

Stellungnahme zum Evaluationsbericht IDs 1245/2010

insbesondere zu im Evaluationsbericht nicht ausführlich erschlossenen Aspekten zur Wirtschaftlichkeit aus Sicht der Nutzer u. Verkehrsbetriebe

Nutzerverhalten: Tagestickets versus Monatscards

Normaltarif

Sozialtarifnutzer verhalten sich im Prinzip wirtschaftlich wie die Nutzer des Normaltarifs.

Die Gesamtnutzerzahl teilt sich prozentual auf in 23,62 % Ticket- und 76,38 % Monatscardnutzer.

10 Tagestickets bzw. 20 Einzelfahrten sind der Durchschnitt eines Normalfahrkartennutzers im Monat. Das macht lt. GVH(Nahverkehrsplan 2008) bei einem Einnahmeschnitt von 1,55 pro Fahrt 31,-€ pro Nutzer/Monat.

Wer die Monatscard nutzt zahlt lediglich 0,81 € pro Fahrt, und er nutzt an ca. 23 Tagen im Monat für 2 Fahrten Bus und Bahn= das entspricht einer Einnahme pro Nutzer im Monat von ca. 40,50 €

Die Nutzung einer Monatscard rechnet sich für den Normaltariffahrer ab der 12. Tagesticket-Fahrt ($12 \times 4,30 = 51,60$ € Monatscard ZZ 51,30 €). Nach allen Erkenntnissen kauft der Nutzer ab 10 Fahrten pro Monat eine Monatscard - berufstätige Nutzer allemal;

Sozialticket 2009/2010

Zu erwarten war bei der Einführung des Sozialtagesticket-Tarifes bei einer Wertmarkenschwelle von 4,- € und einem Preis von 2,20 €

- 1) die 1.+2. Fahrt rechnet sich für den Nutzer nicht, er kauft sie nicht
- 2) ab der 8. Karte ist sein Mobilitätsbudget erschöpft $8 \times 2,20 + 4,- = 21,60$ €. Viel mehr kann er einfach nicht ausgeben, ohne Budget-Probleme zu erhalten (Regelsatz/Einkommensverbrauchstichprobe (EVS))
- 3) Vielfahrer (Aufstocker u.a.) sparen rechnerisch ab 20.Tagesfahrt beim Wechsel von Sozialticket auf Monatscard ohne Zuschuss
- 4) Statistisch fahren Wertmarkeninhaber 10-mal mit einem Tagesticket, geben also 26,- Euro aus, die Region 11,- und die Verkehrsbetriebe nehmen 37,- € dafür ein.

Nutzerverhalten bei Normaltarif und Sozialtarif ist gleich/ direkt vergleichbar (Evaluationsbericht).

Zu erwarten war also eine statistische Nutzung des Tagesticketangebots von maximal 23,62 % der überhaupt-Nutzerpotentiale. Gehen wir von ca. 130.000 berechtigten Nutzern aus -und würden alle ob Stadt ob Land, ob Autobesitzer oder nicht - das Sozial-Tagesticket nutzen, so konnte man

bestenfalls eine Nutzung von 30.680 Nutzern rechnen. Da sich das Tagesticket für den Nutzer absolut nicht rechnet bei 1- 2 Fahrten und unterstellt man einen Wechsel bei 10 Tagesfahrten im Monat, bleibt nur ein Nutzerfenster von 80% der Überhaupt-Nutzer, also 24.544 Nutzern für die es sich überhaupt rechnen könnte, dieses S-Tagesticket Angebot zu nutzen.

Da tatsächlich 10.300 Nutzer pro Monat eine Wertmarke kaufen, also diesen S-Tarif nutzen, ist diesem Sozialtarif für die Tagesticket-Nutzung ein erheblicher Teilhabe-Effekt gelungen. Gegenüber den Normalnutzern mit 23,62 % nutzen die Betroffenen das Tagesticket zu 40,7 %. Ein politischer Erfolg.

Das ist ein sozialpolitischer Erfolg für die parteipolitischen Unterstützer - vor allem für die hartnäckigen Bündis90/Die Grünen in den Verhandlungen mit dem Regionspräsidenten - für die Gegner bedeutet es eine gehörige Schlappe, das sind CDU + FDP + 'Wir für Hannover'. Das ist ein Erfolg für Sozialprotestler, Ihre Initiativen, Kirchen, Sozialverbände und Gewerkschaften. Das ist ein Erfolg für Betroffene und für die Verwaltung, die diesen 1. Schritt eines Sozialtarifs unkompliziert ermöglicht hat, nicht zuletzt durch die Bereitschaft und den Willen des Regionspräsidenten (nach 3 Jahren Verzögerung).

Soziale Monatscard ab 2011

...und wie sie sich rechnet bei maximalem sozialpolitischem Erfolg, optimiertem Einsatz von öffentlichen Mitteln (Regionshaushalt 11,- p. Nutzer/Monat) und kalkulierbarem Risiko für die Verkehrsbetriebe

Dr. Martens (ehem. Verkehrsdezernent) hat der Regionsversammlung vorgetragen, dass ein Mengenrabatt für die gesamte Klientel nicht wie beim Jobticket errechnet werden könne, lediglich 22- 24% Rabatt seien realistisch.

Die reguläre Monatscard Zone 2 (diese legt der Evaluierungsbericht zu Grunde) kostet im Jahresabo 51,30 €. Die überwiegende Mehrheit der Nutzer greift zu diesem Produkt. Jobtickets u.a. sind erheblich unter diesem Monatspreis erhältlich, ohne dass jemand dafür Ausgleichszahlungen tätigt.

Wir rechnen einen Mengenrabatt von 22% für die Nutzer eines möglichen Sozialtarifs. Der Umsatzerlös beträgt dann pro Monatscard 40,01 €. Dies entspricht annähernd genau dem Erlös für Monatscard-Nutzer des Normaltarifs (s.o. 40,50 €)

Sozial wird dieser Tarif durch den monatlichen Zuschuss von 11,-€ durch die Kommunen über den Regionshaushalt. So beträgt der Preis für die Monatscard im Sozialtarif bereinigt um 11,-€ Zuschuss lediglich 29,50 €.

Tagesticket-Sozialtarif ohne Wertmarke

Wir gehen davon aus, dass durch die Gewinnung von Neukunden (4%) und die immensen Umsatzsteigerungen durch die über 1 Mio. verkauften Tagestickets ein betriebswirtschaftlich relevanter Erlös erwirtschaftet werden konnte im Vergleich zu Vorjahreszeiträumen ohne Sozialtarif.

Leider wurden diese Umsatzsteigerungen und Erlöse von den Verkehrsbetrieben, vom Verkehrsdezernat bzw. von der für Evaluierung zuständigen Stabsstelle oder von e-mares nicht ausgewertet, abgerufen oder offen gelegt.

Der politische Teilhabe-Effekt allein in diesem Segment von Gelegenheitsfahrern(bis zu 10 mal im Monatsschnitt) mit der zugehörigen Umsatzsteigerung lässt ein ersatzloses Streichen der Wertmarke und der daraus resultierenden Einnahmen möglich erscheinen (41.200,- € pro Monat). Mit den Zahlen der Verkehrsbetriebe wäre das sogar nachweisbar.

Zusätzliche betriebswirtschaftliche Aspekte für 2011 ff.

Wir halten im Übrigen den starren Zuschusssatz von 11,- pro Nutzer pro Monat für nicht angemessen. Wir haben schon in unserer Stellungnahme 2008/2009 nachgewiesen, dass ein quantitativer Anstieg der Nutzerzahlen auch eine Erlössteigerung nach sich ziehe, was mit einem sinkenden Zuschuss der öffentlichen Hände einhergehen kann. Wir erinnern:

5.000 Nutzer	(pro Monat)	11,- € Zuschuss durch Region
7.500		8,- €
10.000		6,50 €
12.500		5,- €
15.000		4,- €
17.500		3,- €
20.000		2,50 €

ab 30.000 Nutzer pro Monat 0 Euro Zuschuss durch die Region

Der maximale Zuschuss im Jahr würde bei 10.000 Nutzern pro Monat 65.000,- p.M. und im Jahr 780.000,- € betragen. Stattdessen werden wohl 1,5 bis 1,7 Mio. € pro Jahr 2010 und 2011 von der Region überwiesen.

Resümee

Wir sehen dringenden Handlungsbedarf, sowohl diese Überzahlung bzw. Übervorteilung der Verkehrsbetriebe zu Lasten der Regionskasse zu unterbinden oder zu Gunsten der politischen Intentionen zur Preisreduzierung zu nutzen. Wir legen nochmals nahe, die Vertragserfahrungen aus Köln, die politischen Möglichkeiten wie beim VRR in Nordrheinwestfalen und dem Sozialtarif in Leipzig umzusetzen.

Wie auch immer die Verhandlungen der Region mit den Verkehrsbetrieben vorangetrieben werden kann, eines ist eindeutig: Zu Lasten der

politischen Intention, der Erhöhung der Teilhabe der gemeinten Nutzer, der 130.000 Bürger der Region, darf dieses nicht länger hinausgeschoben werden.

Ein Sozialtarif ohne Wertmarke, mit Tagestickets und Monatscards ist wünschenswert, politisch gewollt, betriebswirtschaftlich möglich und würde die Regionkasse nicht mehr als vertretbar belasten- im Regionshaushalt 2011 sind 1,7 Mio. Euro im Etat vorgesehen.

Entscheidend ist für uns als Lautsprecher der Betroffenen, dass der Regelsatz für 2011 auf 364,- € pro Monat klein gerechnet wurde - trotz der Hoffnung auf Gerechtigkeit, die bei uns das Bundesverfassungsgerichtsurteil vom Februar 2010 ausgelöst hatte.

Als Oppositionsparteien in Berlin stellen SPD und Bündnis 90/Die Grünen die Regierungsmehrheit in der Region Hannover. Zusammen mit der Partei die Linke gibt es also zu diesem Sparpaket-Skandal zu Lasten der ärmsten in unserem Land, die Möglichkeit auf der kommunalen Ebene im Bereich der Mobilität die Ungerechtigkeit zu lindern.

Mit dem Zuschuss von 11,- pro Person und pro Monat erhöht die Region das Budget der Leistungsempfänger von 22,58 € auf praktisch 33,58 €.

Mit diesem öffentlichen Budget und spitzem Bleistift bei den Verkehrsbetrieben oder entsprechendem politischen Willen im Vorstand lässt sich die Mobilität der über 130.000 Leistungsempfänger durch den öffentlichen Personalverkehr erheblich verbessern.

Wir sehen kurzfristigen Entscheidungen zuversichtlich entgegen. Wir werden eine Verschleppung dieses Themas über die Kommunalwahlen nicht zulassen. Wir sehen dringenden Handlungsbedarf und sofortige Handlungsmöglichkeiten.

Wir erwarten die Einführung der sozialen Monatscard für 2011.

Eine finanzielle Beteiligung des Landes ist unser nächstes politische Ziel. Danach.

Joachim Peiler

für die Arbeitsgruppe aus Politbüro Prekär, ver.di Erwerbslosenausschuss Hannover, Redaktion Alptraum und anderen Betroffenen-Initiativen

Hannover, 29.November 2010

Anlage Tabelle