

Zweiter Nachtrag zur „Handreichung“¹

Ab welcher Schwelle könnte überhaupt ein (ungedeckter) Fehlbetrag auftauchen?

Weil ich einige Male danach gefragt wurde, dies in Ergänzung zu dem, was ich auf S. 5 der Handreichung geschrieben habe:

Ein rechnerisches Restdefizit entstünde überhaupt erst ab einer Nutzer-Quote von 9 % aufwärts und/oder bei durchschnittlichen Ausgaben für den ÖPNV - vor Einführung des neuen Angebots - von etwa 45 € und mehr (pro Kopf und Monat). Selbst, wenn einer dieser beiden Fälle - oder sogar beide - einträte(n), ginge es verbundweit um erheblich weniger als die vom VRR-Vorstand prognostizierten 10 Mio. €. Natürlich unter der Voraussetzung, dass keine Übertragung von Fördermitteln in das folgende, u.U. „kritische“ Jahr 2012 stattfindet.

Aber:

Mittlerweile ist klar, dass die für 2011 eingestellten Landesmittel, die ja normalerweise bei weitem nicht ausgeschöpft werden könnten, ohne Einschränkung für die Deckung eines möglichen Restdefizits in 2012 herangezogen werden können.

Außerdem hat das Ministerium jetzt sogar grünes Licht dafür erhalten, dass die in den Landeshaushalt 2011 und 2012 eingestellten Fördermittel für die Einführung bzw. den Ausbau von Sozialticket-Angeboten komplett ausgeschüttet werden dürfen. Da bei weitem nicht ganz NRW auf die Mittel „zugreifen“ wird (große Löcher insbesondere in Westfalen), können die Zuschussempfänger, sofern nötig, sogar noch einen Nachschlag erwarten (selbstverständlich nur zum Ausgleich eines verbliebenen Fehlbetrags bei den Verkaufserlösen).

Sicherer geht's ja wohl kaum noch! Vor diesem Hintergrund ist der nach wie vor anhaltende Widerstand in Teilen des VRRs (Dortmund&Co) schlicht unverständlich.

Nachteile nicht-integrierter, lokaler Lösungen bei VRR-Gemeinden

1. Das Verkehrsunternehmen mit einem lokalen, nicht-tarifintegrierten Sozialticket (ST) müsste gegenüber dem Verkehrsverbund den **vollen Verkaufspreis** – allenfalls reduziert um einen Großkunden-Rabatt – als Tarifeinnahme deklarieren. Das wäre in unserem Fall also mindestens der Preis eines Ticket1000. Faktisch würde das Unternehmen diese Einnahme jedoch nicht erhalten, denn: Die Landeszuschüsse sind nur dafür gedacht, die Spanne (Differenz) zwischen dem neuen und dem vorherigen ÖPNV-Umsatz der ST-NutzerInnen abzudecken. Die vorherigen Ausgaben (durchschnittlicher „Ist-Umsatz“) werden aber vermutlich unter dem Preis eines Ticket1000 liegen. Das heißt: Für den Rest müsste die Kommune als Aufgabenträger aufkommen. Für HSK-Gemeinden etc. vermutlich unmöglich.
2. Bei einer solchen „Insellösung“ gäbe es **keinen Ausgleichsmechanismus** für sog. **Vorteilsabflüsse** wirtschaftlicher Art. Was ist damit gemeint?
 - a. Mehreinnahmen aus dem Verkauf von Tickets anderenorts, die nur durch das ST

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>

möglich wurden (insbesondere Verkauf von Zusatztickets in anderen Städten oder aus DB-Automaten)

b. Wenn neben dem eigenen auch „fremde“ Unternehmen Angebote im Gebiet der ST-Gemeinde unterhalten (ganze Linien oder zumindest Streckenabschnitte) oder wenn mehrere Städte gemeinschaftlich ein Unternehmen betreiben (wie z.B. die BOGESTRA), dieses in allen beteiligten Städten ÖPNV-Leistungen anbietet (gemeinschaftliche Aufgabenträgerschaft), jedoch nicht in allen Städte den verbilligten Tarif, dann profitieren auch die eigentlich nicht am ST beteiligten Unternehmen und Städte wirtschaftlich vom Vorhandensein eines Sozialtickets in der einen Stadt. Obwohl sie keinen Cent dazugetan haben

Bei den Sozialtickets in Köln und Bonn wurde ein Ausgleichsmechanismus vereinbart (und es finden tatsächlich Jahr für Jahr solche Zahlungen aufgrund von gesonderten Abrechnungen statt), weil - und nachdem - diese Angebote in das allgemeine Tarifsysteem des VRS integriert wurden.

Beim 2-jährigen Modellversuch in Dortmund spielte zumindest der letzte Aspekt (unter b.) keine so große Rolle, da das Stadtgebiet Dortmund fast ausschließlich von den Dortmunder Stadtwerken DSW21 bedient wird, und diese sich wiederum im alleinigen Besitz der Stadt Dortmund befinden.²

Vielleicht gibt es noch mehr „Vorteilsabflüsse“ als die genannten, etwa im Zusammenhang mit den VRR-Umlagen, aber das überblicke ich nicht.

Heiko Holtgrave
Dortmund, 23.9.2011

AKOPLAN - Institut für soziale und ökologische Planung e.V.
Mitglied im Dortmunder Sozialforum
www.akoplan.de
Huckarder Str. 10-12, 44147 Dortmund
neu: Tel. 0231 / 33 67 173

² Deswegen schon sehr früh entsprechende Hinweise auf die „Besonderheiten“ des Dortmunder Modells. Siehe mein erstes Zwischenresümee für den „Ratschlag“ im Juni 2008, unter [http://www.sozialticket.info/Zwischenbericht %20Sozialticket-1.pdf](http://www.sozialticket.info/Zwischenbericht%20Sozialticket-1.pdf)