

Sozialticket für Nürnberg-Pass-Inhaber

Sachverhaltsdarstellung

1. Vorab das Ergebnis: Die Verwaltung empfiehlt, das bestehende verbilligte Monatsticket für Nürnberg-Pass-Inhaber beizubehalten

Seit den Jahren 2008/2009 wird in Nürnberg die Frage nach einer Modifizierung des verbilligten Monatstickets (Sozialtickets) zwischen Politik, Verwaltung und VAG diskutiert. Grundlage für die Diskussion waren eine Reihe von Anträgen der Linken Liste zu dem Thema sowie ein Antrag von Bündnis 90/die Grünen aus dem Jahr 2009 (vgl. dazu die Chronologie in Abschnitt 2).

Zunächst war die Position der Verwaltung in dieser Diskussion eher ablehnend, weil davon auszugehen war, dass jede Leistungsverbesserung des Sozialtickets mit Einnahmeverlusten bei der VAG einhergehen würde, die durch die Stadt direkt ausgeglichen werden müssten.

Im Lauf der Diskussion wurde jedoch immer wieder vorgetragen, dass ja auch zusätzliche Einnahmen für die VAG entstehen würden, die – je nach Ausgestaltung des Sozialticket-Angebots – durchaus die Einnahmeverluste ausgleichen könnten. Der Antrag von Bündnis 90/die Grünen ging ausdrücklich davon aus, dass ein zweistufiger Sozialtarif „in der Summe für die VAG sogar Mehreinnahmen bedeutet“.

Vor diesem Hintergrund kamen die Verwaltung und die VAG in 2010 überein, mit einer ausführlichen Mobilitätsstudie die Auswirkungen verschiedener neuer Varianten des Sozialtickets auf die Nachfrage einerseits und auf die Einnahmeentwicklung bei der VAG andererseits zu untersuchen. Die Untersuchung lief während des gesamten Jahres 2011. Am 12.07.2012 wurden die Ergebnisse der Studie durch den Geschäftsführer der beauftragten Firma socialdata im Sozialausschuss vorgestellt.

Die Quintessenz der Studie war, dass gegenüber dem jetzigen Sozialticket für 30,80 Euro im Monat mit Ausschlusszeiten fast alle Leistungsverbesserungen mit tatsächlichen Einnahmeverlusten bei der VAG verbunden sein würden – je nach Ausgestaltung in unterschiedlicher Höhe. Des weiteren wurde die Firma socialdata beauftragt, als weitere Variante die Folgen des Wegfalls der Ausschlusszeiten beim bestehenden Ticket für 30,80 Euro in Verbindung mit einem Ticket mit Ausschlusszeiten für 23,- Euro nachträglich zu erheben, nachdem dies im Bericht am 12.07. so nicht enthalten war.

Es ging darum, verschiedene Varianten mit spürbaren Verbesserungen der Leistungen gegenüber dem Ist-Stand in die Diskussion einzuführen, zunächst ohne die Frage des Kostenausgleichs in den Vordergrund zu stellen. Eine Verbesserung des Leistungsangebots – ggf. mit einer überschaubaren und kalkulierbaren Kostenfolge – schien zum Zeitpunkt der Vorstellung der Ergebnisse der Studie aus der Sicht der Verwaltung durchaus noch möglich und überlegenswert.

Im Lauf des August ging bei der Verwaltung eine Gesprächsnotiz der VAG ein, deren Inhalt die gesamte Situation in einem neuen Licht erscheinen ließ: Sensibilisiert durch die bundesweite Entwicklung von Sozialtickets in Großstädten, die durchgängig durch direkte Ausgleichszahlungen der Städte an die Verkehrsbetriebe finanziert werden, und aktuell ausgelöst durch die geplante Einführung eines Sozialtickets ab dem 01.01.2013 in der Stadt Erlangen, machte die Regierung von Mittelfranken als zuständige Aufsichtsbehörde deutlich, dass sie keiner Lösung zustimmen könne, bei der Mindereinnahmen für die VAG entstehen würden. Die Regierung muss als Aufsichtsbehörde die Tarife im ÖPNV genehmigen. Eine Finanzierung von Nachlässen durch die VAG ist gemäß der EU-Verordnung 1370/2007 nicht zulässig.

Die VAG hat diesen Sachverhalt – ergänzt durch weitere Argumente aus ihrer Sicht – in einem

Schreiben vom 19.09.2012 en detail dargestellt (siehe Beilage). Die VAG empfiehlt nachdrücklich, das bestehende Sozialticket nicht zu ändern.

Nach sorgfältiger Prüfung der vorliegenden Informationen und Argumente kommt die Verwaltung zu dem Schluss, dass keine Veränderung der bisherigen Regelung (Monatskarte mit Ausschlusszeiten für Nürnberg-Pass-Inhaber zum Preis von 30,80 Euro) vorgeschlagen wird.

Jegliche Verbesserung der Leistung würde für die VAG Mindereinnahmen bedeuten. Eine Übernahme dieser Mindereinnahmen durch die VAG ist nicht genehmigungsfähig. Ein direkter Ausgleich durch die Stadt müsste im Rahmen eines entsprechenden Haushaltstitels beim Referat für Jugend, Familie und Soziales erfolgen, der nicht vorhanden ist und bei der vorliegenden Haushaltssituation der Stadt Nürnberg (Einsparungsvorgabe 3. Stufe der Haushaltskonsolidierung) auch nicht zu realisieren ist.

Darüber hinaus hat das Sozialreferat in der gesamten bisherigen Diskussion zum Sozialticket immer deutlich gemacht, dass eine direkte Subventionierung fachpolitisch nicht für sinnvoll gehalten wird. Es gibt im Rahmen der kommunalen Aktivitäten zur Armutsprävention und –bekämpfung wichtigere und wirksamere Ansätze, die mit Priorität zu verfolgen sind. Gemeint sind damit vor allem die Maßnahmen zum Ausbau und zur Förderung von Teilhabe und Bildung „von Anfang an“, von erfolgreichen Übergängen KiTa – Schule und Schule – Ausbildung, von unterstützenden und fördernden Maßnahmen für Schülerinnen und Schüler aller Schularten.

Schließlich ist die Forderung an den Bundesgesetzgeber zu erheben, im Rahmen der Berechnung des Regelsatzes einen auskömmlichen Betrag für die ÖPNV-Nutzung und damit für die Mobilität der Transferleistungsempfänger zur Verfügung zu stellen. Der derzeit angesetzte Betrag von 22,78 Euro ist eindeutig nicht ausreichend für ein reguläres Monatsticket. Die Stadt Nürnberg wird sich – wie schon in der Vergangenheit – über die Gremien des Städtetags für eine Nachbesserung in diesem Punkt einsetzen.

So weit die Darstellung des Verwaltungsvorschlags in kurzer Form. In den folgenden Abschnitten 2 und 3 werden die Chronologie der Verhandlungen seit 2008 sowie die Entscheidungsgrundlagen und die wesentlichen Argumente detailliert vorgestellt, damit das Ergebnis für alle Beteiligten nachvollziehbar wird.

2. Chronologie der Diskussion um das Sozialticket

Im folgenden werden die Diskussion um das Sozialticket und die Positionen und Entwicklungen in dieser Diskussion chronologisch und detailliert anhand der Beratungen im Sozialausschuss dargestellt.

2.1 Sozialausschuss am 13.11.2008

Anlass: Antrag der Linken Liste vom 07.09.2008, einzelne Leistungen des Nürnberg-Passes zu ändern, darunter auch die Einführung einer Monatsmarke ohne Ausschlusszeiten für 15 Euro.

Tenor der Verwaltungsvorlage: Die hochgerechneten Kosten eines solchen Tickets wären mindestens 1,4 Mio Euro im Jahr, die sich bei der vorliegenden Haushaltssituation weder finanzieren noch rechtfertigen lassen würden.

Beschluss: Keiner, nur Berichterstattung.

2.2 Sozialausschuss am 11.12.2008

Anlass: Die Verwaltung legt einen Bericht über Entwicklung und Leistungen des Nürnberg-Passes vor, ohne dabei auf das verbilligte Ticket im einzelnen einzugehen. Es gibt ein Schreiben der Lin-

ken Liste vom 01.12.2008, die Diskussion zum Sozialticket in dem Zusammenhang zu führen.

Beschluss: Auf Antrag der CSU-Fraktion in der Sitzung wird mit 2 Gegenstimmen beschlossen, das Thema Sozialticket erst wieder zu den Haushaltsberatungen für 2010 zu behandeln.

2.3 Sozialausschuss am 30.04.2009

Anlass: Antrag der Linken Liste vom 13.03.2009, eine Marktforschungsstudie in Auftrag zu geben, die Bedarfe und Kosten eines Sozialtickets ermittelt (Verweis auf eine Münchner Studie).

Tenor der Verwaltungsvorlage: Die Kosten, die durch ein verbessertes Sozialticket entstehen würden, wurden schon mehrmals hochgerechnet und sind bekannt, auch die Bedarfe seien ohne Befragung zu prognostizieren. Die Notwendigkeit einer Studie wurde von der Verwaltung verneint.

Beschluss: Keiner, nur Berichterstattung.

2.4 Sozialausschuss am 18.03.2010

Anlass: Antrag von Bündnis 90/die Grünen vom 08.09.2009, der beinhaltet

- Abschaffung der Ausschlusszeiten für das bestehende Ticket (damaliger Preis 29,90 Euro);
- zusätzliches Ticket mit Ausschlusszeiten morgens und mittags für 15 Euro;
- Geltungsbereich Nürnberg/Fürth/Stein.

Die Antragstellerin geht davon aus, dass die vorgeschlagene Lösung „in der Summe für die VAG sogar Mehreinnahmen bedeutet, weil erheblich mehr Menschen als bisher den öffentlichen Nahverkehr nutzen“.

Tenor der Verwaltungsvorlage: Zum einen wurde festgestellt, dass die Finanzierungsmöglichkeiten für eventuelle Mehrkosten „derzeit weder bei der Stadt noch bei der VAG im Rahmen des Möglichen liegen“, und zwar weder durch einen direkten Ausgleich noch durch einen erhöhten Defizit-ausgleich für die VAG insgesamt.

Zweitens wurde ausgeführt, dass „vorhandene Mittel für die Armutsprävention gemäß einer klaren Prioritätensetzung des Referats...für Maßnahmen zur Bekämpfung der Kinderarmut, Förderung von Erziehung und Bildung, Förderung der Teilhabe in allen Lebensbereichen eingesetzt“ werden würden.

Drittens wurde berichtet, das nach einem klärenden Gespräch mit dem Vorstand der VAG nunmehr verabredet wurde, gemeinsam eine Mobilitätsstudie durchzuführen, „um die bisherige Mobilität der Betroffenen und die voraussichtliche Reaktion auf verschiedene Varianten des Sozialtickets“ (und natürlich die sich daraus ergebenden Mehr- und Mindereinnahmen der VAG) zu erheben. Weiterhin heißt es, dass sich „von den Ergebnissen der Studie...die Beteiligten konkrete Entscheidungshilfen über die Ausgestaltung eines (ein- oder mehrstufigen) Sozialtickets für Nürnberg“ erwarten.

Weiterer Antrag: Dringlichkeitsantrag der Linken Liste vom 15.03.2010, in der Sitzung am 18.03. für das Bahn-Jubiläumsjahr 2010 ein zunächst darauf befristetes „Jubiläumsticket“ für 11,49 Euro im Monat zu beschließen.

Beschluss: Auf Antrag der CSU-Fraktion wird der Tagesordnungspunkt in der Sitzung vertagt.

2.5 Sozialausschuss am 06.05.2010

Anlass: Vertagung aus der Sitzung vom 18.03.2010. Erneuter Antrag der Linken Liste vom 08.04.2010, ein Jubiläums-Sozialticket in 2010, nunmehr zum Preis von 15 Euro im Monat, einzuführen.

Tenor der Verwaltungsvorlage: Es wird berichtet, dass inzwischen Gespräche zwischen der VAG, dem Sozialamt und der Firma socialdata stattgefunden haben, in denen die Fragestellungen und das Design der geplanten Studie festgelegt wurden. Ein Angebot der socialdata wird erwartet. Damit sollen unter anderem die von Bündnis 90/die Grünen vorgeschlagenen Varianten eines gesplitteten Sozialtickets hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Nachfrage und Finanzen untersucht werden.

Weiterhin wird festgestellt, dass „die sofortige Einführung eines Sozialtickets zu 11,49 oder zu 15 Euro...deutlich im Widerspruch zu der von der Verwaltung und der VAG verfolgten Vorgehensweise steht“, und es wird empfohlen, die Anträge der Linken Liste abzulehnen.

Beschluss: Der Antrag der Linken Liste wird mit 15 Stimmen abgelehnt.

2.6 Stadtrat am 20.10.2010

Anlass: Dringlichkeitsantrag von Herrn Stadtrat Patzelt vom 17.10.2010, die (noch nicht begonnene) Mobilitätsstudie umgehend zu beenden und zum 01.01.2011 ein Sozialticket für 15 Euro ohne Ausschlusszeiten einzuführen.

Beschluss: Die Dringlichkeit des Antrags wird mit großer Mehrheit abgelehnt, der Antrag wird einstimmig in den Sozialausschuss verwiesen.

2.7 Sozialausschuss am 17.03.2011

Anlass: Vertagung im Stadtrat am 20.10.2010.

Tenor der Verwaltungsvorlage: Es wird richtiggestellt, dass es nicht – wie in verschiedenen Anträgen dargestellt – um die Neueinführung eines Sozialtickets in Nürnberg geht. Die verbilligte Monatsmarke der VAG für Nürnberg-Pass-Inhaber existiert, ist im bundesweiten Städtevergleich durchaus preislich attraktiv und wird gut nachgefragt (74.091 Monatswertmarken im Jahr 2010).

Weiterhin wird ausführlich die zu dem Zeitpunkt laufende Studie vorgestellt und angekündigt, dass durch diese „belastbare Daten und Informationen gewonnen werden können über das Mobilitätsverhalten der jeweiligen Zielgruppe. Man würde z.B. erfahren, wie sich die Nachfrage nach Sozialtickets in Abhängigkeit von der Preisgestaltung verhalten würde und welche „Wechselströme“ z.B. von Einzelfahrschein zu Sozialticket, oder welche neuen Nutzer des ÖPNV sich ergeben würden. Damit wäre auch eine Einschätzung von Kosten und Nutzen verschieden gestalteter Sozialtickets für die VAG möglich.“

Unter Verweis auf die laufende Studie und die erwarteten Ergebnisse schlägt die Verwaltung vor, den Dringlichkeitsantrag des Herrn Stadtrats Patzelt abzulehnen.

Beschluss: Der Antrag wird einstimmig abgelehnt.

2.8 Sozialausschuss am 12.07.2012

Anlass: Vorlage des Abschlussberichts der Firma socialdata durch deren Geschäftsführer, Herrn Brög.

Ergebnisse: Auf den mündlichen Vortrag des Herrn Brög und die entsprechende Tischvorlage, die an alle Ausschussmitglieder verteilt wurde, wird verwiesen.

Tenor der Verwaltungsvorlage: Es wird erörtert, dass der Bericht in „erster Lesung“ zur Information und als Basis für die weitere Diskussion zum Thema Sozialticket dient.

Weiterhin wird angekündigt, dass „die Verwaltung...die Ergebnisse der Diskussion, d.h. Vorschläge für eine eventuelle Modifizierung der Ausgestaltung des Nürnberg-Pass-Tickets, in eine folgende Vorlage integrieren und diese dem Sozialausschuss im zweiten Halbjahr 2012 vorlegen“ wird.

2.9 Sozialausschuss am 18.10.2012

Mit der vorliegenden Sachverhaltsdarstellung für den Ausschuss am 18.10.2012 ist die Chronologie in der Jetztzeit angekommen. Im folgenden dritten Abschnitt werden die wichtigsten Ergebnisse und Argumente, die zur Empfehlung führten, die bisherige Regelung beizubehalten, systematisch aufgelistet.

3. Ergebnisse und Entscheidungsgründe en detail

3.1 Ergebnisse der Mobilitätsstudie: (fast) alle Varianten kosten zusätzliches Geld

In der folgenden Tabelle werden die von socialdata untersuchten Prognose-Varianten dargestellt.

Vorauszuschicken ist, dass als preiswerteste Single-Variante (keine Mitnahmemöglichkeit) nicht die ursprünglich geplante Karte für 15,- Euro/Monat (wie im Antrag von Bündnis 90/die Grünen beantragt) untersucht wurde, sondern eine Monatskarte zum Preis von 23,- Euro. Verwaltung und VAG haben sich im Vorlauf zur Untersuchung dafür entschieden, weil zum Jahreswechsel 2010/2011 im Rahmen der Neuberechnungen für das Regelsatzgesetz von einem Betrag in Höhe von knapp 23,- Euro für Mobilität im Erwachsenen-Regelsatz ausgegangen wurde.

Vorauszuschicken ist weiterhin, dass aus der Sicht der VAG der Wegfall von Ausschlusszeiten beim Sozialticket per se keine Option darstellen würde, weil bei dieser Variante immer von massiven Zuwächsen zu Lasten anderer Karten auszugehen ist und weil jede Kundenzunahme zu den Hauptverkehrszeiten zusätzlich die Gefahr von Sprungkosten bergen würde. Deshalb wurden Ticketvarianten ohne Ausschlusszeiten bei der Erstauswertung durch socialdata nicht geprüft.

<i>Ticketvariante</i>	<i>Erlösentwicklung</i>
<i>Singleticket mit Ausschlusszeit für 23,- Euro</i>	- 176.000,-
<i>Single für 30,80/Mitnahme für 35,50 Euro mit Ausschlusszeit</i>	+ 28.000,-
<i>Single für 23,-/Mitnahme für 30,80 Euro mit Ausschlusszeit</i>	- 177.000,-
<i>Single für 23,-/Mitnahme für 26,50 mit Ausschlusszeit</i>	- 180.000,-

Quelle: Untersuchung zum Sozialtarif in Nürnberg, socialdata, München, Juni 2012

Auf Anregung des Sozialausschusses in seiner Sitzung am 12.07.2012 wurde von socialdata die Variante Single mit Ausschlusszeit für 23,- Euro/Single ohne Ausschlusszeit für 30,80 nachberechnet, mit folgendem Ergebnis:

<i>Single für 23,- mit Ausschlusszeit/Single für 30,80 ohne AZ</i>	- 156.000,-
--	-------------

Quelle: Untersuchung zum Sozialtarif in Nürnberg, socialdata, München, undatiert

Im Gesamtvergleich wird deutlich, dass nur eine einzige Variante nach den Untersuchungen von socialdata einen relativ geringen Mehrerlös bringen würde, nämlich die Beibehaltung des bisherigen Tickets (Single mit Ausschlusszeit) für 30,80 Euro und das zusätzliche Angebot eines Tickets mit Mitnahmemöglichkeit und Ausschlusszeit für 35,50 Euro.

Diese Variante wäre allerdings mit keinem nennenswerten Zuwachs an Ticketverkäufen (1 %) und an Fahrten (3 %) verbunden, und würde – wie jede andere Variante – der Regierung von Mittelfranken zur Genehmigung vorgelegt werden müssen, mit dem zu erwartenden Effekt, dass dann die gesamte Regelung, inklusive dem bisherigen Singleticket für 30,80 Euro, in Frage gestellt werden würde.

Eine andere Rechnung über die Mindereinnahmen macht die VAG im Schreiben vom 19.09.2012 auf; hier wird bei einem Wegfall der Ausschlusszeiten das Sozialticket für 30,80 Euro ausschließlich mit dem Soloticket 31 für 61,50 Euro verglichen. In diese Rechnung gehen also deutlich weniger Variablen ein, als in die Modellrechnungen der socialdata. Die VAG spricht deshalb auch von einem gesamten *theoretischen* Minderbetrag, der sich bei einer Nutzung durch 5.000 Personen im Monat schon auf 1,8 Mio im Jahr summieren würde, bei 7.500 Personen (jetzige Nachfrage nach dem Sozialticket) auf 2,8 Mio Euro.

Die Nachberechnung der socialdata und das Schreiben der VAG liegen dieser Vorlage bei.

3.2 Entscheidungsgründe en detail

a) Mindereinnahmen bei (fast) allen Varianten

Ein wesentlicher Punkt im Antrag von Bündnis 90/die Grünen war die Aussage, dass es kostenneutrale Sozialticket-Lösungen geben würde. Dafür gab es aber zu Beginn des Jahres 2010 keine belastbaren Modellrechnungen. Das war letztlich der ausschlaggebende Grund dafür, dass sich die Verwaltung und die VAG auf die Durchführung der Mobilitätsstudie geeinigt haben.

Die Ergebnisse sind oben dargestellt; nur bei einer einzigen Variante (Singleticket mit Ausschlusszeit wie bisher, zusätzlich Mitnahmeticket mit Ausschlusszeit für 35,50 Euro) würden sich gemäß der Studie geringe Mehreinnahmen ergeben, bei relativ wenig zusätzlicher Nachfrage.

Aus den Ergebnissen der Studie für sich betrachtet würde sich keine Variante als Ideallösung aufdrängen, auch unabhängig von der Frage der Mindereinnahmen.

b) Besonders gravierende Mindereinnahmen und Kostensteigerungen bei Wegfall der Ausschlusszeiten

Sowohl die Berechnungen der socialdata als auch eine Vergleichsrechnung der VAG mit dem Soloticket 31 machen deutlich, dass die Mindereinnahmen dann ein sehr hohes Ausmaß annehmen könnten, wenn das Sozialticket ohne Ausschlusszeiten angeboten würde. Ein großer Strom an Wechseln von anderen Tickets zum Sozialticket wäre die Folge. Zusätzlich könnten Sozialtickets statt der Schülermonatskarten verwendet werden, was für die VAG zu einem Verlust des Erstattungsbetrags nach § 45a PBefG in Höhe von ca. 415.000,- führen würde.

Zusätzliche Fahrgäste während der Hauptverkehrszeiten können zudem zu nicht im Voraus kalkulierbaren Sprungkosten führen, z.B. wenn zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden müssen.

c) Direkter Ausgleich für Mindereinnahmen ist nicht möglich

Es würde relativ leicht fallen, sich für eine Leistungsverbesserung beim Sozialticket zu entscheiden, wenn ein direkter Ausgleich für die entstehenden Mindereinnahmen möglich wäre. Wie oben dargestellt, hält es die Verwaltung jedoch für haushaltspolitisch nicht machbar und fachpolitisch auch nicht sinnvoll, einen direkten Ausgleich für Mindereinnahmen bei der VAG im städtischen Haushalt einzustellen.

Ein Ausgleich durch Umlage auf andere Tarife wäre wohl bei der Regierung nicht genehmigungsfähig und darüber hinaus sozial auch nicht ausgewogen, weil sowohl bei Schülerfahrkarten als

auch bei Monatskarten und sogar bei den Mobicards zahlreiche Nutzer in angespannten wirtschaftlichen Verhältnissen leben.

Eine Finanzierung durch die VAG ohne direkten Ausgleich würde letztlich zu einer entsprechenden Erhöhung des Verlustausgleichs durch die Stadt führen und wäre (siehe Punkt d) durch die Regierung nicht genehmigungsfähig.

d) EU-Verordnung 1370/2007 steht einer Genehmigung von Sozialtarifen entgegen

Wie unter Punkt 1 schon ausgeführt, müssen die ÖPNV-Tarife von der Regierung genehmigt werden. Gemäß EU-Verordnung 1370/2007 dürfen Verkehrsunternehmen nicht die Subventionierung von Sozialtickets übernehmen, weil sie für solche Leistungen nicht zuständig sind. Nur bei vollständigem, direkten Ausgleich durch den zuständigen Aufgabenträger (den es für ein Sozialticket im Speziellen nicht gibt) könnte die Regierung dem Tarif zustimmen.

Die bestehende Regelung mit 30,80 Euro/Single/mit Ausschlusszeiten beinhaltet keine direkten Ausgleichszahlungen durch die Stadt. Verwaltung und VAG gehen davon aus, dass dabei so etwas wie Bestandsschutz gilt, weil die Regelung aus der „Vorverbundzeit“ stammt.

Der Versuch einer Änderung der Leistungen oder der Einführung zusätzlicher Leistungen könnte dazu führen, dass dieser Bestandsschutz aufgehoben wird und seitens der Regierung alles komplett neu bewertet wird – ein Risiko, das vermieden werden sollte.

e) Bestehendes Sozialticket wird gut genutzt

Nicht nur der Vollständigkeit halber soll hier noch auf eine Tatsache hingewiesen werden, die die socialdata-Studie zutage gefördert hat: Das bestehende Sozialticket für Nürnberg-Pass-Inhaber wird gut genutzt, mit von Jahr zu Jahr steigender Nachfrage. Mittlerweile werden durchschnittlich im Monat 7.500 solcher Tickets gekauft, und mit diesen Tickets wird mehr gefahren als mit anderen. Die Studie sieht außerdem noch ein Wachstumspotential beim bestehenden Ticket von um die 30 %.

Abfragen des Sozialamtes haben ergeben, dass der Preis in Nürnberg in der Spanne der Sozialticketpreise vergleichbarer Städte im guten Mittelfeld liegt.

Von daher kann auch unter dem Blickwinkel der Armutsprävention der Vorschlag, beim Sozialticket alles beim Alten zu belassen, mitgetragen werden.

Oktober 2012

Amt für Existenzsicherung und
soziale Integration - Sozialamt