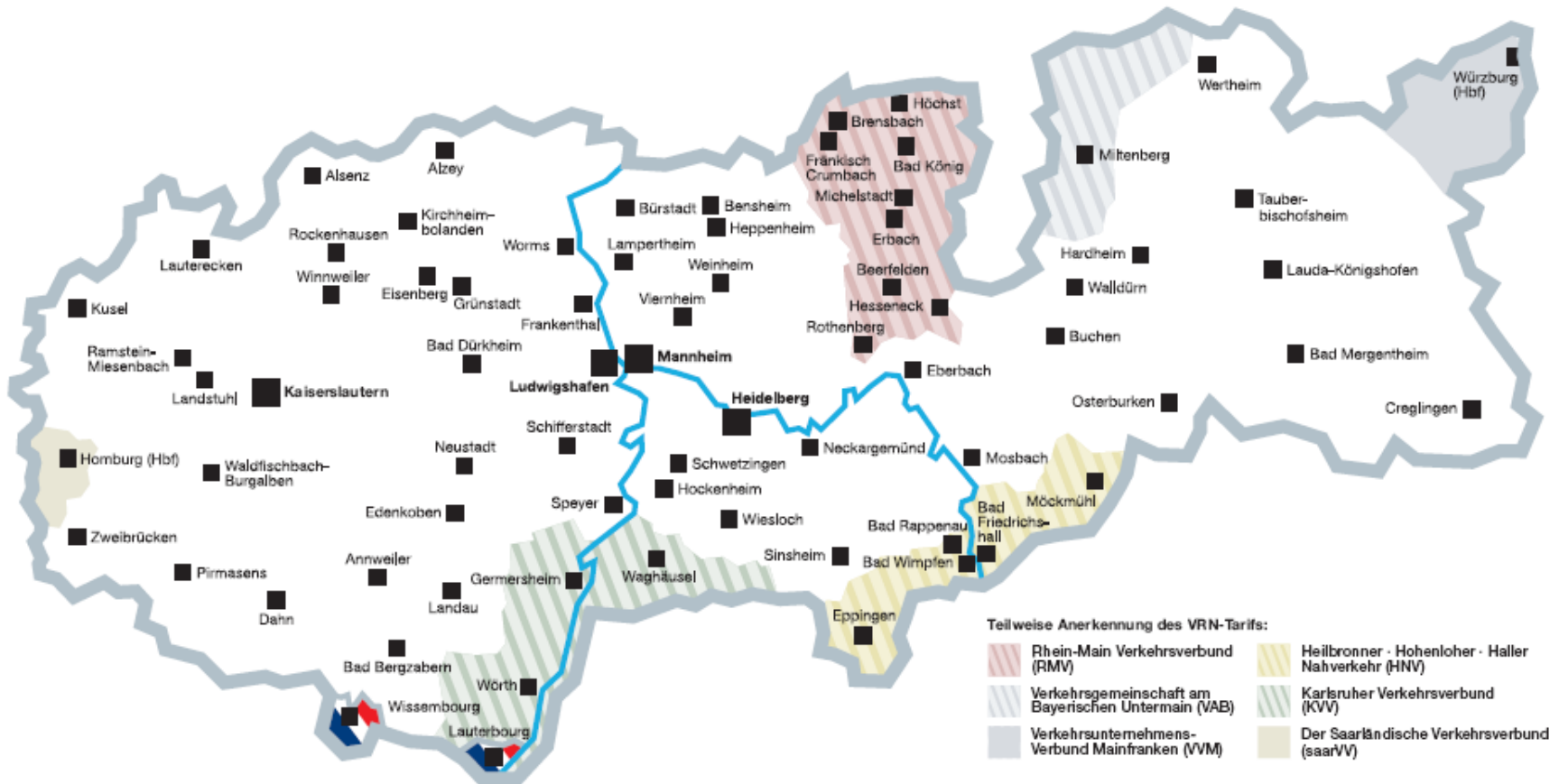
# Verkehrsverbund Rhein-Neckar

- Gründung 1989 als Unternehmensverbund
- Ab 1996 Mischverbund als Folge des Regionalisierungsgesetzes

Verbundgebiet 1989

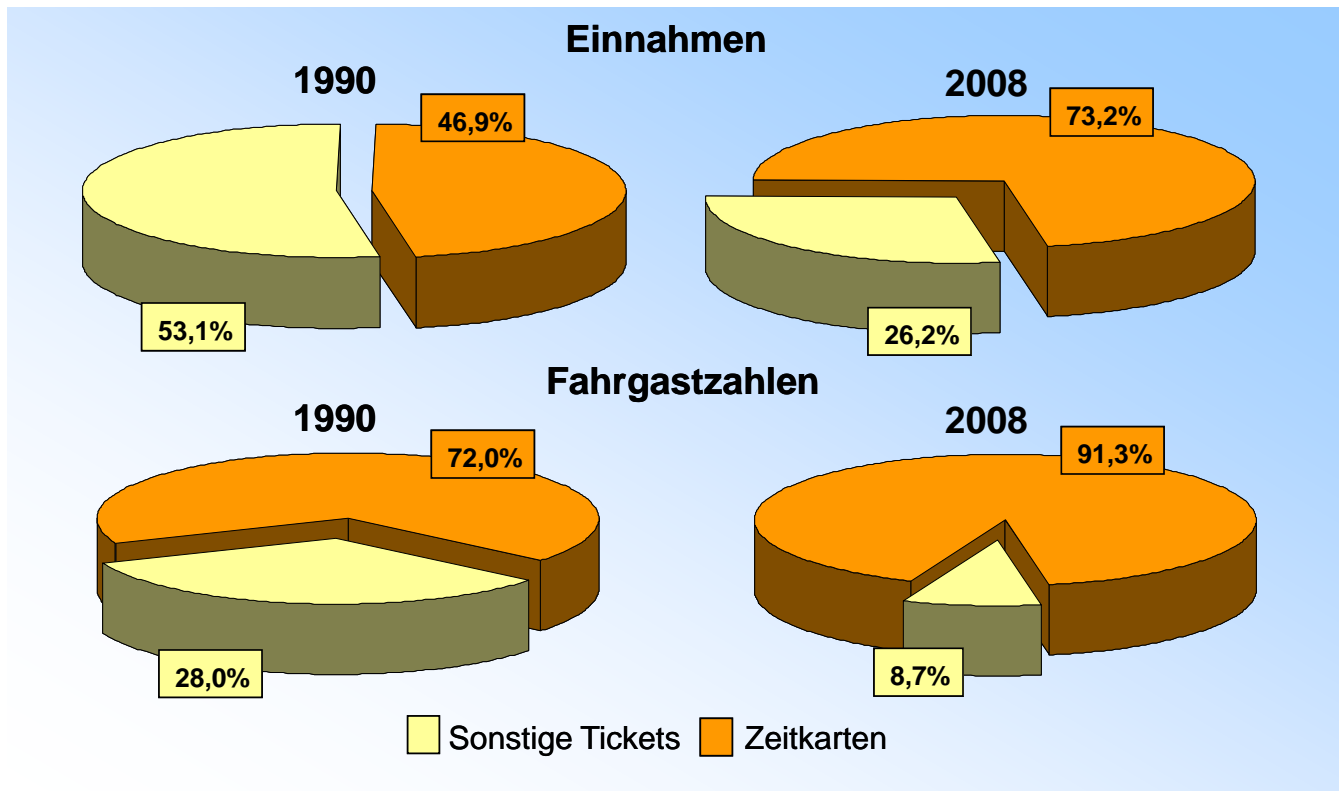


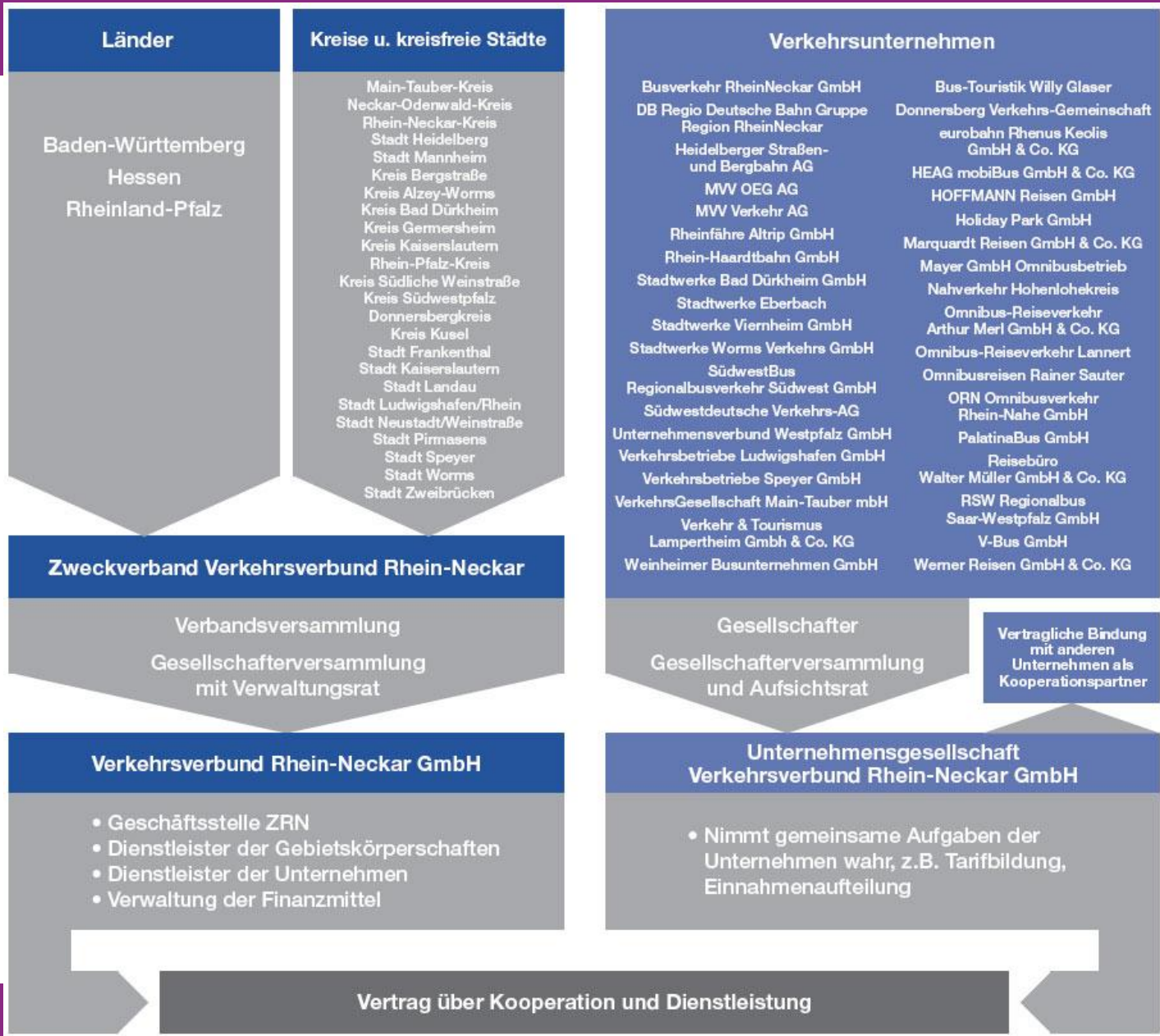
# Verbundgebiet heute





# Entwicklung des Zeitkartenanteils im VRN





# Organisation

# Aufgaben und Zuständigkeiten im VRN

➤ Verkehrsdurchführung	Verkehrsunternehmen
➤ Vertrieb	Verkehrsunternehmen
➤ Tarifmanagement / Tarifgestaltung	URN GmbH
➤ Einnahmenaufteilung	URN GmbH
➤ Kundeninformation, Werbung, PR	URN+VRN GmbH
➤ Nahverkehrs- und Angebotsplanung	VRN GmbH
➤ Vergabeverfahren	VRN GmbH
➤ Projekt „Aufbau S-Bahn Rhein-Neckar“	VRN GmbH

# Allgemeine Hinweise zur ÖPNV-Finanzierung im VRN

- Nahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge und entfaltet daher grundsätzlich eine sozialpolitische Wirkung.
- Ein flächendeckendes Nahverkehrsangebot kann i. d. R. nur mit Zuschüssen der öffentlichen Hände finanziert werden.
- Im VRN wird Leistungen im ÖPNV und SPNV konsequent ausgeschrieben, i. d. R. nach dem Nettoprinzip.
- Damit liegt das Erlösrisiko bei den Verkehrsunternehmen
- Folgerichtig legen die Unternehmen (URN GmbH) die Tarife fest
- Daher muss die Tarifgestaltung wirtschaftlichen Notwendigkeiten Rechnung tragen
- Ziel: Keine weitere Defiziterhöhung durch Schaffung neuer, preislich abgesenkter Tarifangebote

## 2. Möglichkeiten und Rahmenbedingungen zur Einführung eines Sozialtickets

## Soziale Tarife für viele Zielgruppen im VRN

<b>Ticket</b>	<b>Preis p. M. (inkl. Grundbeitrag)</b>	<b>Absatz</b>
Rhein-Neckar-Ticket	71,00	26.400
Job-Ticket	32,50 (ca. 62,50)	37.500
MAXX-Ticket	34,80	164.000
Karte ab 60	32,80	59.000
Semesterticket	23,00 (ca. 29,00)	71.700

## Der VRN ist im Vergleich sehr günstig (Stand 2010)

	<b>VRN</b>	<b>RMV</b>	<b>NVV</b>	<b>SH-Tarif</b>
EF Erw City	2,20	2,40	2,70	2,20
EF Erw lang	8,30	13,35	8,80	19,70
Gruppe City	9,00	9,50	11,50	12,20
Gruppe lang	20,00	40,00	27,50	30,70
Abo City	31,00-49,00	62,00	53,75	42,17
Abo lang	31,00-69,00	192,91	127,50	210,83

## Unterstützung der grün-roten Landesregierung?

*„Um die nachwachsenden Generationen an den ÖPNV zu binden, streben wir attraktive Schülertickets in allen Verbänden des Landes sowie ein landesweites Semesterticket an. Wir unterstützen Modelle, die dafür sorgen, dass auch Menschen mit einem geringen Einkommen öffentliche Mobilitätsangebote wahrnehmen können.“*

Koalitionsvertrag Baden-Württemberg, S. 26

## Entscheidung gegen ein Sozialticket bereits 2010

- ▶ Bei einer Abfrage der ZRN-Mitglieder zum Jahresbeginn 2010 sprach sich nur ein Mitglied im Verbundgebiet vorbehaltlos für die Einführung eines Sozialtickets aus.
- ▶ Der ZRN fasste daher im Juni 2010 den Beschluss, Überlegungen zur Einführung eines Sozialtickets nicht weiter zu verfolgen.

## Konzept des VRN aus dem Jahr 2010

- ▶ Aufgreifen bestehender Ticketangebote, d.h. keine Schaffung eines neuartigen Fahrausweises (Vorteile: keine Stigmatisierung, ZRN)
- ▶ Es gibt bereits Jahreskarten mit verbundweiter Geltung; bei Ausbildungsjahreskarten an Schultagen ab 14:00 Uhr
- ▶ Differenzierung zwischen ...
  - ... Personen, die Ausbildungszeitkarten erwerben können
  - ... und den übrigen Bezugsberechtigten

## Zuschussmodell für Schüler und Azubis

- ▶ Personen, die Ausbildungszeitkarten erwerben können, erhalten ein MAXX-Ticket (verbundweit gültig, an Schultagen ab 14:00 Uhr).
- ▶ Die Stadt / der Landkreis, in der / dem der Berechtigte wohnt, zahlt einen Zuschuss, so dass sein Eigenanteil z. B. max. 20,00 € beträgt
- ▶ Voll bezuschusste Tickets werden weiterhin durch den Schulwegkostenträger finanziert
- ▶ Ausbildungszeitkarten sind bereits heute günstiger, Zuschussregelungen im Rahmen der Schulwegkostenträgersatzungen und Ausgleichszahlungen (§ 45a PBefG / § 6a AEG) durch die Länder bleiben erhalten.

## Grundbeitragsmodell für die übrigen Berechtigten

- ▶ Bezugsberechtigte, die keine Ausbildungszeitkarte kaufen können, erhalten das Job-Ticket des VRN (verbundweite Gültigkeit, regulär 32,50 € im Monat)
- ▶ Die Kommune zahlt den jeweils geltenden Mindestgrundbeitrag für alle relevanten Bezugsberechtigten (zurzeit 7,50 € im Monat)

## Besonderheiten zum Aboverfahren

- ▶ Teilnahme am normalen Aboverfahren
- ▶ Bei beiden Modellen ist negative Bonität kein Ausschlussgrund; das Bonitätsrisiko ist jedoch durch die Städte / Landkreise zu tragen (Bürgerschaftserklärung).
- ▶ Es erfolgt keine Nachberechnung auf Basis des Monatskartenpreises bei vorzeitiger Kündigung aufgrund des Wegfalls der Bezugsberechtigung.

# 3. Abschätzung der wirtschaftlichen Auswirkungen

## Abschätzung der Mindereinnahmen

	<b>Eigenanteil</b>		
<b>Geltungsbereich</b>	<b>30 €</b>	<b>20 €</b>	<b>15 €</b>
Nahbereich (PS 1/2/21)	5,5 Mio. €	9,8 Mio. €	12,0 Mio. €
verbundweit	10,9 Mio. €	15,2 Mio. €	17,4 Mio. €

## Nachfrage schwer abschätzbar

- ▶ Aufgrund des niedrigen Preisniveaus der regulären Tarifangebote könnte die zusätzliche Nachfrage relativ gering sein.
- ▶ Im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) wird das Sozialticket zum Preis von 29,90 € eingeführt. NRW stellt landesweit 30 Mio. € (?) p. a. als Fixum an Zuschüssen bereit. Dennoch rechnen die Verkehrsunternehmen im VRR mit bis 11 Mio. € Mindereinnahmen zusätzlich.
- ▶ Die kostenlose Ausgabe des Sozialtickets würde in der verbundweit gültigen Version lediglich rund 6,5 Mio. € mehr kosten (24,0 Mio. statt 17,5 Mio.), aber erheblich Vereinfachung im Vertrieb und Entbürokratisierung mit sich bringen.

# 4. Ausblick

## Wie geht es weiter?

- ▶ Die Stadt Heidelberg hat vor wenigen Tagen Mittel in Höhe von 30 T€ zur Verfügung gestellt, um eine Studie zur Einführung eines Sozialtickets zu beauftragen. Die Studie wird in enger fachlicher Abstimmung mit dem VRN durchgeführt werden.
- ▶ Mögliche Strategie zur Einführung eines Sozialtickets: Vorreiterrolle durch eine Gebietskörperschaft, der andere folgen könnten. Eine verbundweite Einführung direkt zum Start ist bei der derzeitigen Beschlusslage schwierig.