

Erläuterungen:

Das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes NRW (MWEBWV) stellt den Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünden in NRW im Jahr 2011 15 Millionen und ab 2012 jährlich 30 Millionen Euro zur Verfügung, um bestimmten Personengruppen rabattierte Tickets für die Nutzung von Bus und Bahn anzubieten. Sie sollen auf die nordrhein-westfälischen Gebietskörperschaften bzw. Verkehrsverbünde aufgeteilt werden, die rabattierte Tickets anbieten. Die Zuwendungen müssen dabei vollständig tarifmindernd eingesetzt werden.

Zur Berechtigtengruppe zählen

- Die SGB II-Empfänger
- Die SGB XII-Empfänger
- Die Empfänger von Leistungen nach dem Asylbewerbergesetz
- Die Empfänger von Leistungen von Kriegsopferfürsorge.

Diese Gruppe umfasst im Bedienungsgebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg rund 343.000 Personen, was einem Anteil von etwa 10 % an der Gesamtbevölkerung im VRS entspricht. Für die Berechtigtengruppe stehen bei Einführung eines SozialTickets im Verbundgebiet ca. 5,3 Mio. Euro zur Verfügung, um durch die Rabattierung bewirkte Erlösrückgänge bei den Verkehrsunternehmen auszugleichen.

Vor diesem Hintergrund hat die Zweckverbandsversammlung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) die VRS GmbH in ihrer 3. Sitzung am 26.03.2010 beauftragt, ein tragfähiges Konzept zur Einführung eines SozialTickets für das Bedienungsgebiet des VRS zu erstellen, welches sowohl den Bedürfnissen der Kunden gerecht wird, als auch in Bezug auf die zur Verfügung stehenden Finanzausschüsse des Landes auskömmlich ist. Ein solches Tarifmodell liegt nunmehr vor (**Anhang 1**).

Das SozialTicket-Konzept des VRS, bestehend aus rabattierten 4er-Tickets und MonatsTickets, orientiert sich an dem VRS-Tarifsystem eine Stadt ein Preis bzw. dem darauf aufbauenden Preisstufensystem (1a bis 5). Damit haben die Berechtigten die Möglichkeit, ihren Mobilitätsbedürfnissen entsprechende Tickets der unterschiedlichen Preisstufen zu erwerben. So kann z. B. auch ein Berechtigter mit Wohnsitz im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis, der bei einer Fahrt zum Kreishaus in Siegburg das Tarifgebiet Bonn durchqueren muss, rabattierte Tickets höherer Preisstufen erwerben. Die Verbundtariflösung macht die Zielgruppe damit auch über Verwaltungsgrenzen hinweg mobil. Dies wäre bei einer reinen Stadt- bzw. Kreislösung nicht möglich.

Das rabattierte MonatsTicket enthält folgende Bestandteile:

- a. Gültigkeit rund um die Uhr
- b. Übertragbarkeit (ausschließlich an Berechtigte)
- c. Mitnahme von einem Erwachsenen sowie von bis zu drei Kindern (ausschließlich Berechtigte) sowie eines Fahrrads werktags ab 19.00 Uhr bzw. an Wochenenden/Feiertagen ganztags

Eine Übertragbarkeit von Tickets ist im Tarifsystem des VRS bisher lediglich bei MonatsTickets im Abo, dem Formel9Ticket sowie dem Aktiv60Ticket vorgesehen. Die Übertragbarkeit führt dazu, dass der Umfang der Inanspruchnahme und damit die Auskömmlichkeit der vorgesehenen Tarife unkalkulierbar sind. Außerdem besteht ein starker Anreiz zum Missbrauch. Es bestehen deshalb erhebliche Bedenken gegen die Einführung der Übertragbarkeit. Daher ist zu überlegen, ob die Übertragbarkeit des SozialTickets bis zu einer ersten Evaluation zurückgestellt wird.

Derzeit stimmt die VRS-GmbH betriebliche Belange ab. Die Nutzer der rabattierten 4er- und MonatsTickets müssen bei einer Kontrolle neben einem Lichtbildausweis einen Nachweis erbringen, dass sie zur Berechtigtengruppe gehören. In Köln erfolgt dieser Nachweis derzeit durch den KölnPass, in Bonn durch den BonnAusweis. Ein solches Modell ist auch für die verbundweiten Tickets erforderlich, z. B. analog der Konzeption im VRR. Dort wird der Verbund an die JobCenter bzw. sonstigen ausgebenden Stellen (z. B. Sozialämter) einheitliche und fälschungssichere Ausweise abgeben, die durch diese Stellen

ausgefüllt werden. Es ist davon auszugehen, dass dies bei den betroffenen Stellen zu einem personellen Mehraufwand ohne Aufwandsersatz führt.

Die Preisgestaltung bzw. die Kalkulation für das SozialTicket basiert auf den bisherigen Erfahrungen, die mit dem SozialTicket in Köln gemacht wurden, sowie auf Erkenntnissen aus zwei umfassenden Marktuntersuchungen. Das attraktive und dichte Nahverkehrsangebot in Köln hat in Verbindung mit der Ticket-Rabattierung zu Neuverkehr geführt. Aufgrund der auf die Mobilitätsanforderungen des ländlichen Raums zugeschnittenen Bedienungsstrukturen ist in der Kalkulation für das Umland kein Neuverkehr unterstellt worden. Im Umland wird unterstellt, dass es durch die Rabattierung vor allem zu Abwanderungen aus dem sogenannten Regeltarif (nicht rabattierte Tickets) kommen wird. Da aber gleichzeitig die allgemeine Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel in den Kreisen deutlich geringer ist, können die Einnahmerückgänge bei den Verkehrsunternehmen mit den zur Verfügung stehenden Landeszuwendungen ausgeglichen werden.

Unter Berücksichtigung dieser Modellannahmen führen die Verkaufserlöse aus dem SozialTicket und die zur Verfügung stehenden Ausgleichsbeträge des Landes in der Summe nach Berechnungen der VRS-Geschäftsführung (**Anhang 2**) zu einem ausgeglichenen Ergebnis. Da der Verkehrsverbund mit der geplanten Einführung des SozialTickets in der Fläche Neuland betritt, kann ein finanzielles Risiko aber nicht vollständig ausgeschlossen werden. Die positiven Erfahrungen, die der VRS mit der Einführung neuer Tarifangebote - SchülerTicket, SemesterTicket, JobTicket, Aktiv60Ticket, StarterTicket und vor allem mit dem SozialTicket in Köln - gemacht hat, zeigen aber, dass die Angebote marktgerecht entwickelt und für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger auskömmlich kalkuliert wurden.

Um nunmehr die erforderlichen Umsetzungsmaßnahmen einleiten zu können, ist ein positiver Grundsatzbeschluss jeder Mitgliedskörperschaft im Verkehrsverbund Rhein-Sieg erforderlich. Dieser beinhaltet die Einführung der SozialTickets im Verbundgebiet sowie die Übertragung der Fördermittel an den VRS.