



öffentlich

<b>Beschlussvorlage</b>			
<b>Betreff</b>			
<b>SozialTicket</b>			
<b>Organisation</b>	<b>Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag</b>	<b>Datum</b>	<b>lfd. Nr. BPL</b>
<b>AöR</b>	<b>M/VIII/2012/0356</b>	<b>22.08.2012</b>	<b>7</b>

<u><b>Beratungsfolge</b></u>	<u><b>Zuständigkeit</b></u>	<u><b>Sitzungstermin</b></u>	<u><b>Ergebnis</b></u>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Empfehlung	13.09.2012	<input type="checkbox"/>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	17.09.2012	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Empfehlung	21.09.2012	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	27.09.2012	<input type="checkbox"/>

### **Beschlussvorschlag:**

Ein Beschlussvorschlag wird - nach Vorlage der endgültigen gutachterlichen Ergebnisse - als Nachtrag vorgelegt.

### **Begründung/Sachstandsbericht:**

#### **1. Ausgangslage**

Auf Empfehlung des Grundvertragsausschusses hat der Verwaltungsrat der VRR AöR am 19.07.2011 die Einführung eines SozialTickets zum 01.11.2011 bis längstens zum 31.12.2012 als Pilotprojekt beschlossen. Kreisfreien Städten und Kreisen wurde hierbei allerdings die Möglichkeit eingeräumt, nach Rats- oder Kreistagsbeschluss nicht am Pilotprojekt teilzunehmen, da eine Komplementärfinanzierung seitens der Gebietskörperschaften im VRR zur Deckung der Fahrgeldmindereinnahmen zum Zeitpunkt der Diskussion nicht auszuschließen war. Hiervon machten die Städte Dort-

mund, Hagen, Krefeld, Solingen und Wuppertal, die Kreisstadt Viersen und mehrere Städte des Kreises Mettmann (Erkrath, Haan, Heiligenhaus, Langenfeld, Mettmann, Ratingen, Velbert und Wülfrath) Gebrauch.

Die seinerzeit noch nicht im VRR integrierten Kreise Kleve und Wesel sprachen sich frühzeitig ebenfalls für die Einführung des SozialTickets aus. In diesen Kreisen erfolgte die Einführung zum 01.12.2012.

Eine automatische Überführung des Pilotprojekts in das Regelsortiment nach Abschluss der Pilotphase wurde ausgeschlossen. Im September–Sitzungsblock 2012 soll darüber beraten werden. Hierzu wurde die VRR AöR beauftragt, die Wirtschaftlichkeit mittels einer Marktforschung zu untersuchen und durch eine Evaluation mit Hilfe eines Wirtschaftsprüfers zu überprüfen.

Das SozialTicket ist (auf Basis Ticket1000) mit folgenden Merkmalen ausgestattet:

- Ganztägige Nutzung
- Preisstufe A
- Preis 29,90 €
- Kostenfreie Mitnahme von max. 3 Kindern bis 14 Jahren nach 19:00 Uhr sowie an Wochenenden und gesetzlichen Feiertagen ganztägig
- ZusatzTickets gemäß Regeltarif ermöglichen die Erweiterung des Geltungsraums

Zum Erwerb eines SozialTickets berechtigt ist mindestens der in den Richtlinien SozialTicket 2011 des Landes NRW benannte Personenkreis, d.h. Bezieher nachstehend benannter Leistungen:

- ALG II oder Sozialgeld nach SGB II
- Leistungen nach SGB XII
- Hilfe zum Lebensunterhalt nach Bundesversorgungsgesetz BVG
- Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz

Darüber hinaus Bezieher folgender Leistungen:

- Wirtschaftliche Leistungen vom Jugendamt für junge Erwachsene
- Wohngeld nach dem Wohngeldgesetz WoGG

Dies sind verbundweit ca. 1.145 Mio. Anspruchsberechtigte.

Die Ausgabe der Berechtigungsausweise erfolgt durch die zuständigen Ämter, der

Wertmarkenverkauf bzw. die Ausgabe der Abos durch die Verkehrsunternehmen.

## **2. Absatz von SozialTickets**

In der Startphase des Pilotprojekts im Jahr 2011 lag der Absatz bei ca. 30.000 Tickets/Monat. In den ersten 6 Monaten des Jahres 2012 konnte der Absatz von ca. 43.000 (Januar) auf ca. 47.300 Tickets (Juni) nur noch geringfügig gesteigert werden. Auch wenn monatlich jeweils noch geringe Steigerungen gegenüber dem Vormonat zu verzeichnen sind, kann man dennoch sagen, dass sich der Absatz von SozialTickets im Zeitverlauf auf einem gegenüber früheren Erwartungen niedrigeren Niveau stabilisiert hat.

Bei ca. 830.000 Berechtigten (in den am Pilotprojekt teilnehmenden Städten und Kreisen) entspricht der Absatz einer Nutzerquote in Höhe von 5,7 % (VRR alt). Im VRR inklusive der Kreise Kleve und Wesel erhöht sich die Zahl der Berechtigten auf ca. 920.000 Personen, die Nutzerquote hingegen sinkt dann auf 5,1 %.

Deutlich werden zudem größere regionale Unterschiede. In städtischen, verdichteten Räumen konnte ein höherer Absatz als in ländlich geprägten Räumen, insbesondere in den Kreisen realisiert werden. Spitzenreiter ist Düsseldorf mit einer Nutzerquote von fast 11 %, in Essen wurde eine Nutzerquote > 8 % erreicht. In den Kreisen wiederum variieren die Nutzerquoten zwischen ca. 1 % bis zu knapp 3 %.

## **3. Ablauf der Marktforschung**

Mit der begleitenden Marktforschung bei Käufern eines SozialTickets wurde im Jahr 2011 die TargetGroup GmbH beauftragt. Begleitet wurde und wird die Marktforschung zudem von der Märkischen Revision Essen GmbH.

Um Ergebnisse auf kommunaler Ebene ausweisen zu können, wurde eine Mindeststichprobe von 200 Interviews je Stadt bzw. Kreis angestrebt. Der Zielwert wurde in den meisten Fällen erreicht. In kleineren Kommunen und Kreisen werden Aussagen zur Wirtschaftlichkeit mittels Clusterungen ermöglicht.

Vor dem Hintergrund der in fast allen Städten unterhalb der Erwartung liegenden Nutzerquote hat die VRR AöR Anfang 2012 zusätzlich eine Befragung bei Nichtnutzern beauftragt. Ziel dieser zusätzlichen Befragung war es, Informationen über Gründe der Nichtnutzung sowie Anhaltspunkte für Möglichkeiten einer Angebotsverbesserung zu gewinnen.

#### 4. Ergebnisse der Marktforschung und der Evaluation

Die Auswertung der Befragungen ist noch nicht abgeschlossen. Die folgenden Ausführungen basieren auf Zwischenergebnissen der Gutachter. Die endgültigen Ergebnisse werden im Laufe des Sitzungsblocks durch die Gutachter vorgestellt und werden Gegenstand eines Nachtrags sein.

##### (1) Ergebnisse der Hauptuntersuchung (Befragung der Käufer)

Es zeichnet sich ab, dass das Defizit je verkauftem SozialTicket im Durchschnitt < 15 € je Monat sein wird; im städtischen Raum eher höher, im ländlichen Raum niedriger.

Auf Basis der sich andeutenden Ergebnisse wird ein VRR-weites Defizit in Höhe von ca. 8 - 10 Mio. € für den Pilotzeitraum Nov. 2011 bis Dez. 2012 erwartet. Zur Finanzierung stehen für diesen Zeitraum bewilligte Landesmittel in Höhe von 13,3 Mio. € zur Verfügung.

##### (2) Ergebnisse der Nichtnutzerbefragung (Befragung der Nichtnutzer)

Erste Ergebnisse der Nichtnutzerbefragung belegen, dass ca. 70 % der Nichtnutzer auch weiterhin nicht beabsichtigen, ein SozialTicket zu kaufen. 30 % antworten auf die diesbezügliche Frage mit vielleicht / weiß nicht. Dennoch ist ein großer Teil der Nichtkäufer eines SozialTickets regelmäßiger ÖPNV-Nutzer. Hierbei werden von diesen Kunden vorwiegend Einzel- und 4erTickets genutzt.

Vorrangiger Grund des Nichtkaufens eines SozialTickets sind bei der Mehrheit der Befragten die zu seltenen Fahrten. Hinsichtlich der Gründe der Nichtnutzung geben zudem ca.  $\frac{1}{3}$  der Befragten an, dass Ihnen der angebotene Geltungsraum nicht ausreiche. Zeitkartennutzer geben hier z. B. zu ca. 30 % an, ein Ticket der Preisstufe B zu nutzen. Weitere benannte Gründe sind zudem Informationsdefizite („kenne es nicht“, keine Infos,...) sowie die Zusatznutzen der aktuell genutzten Zeitkarten. Nicht unerheblich ist hierbei die gemeinsame Nutzung eines Tickets mit dem Partner.

Erwartungsgemäß wurde der Preis von mehr als der Hälfte der Befragten als teuer oder zu teuer bewertet. Relativierend muss man hierzu sagen, dass analoge Urteile in der Regel auch zu anderen Tickets gegeben werden.

Vor dem Hintergrund des Landeserlasses, der den Geltungsraum eines SozialTi-

ckets auf dem Gebiet einer kreisfreien Stadt und in den Kreisen kreisweit vorsieht, wurde in den Kreisen auch die Akzeptanz eines kreisweit gültigen Tickets abgefragt. Hier zeichnet es sich ab, dass gegenüber der momentanen Absatzquote in den Kreisen bei einer Raumerweiterung mit ca. 50 % zusätzlichem Absatz zu rechnen ist. Vorläufige Schätzungen lassen VRR–weit hierfür ein zusätzliches Defizit in Höhe von ca. 2 Mio. € erwarten.

## **5. Möglichkeiten zur Angebotsverbesserung und Rahmenbedingungen für eine Übernahme ins Regelsortiment**

Auf Basis der bisher vorliegenden Zwischenergebnisse der Gutachter, des zu erwartenden Defizits je verkauftem SozialTicket und des bisher realisierten Absatzvolumens werden die vom Land NRW bereitgestellten Mittel zum Defizitausgleich insgesamt als ausreichend eingeschätzt. Bei einer Übernahme in das Regelsortiment, was automatisch dazu führen wird, dass das SozialTicket auch in den bisher nicht am Pilotprojekt teilnehmenden Gebietskörperschaften verkauft wird, vergrößert sich der Kreis der Berechtigten um ca.  $\frac{1}{3}$ . Einhergehend mit diesem größeren Berechtigtenkreis ist eine analoge, prozentuale Ausweitung der bisherigen Mindererlöse anzunehmen.

Die Untersuchungsergebnisse zeigen zudem auf, dass eine Angebotsmodifikation, die den Vorgaben des Landes, in den Kreisen eine kreisweite Gültigkeit anzubieten, im Rahmen des finanziell Möglichen umgesetzt werden kann.

Eine verbesserte Information kann Absatzsteigerungen beim SozialTicket bewirken, so dass weitere Landesmittel in Anspruch genommen werden.

Wie bereits bei der Chipkarte im Abo praktiziert soll auch die Papiervariante die Bezeichnung „Mein Ticket“ erhalten.

Auf Basis der bisherigen gutachterlichen Zwischenergebnisse bietet sich aus VRR-Sicht die Weiterführung des SozialTickets unter folgenden Rahmenbedingungen an:

- Die Übernahme des SozialTickets in den Regeltarif.
- Die Ausweitung des Geltungsbereichs des SozialTickets in den Kreisen auf kreisweite Gültigkeit.

- Für das Jahr 2013 die Beibehaltung des Preises in Höhe von 29,90 € für die kreisfreien Städte.
- Ein ggfs. höherer Preis für den größeren kreisweiten Geltungsbereich. Dieser ist derzeit noch in der Abstimmung.
- In den Jahren nach 2013 die jährlichen Preisanpassungen im Regelsortiment auch auf das SozialTicket anzuwenden.
- Bei niedrigerer Landesförderung wird der Preis des SozialTickets entsprechend nach oben angepasst; bei Wegfall der Landesförderung entfällt auch das SozialTicket.
- Die „Richtlinie der Verkehrsverbund Rhein–Ruhr AöR über die Festsetzung der Tarife des SozialTickets im Gemeinschaftstarif für den Verkehrsverbund Rhein–Ruhr (VRR) als Höchsttarif“ entsprechend anzupassen.
- Die bisher im Pilotprojekt praktizierte Berechtigungsprüfung – Ausgabe der Karten durch Ämter und Verwaltungen – beizubehalten.
- Die Landesmittel gesamthaft im VRR einzusetzen (Poolung), d. h. keine gebietskörperschaftsscharfe Betrachtung anzustellen (Vermeidung von Über-/Unterdeckung).

Ein endgültiger Beschlussvorschlag wird - nach Vorlage der endgültigen gutachterlichen Ergebnisse - als Nachtrag vorgelegt.