

# Vorlagene Entwurf

Beratungsfolge	Termin
1	
2	
3	
4	

öffentlich  
 nichtöffentlich

Verantwortlich:

## Gegenstand

Einführung eines SozialTickets im Verkehrsverbund Rhein-Sieg zum 01.01.2012

## Beschlussvorschlag / Mitteilung

- Der „nn“ (Mitgliedskörperschaft des VRS)“ führt zum 01.01.2012 für die gem. der Richtlinie Sozialticket 2011 des MWEBWV berechnete Zielgruppe (SGB II-Empfänger, SGB XII-Empfänger, Empfänger von Leistungen nach dem Asylbewerbergesetz und Empfänger von Leistungen von Kriegsopferfürsorge) im „nn“ (Gebietskörperschaft) das preisstufenabhängige SozialTicket des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg ein.
- Der „nn“ (Mitgliedskörperschaft des VRS)“ überträgt die für den Kreis eingeplanten Finanzmittel des MWEBWV zur Rabattierung von Ticketangeboten des öffentlichen Personennahverkehrs für die Berechtigengruppen SGB II-Empfänger, SGB XII-Empfänger, Empfänger von Leistungen nach dem Asylbewerbergesetz und Empfänger von Leistungen von Kriegsopferfürsorge zweckgebunden und vollständig tarifmindernd an den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg zur Ausschüttung an die anspruchsberechtigten Verkehrsunternehmen.
- Das Tarifangebot ist gekoppelt und befristet an eine ausreichende Finanzausstattung durch das Land NRW.

Ergebnis der Beratung im (abschließend entscheidenden) Gremium:

<input type="checkbox"/> Zustimmung	<input type="checkbox"/> Ablehnung	<input type="checkbox"/> Kenntnisnahme	für die Richtigkeit:
<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> gem. Beschlussvorschlag		
<input type="checkbox"/> mit Mehrheit	<input type="checkbox"/> abweichend: _____		
___ ja	_____		
___ nein	_____		
___ Enthaltung			_____ Schriftführer/in

Das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes NRW (MWEBWV) stellt den Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden 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. Die Zuwendungen des Landes werden dabei nicht als Ausgleich im engeren Sinne, sondern als Anreiz ausgezahlt. Sie sollen auf die nordrhein-westfälischen Gebietskörperschaften bzw. Verkehrsverbände aufgeteilt werden, die rabattierte Tickets anbieten. Die Zuwendungen müssen dabei vollständig tarifmindernd eingesetzt werden. Einzelheiten hierzu sind der beigefügten Richtlinie des MWEBWV (Anlage 1) zu entnehmen.

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. Zum Vergleich: Die SchülerInnen allgemeinbildender Schulen bilden mit etwa 12% der Bevölkerung im VRS eine etwa gleich große Gruppe. 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 (Anlage 2).

Das VRS-SozialTicketkonzept, bestehend aus rabattierten 4erTickets 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.

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. In Köln erwerben und nutzen rund 40% der Berechtigten die rabattierten Tickets der Preisstufe 1b (Stadtgebiet Köln). 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 zu einem ausgeglichenen Ergebnis. In diesem Fall entstehen den Kreisen und kreisfreien Städten mit der Einführung des SozialTickets keine zusätzlichen finanziellen Belastungen. 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 in den jeweiligen Gebietskörperschaften.

---

Finanzielle Auswirkungen

 Ja Nein

Die Mittel stehen im Haushaltsplan zur Verfügung

 Ja Nein (s. Beschlussvorschlag)

Die Maßnahme verursacht Folgekosten in Höhe von

einmalig \_\_\_\_\_ Euro

jährlich \_\_\_\_\_ Euro

Keine Folgekosten

---

Unterschrift

---