



Universität Hamburg

DER FORSCHUNG | DER LEHRE | DER BILDUNG

Research Papers on Operations & Supply Chain Management

Romy Beyer, Sven Müller, Knut Haase

Evaluierung Sonderticket 4er-Karte mit Dresden-Pass

No. 3

March 2011

ISSN 1867-7908

Editors:

Prof. Dr. W. Brüggemann

Institut für Unternehmensforschung

brueggemann@uni-hamburg.de

Prof. Dr. Knut Haase

Institut für Verkehrswirtschaft

knut.haase@wiso.uni-hamburg.de

Prof. Dr. Hartmut Stadtler

Institut für Logistik und Transport

hartmut.stadtler@uni-hamburg.de

<http://www.uni-hamburg.de/it>

Gliederung

1. Gegenstand.....	4
2. Studiendesign	4
3. Deskriptive Analyse.....	7
3.1 Sozioökonomische Daten.....	7
3.2 Verkehrsmittelnutzung.....	9
3.3 Fahrausweisnutzung.....	11
3.4 Nutzung der Leistungen des Dresden-Passes	14
3.5 Potential des Dresden-Passes.....	15
3.6 Nutzer und Potential des Sondertickets.....	16
3.7 Mobilitätsteilhabe.....	20
4. Fazit	21
5. Literatur.....	22

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verteilung der Befragten innerhalb der einzelnen PLZ-Gebiete.....	7
Abbildung 2: Altersverteilung (Angaben in %)	8
Abbildung 3: Zielgruppenbefragung: Dresden-Pass-Besitz in Abhängigkeit von der Dauer der ARGE Leistungsbezüge (Angaben in %).....	9
Abbildung 4: ÖPNV-Nutzung im Vergleich (Angaben in %).....	10
Abbildung 5: Pkw-Nutzung (als Fahrer/Beifahrer) im Vergleich (Angaben in %)	10
Abbildung 6: Verteilung der Fahrausweis-Nutzung (Zielgruppenbefragung).....	12
Abbildung 7: Marktanteile der Fahrscheine in Verbindung mit dem Dresden-Pass (Zielgruppenbefragung). Vergleiche dazu auch Abbildung 6.....	12
Abbildung 8: Einnahmen pro Monat im Vergleich. Die Kalkulation der Einnahmen ergibt sich daher wie folgt: Einnahmen pro Tickettyp = (gewichteter Marktanteil des Tickets) x (44.000 Personen) x (Ticketpreis in €) x (gewichtete monatliche Ticketanzahl des Tickettyps).	13
Abbildung 9: Nutzung des Dresden-Passes (Mehrfachnennungen möglich).....	14
Abbildung 10: Gründe für die Nicht-Beantragung des Dresden-Passes (Dresden-Pass-Kenner).....	15
Abbildung 11: Baldige Beantragung des Dresden-Passes vorstellbar (Nichtkenner des Dresden-Passes nach Beratung durch Interviewer)	16
Abbildung 12: Fahrscheinnutzung vor der Einführung des Sondertickets 4er-Karte mit Dresden-Pass.....	18
Abbildung 13: Weitere Ticketnutzung zusätzlich neben dem Sonderticket 4er-Karte mit Dresden-Pass.....	18
Abbildung 14: Mehrfahrten aufgrund des Sondertickets 4er-Karte mit Dresden-Pass.....	19
Abbildung 15: Zustimmung zur Aussage: „Bus und Bahn ermöglichen es mir trotz wenig Geld alle Alltagsaktivitäten (z.B. Einkaufen, Freunde besuchen) wahrzunehmen“ (Angaben in %).....	20
Abbildung 16: Zustimmung zur Aussage: „Ich muss meine Alltagsaktivitäten (z.B. Einkaufen, Freunde besuchen) aufgrund der Fahrpreise von Bus und Bahn erheblich einschränken“ (Angaben in %)	20

Tabellenverzeichnis

1. GEGENSTAND

Nach einem Stadtratsbeschluss vom 19.12.2009 führte die Landeshauptstadt Dresden (LH DD) zum 01.01.2010 das Sonderticket 4er-Karte mit Dresden-Pass zum Preis von 4,50 € zur Steigerung der Mobilität sozial benachteiligter Personen ein. Dabei handelt es sich um ein vergünstigtes Vier-Fahrtenticket für Besitzer des Dresden-Passes, welches für die Nutzung von Bussen und Bahnen innerhalb der Tarifzone Dresden zur Verfügung steht. Ziel dieser Studie ist die Identifikation der allgemeinen Akzeptanz des Sondertickets 4er-Karte mit Dresden-Pass¹ sowie das Aufdecken möglicher Nachfragepotentiale seitens der Anspruchsberechtigten des Dresden-Passes². Diese sind in Dresden wohnhafte Personen gemäß

- SGB II ("Hartz IV"),
- SGB XII sowie
- Asylbewerber und Geringverdiener, deren Einkommen max. 10% über den Bedarfssätzen gemäß SGB II liegt.

Insgesamt gibt es in Dresden ca. 50.000 Personen³, die einen Anspruch auf einen Dresden-Pass haben und daher zur definierten Zielgruppe gehören (Quelle: Landeshauptstadt Dresden, Geschäftsbereich Soziales).

Durch die Bereitstellung des Sondertickets soll nicht nur die Mobilität sozial benachteiligter Dresdner Bürgerinnen und Bürger erhöht werden, sondern es dient auch der Vermeidung bzw. Reduzierung etwaiger sozialer Isolation.

Auf Basis der Daten einer eigens durchgeführten Erhebung sollen mithilfe empirischer Analyse Rückschlüsse zur Akzeptanz des eingeführten Sondertickets und einer damit verbundenen möglichen vermehrten Nutzung des ÖPNV gezogen werden. Weiterhin sollen auch die Ergebnisse der empirischen Studie Blank et al. (2008) evaluiert bzw. validiert werden.

2. STUDIENDESIGN

Vom 16.04.2010 bis zum 03.06.2010 führte die Professur für BWL, insb. Verkehrsbetriebslehre und Logistik der Technischen Universität Dresden (TUD) im Auftrag der LH DD und der DVB AG (DVB) als Kooperationspartner eine empirische Studie zur Mobilität der Zielgruppe durch. Dabei handelte es sich um eine kombinierte Methode aus repräsentativer Befragung der Leistungsempfänger gemäß SGB II als potentielle Nutzergruppe des Dresden-Passes (=Zielgruppenbefragung) und einer Befragung der tatsächlichen Nutzer des Sondertickets mittels in den DVB-Servicepunkten ausgegebener Fragebögen (=Nutzerbefragung). Dieser Fragebogen wurde nur den Käufern des Sondertickets 4er-

¹ Im Folgenden als Sonderticket bezeichnet.

² Im Weiteren auch mit Zielgruppe bezeichnet.

³ 44.000 Personen erhalten Leistungen gemäß SGB II. Ca. 6.000 Personen sind Asylbewerber oder erhalten Leistungen gemäß SGB XII oder sind Geringverdiener.

Karte mit Dresden-Pass ausgehändigt und dient dazu, allgemeine Aussagen zum Kaufverhalten bzw. zu den sozioökonomischen Eigenschaften der Sonderticket-Nutzer abzuleiten.

Die Zielgruppenbefragung fand in einem separaten Bereich in den Räumen des Berufsinformationszentrums (BIZ) der Agentur für Arbeit Dresden (ARGE) statt und wurde von 15 Studierenden der TUD durchgeführt. Vorab fanden interne Pretests zu den einzelnen Befragungen statt. Anschließend wurden die Studierenden umfassend zu den Gegebenheiten in der Agentur für Arbeit, der Vorgehensweise und der Interviewgestaltung informiert. Außerdem fanden während des gesamten Befragungszeitraumes Interviewkontrollen durch die Projektleitung statt.

Es standen weder Telefonnummern noch Adressdaten der Zielgruppe zur Verfügung, daher wurde die ARGE als Befragungsort für die Zielgruppenbefragung gewählt, um die Repräsentativität der Studie zu gewährleisten. Dabei mussten folgende sich aus dem Befragungsort ergebende Einschränkungen bei der Auswertung vernachlässigt werden: Während der Zielgruppenbefragung wurden nur SGB II-Empfänger befragt. Daher beschränkt sich zum einen die Altershöchstgrenze auf 65 Jahre. Zum anderen sind die Ergebnisse nur für SGB II-Empfänger repräsentativ, welche aber mit knapp 90% den größten Anteil der potentiellen Dresden-Pass-Nutzer stellen. Verlässliche Aussagen zur Mobilität von Personen, die beispielsweise Leistungen nach SGB XII empfangen oder Asylbewerber sind, können nicht getroffen werden. Folglich beträgt die Grundgesamtheit ca. 44.000 Personen.

Da Rehabilitanden, Schwerbehinderte über 25 Jahre sowie Personen, die jünger als 25 Jahre alt sind in der Regel die Außenstelle der ARGE (Nossener Brücke 8-12) aufsuchen, wurde auch eine Befragung in diesen Räumen vorgesehen. Jedoch machte die Agentur für Arbeit von ihrem Hausrecht Gebrauch und verweigerte die Befragung innerhalb dieses Standorts. Vor allem Personen, welche jünger als 25 Jahre alt sind, konnten daher nicht umfassend in der Erhebung berücksichtigt werden.

Insgesamt sind 1.262 Personen in persönlichen, computergestützten Interviews befragt worden. Die Personen wurden bereits im Wartebereich mit einer Eingangsfrage zum Erhalt von Leistungsbezügen über die ARGE der Zielgruppe entsprechend zugeordnet. Insgesamt ergaben sich daraus 1.249 vollständige⁴ Datensätze (Stichprobe), welche zur weiteren Analyse verwendet wurden. Der Fragenkatalog des persönlichen Interviews setzte sich zusammen aus Fragen zu sozioökonomischen Eigenschaften (Alter, Geschlecht, Postleitzahl, Besitz eines Dresden-Passes⁵), zur allgemeinen Mobilität (Pkw- bzw. ÖPNV-Nutzungshäufigkeit), zur Kenntnis des Sondertickets 4er-Karte mit Dresden-Pass sowie zur Nutzung/zum Interesse am Dresden-Pass bei Nichtbesitz und zur aktuellen Ticketnutzung. Weiterhin wurden alle Probanden mit einem Block bestehend aus vier Aussagen zur Einschränkung der Mobilitätsteilhabe aufgrund der aktuellen ÖPNV-Preise konfrontiert. Da-

⁴ Datensätze von Interviews, welche vorzeitig abgebrochen wurden, wurden nicht analysiert und daher eliminiert.

⁵ Personen der Zielgruppe haben prinzipiell einen Anspruch auf einen Dresden-Pass, mit dem sie Vergünstigungen bei kulturellen bzw. sozialen Einrichtungen erhalten bzw. vergünstigte ÖPNV-Tickets kaufen können.

bei sollten sie angeben, in welchem Maße diese Aussagen für sie zutreffend sind oder nicht.

381 Personen⁶ beantworteten die Fragen des in den Servicepunkten der DVB ausgehängten Fragebogens (Nutzerbefragung). Dies entspricht einer Rücklaufquote von ca. 52% (Quelle: DVB AG, Absatzanalyse Sonderticket 4er-Karte mit Dresden-Pass, 09/2010). Der Fragebogen enthielt neben sozioökonomischen Fragen ebenfalls Fragen zur Nutzung des ÖPNV bzw. des Pkw. Außerdem wurden spezifische Fragen zum Sonderticket 4er-Karte mit Dresden-Pass gestellt (z.B. Anzahl gekaufter Tickets, Veränderung des ÖPNV-Nutzungsverhaltens) sowie welche Fahrausweise vor der Einführung des Sondertickets genutzt wurden bzw. welche Fahrausweise zusätzlich neben dem Sonderticket aktuell genutzt werden.

Die Auswertung der Zielgruppenbefragung ergab Unterschiede hinsichtlich der sozioökonomischen Eigenschaften im Vergleich zur Statistik der Leistungsempfänger (Quelle: Landeshauptstadt Dresden, Geschäftsbereich Soziales). Statistisch betrachtet sind im Vergleich zur Grundgesamtheit signifikant weniger Männer befragt worden.⁷ Es muss daher eine Gewichtung der Ergebnisse bezüglich der Merkmalsausprägung Geschlecht vorgenommen werden. Da keine Befragung in der Außenstelle der ARGE stattfand und daher zu wenige Personen, die jünger als 25 Jahre alt sind an der Zielgruppenbefragung teilgenommen haben, werden die Ergebnisse auch hinsichtlich der Merkmalsausprägung Alter gewichtet, um verlässliche Aussagen ableiten zu können.

Es bestand die Annahme, dass Kunden der ARGE, welche häufiger einen Termin erhalten und daher eine höhere Befragungswahrscheinlichkeit haben, gegebenenfalls auch ein anderes Mobilitätsverhalten aufweisen. Die relevante Kennziffer weist allerdings keine signifikanten Werte auf. Daher wurde auf eine Gewichtung bezüglich der ARGE-Besuchs- bzw. ARGE-Terminhäufigkeit verzichtet. Tabelle 1 zeigt die verwendeten Gewichtungsfaktoren.

	jünger als 25 Jahre	älter als 25 Jahre
weiblich	1.36	0.75
männlich	1.79	1.16

Tabelle 1: Gewichtungsfaktoren für die Zielgruppenbefragung

⁶ Die Grundgesamtheit der Nutzer des Sondertickets bilden alle Anspruchsberechtigten des Dresden-Passes. Dies sind Personen gemäß SGB II, SGB XII, Asylbewerber und Geringverdiener (= 50.000 Personen).

⁷ Der Anteil der Männer in der Grundgesamtheit liegt bei ca. 51%. Dieser Wert liegt nicht im Konfidenzintervall von 99% der Stichprobe bezüglich der Merkmalsausprägung Geschlecht [0,42; 0,49].

3. DESKRIPTIVE ANALYSE

Da der Besitz eines Dresden-Passes Voraussetzung für die Nutzung des Sondertickets ist, wurde die Stichprobe der Zielgruppenbefragung zusätzlich in „Dresden-Pass-Besitzer“ und „Nicht-Dresden-Pass-Besitzer“ unterteilt. Der Anteil der Befragten, die einen Dresden-Pass bereits besitzen, betrug 25%. Im Jahr 2008 besaßen nur 13% der Befragten einen Dresden-Pass. Im zeitlichen Verlauf zeigt sich demnach, dass beispielsweise das vereinfachte Antragsverfahren erste Erfolge erzielt hat (Blank et al., 2008).

Eine spezielle Auswertung der Nutzerbefragung beinhaltet Kapitel 3.6. Gleichwohl werden einige Ergebnisse zum besseren Vergleich mit den Ergebnissen der Zielgruppenbefragung gegenübergestellt.

3.1 SOZIOÖKONOMISCHE DATEN

Abbildung 1 zeigt die Verteilung der Probanden innerhalb der Stadt Dresden unterteilt nach Personen, die an der Zielgruppenbefragung teilnahmen und Teilnehmer der Nutzerbefragung. Die meisten der Befragten der Zielgruppenbefragung stammen aus Gorbitz (01169), Löbtau (01159), der See-/ Südvorstadt (01069) bzw. aus der Äußeren Neustadt (01099). Die meisten Sonderticket-Nutzer (Nutzerbefragung) wohnen in der See-/Südvorstadt, der Äußeren Neustadt und in Striesen. Hierbei handelt es sich insbesondere um Postleitzahlgebiete in denen DVB Servicepunkte liegen.

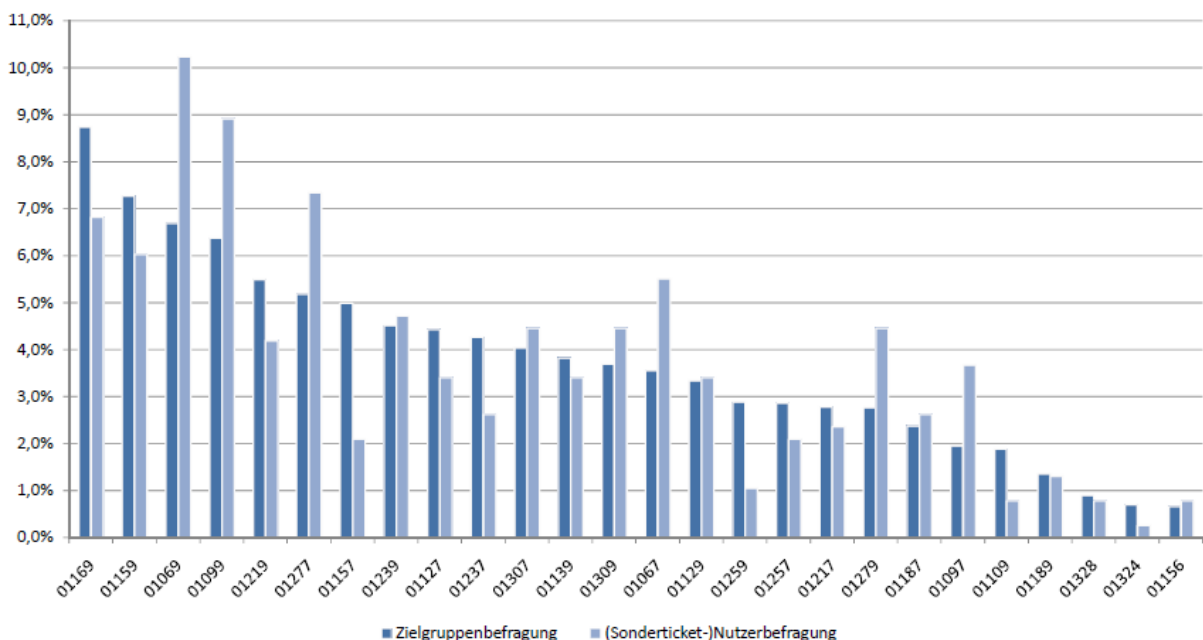


Abbildung 1: Verteilung der Befragten innerhalb der einzelnen PLZ-Gebiete

Aufgrund der Gewichtungsfaktoren konnte die Altersverteilung (Abbildung 2) an die Statistik der Grundgesamtheit angenähert werden und liefert verlässliche Aussagen über die Zielgruppe. Die Altersverteilung der Probanden, die keinen Dresden-Pass besitzen, ähnelt den Ergebnissen aller Befragten. Vergleichsweise gering ist der Anteil der Personen, die jünger als 25 Jahre alt sind und einen Dresden-Pass besitzen. Dies gilt auch für die Sonderticket-Nutzer (Nutzerbefragung). Auffällig ist der hohe Anteil an Sonderticket-Nutzern, die über 60 Jahre alt sind. Eine mögliche Begründung ist die Vernachlässigung der SGB XII-Empfänger bei der Zielgruppenbefragung. Personen die älter als 65 Jahre sind, wurden bei der Befragung in der ARGE nicht berücksichtigt. Die Nutzerbefragung berücksichtigt allerdings auch diesen Personenkreis.

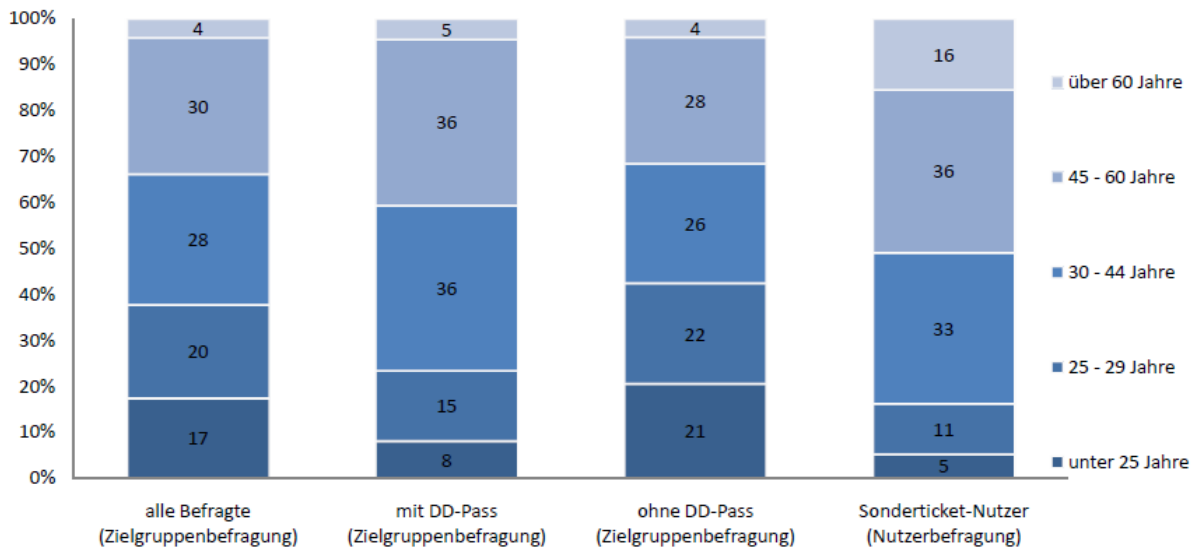


Abbildung 2: Altersverteilung (Angaben in %)

Die Ergebnisse der Nutzerbefragung zeigen, dass Personen, die schon längere Zeit Leistungen der ARGE erhalten, eher einen Dresden-Pass besitzen. Knapp ein Drittel der Befragten besitzt den Dresden-Pass erst seit 2010.⁸ Die Ergebnisse der Zielgruppenbefragung untermauern diese Aussage zusätzlich (Abbildung 3).

⁸ 68% besaßen den Dresden-Pass bereits vor 2010 und 2% machten keine Angaben dazu.

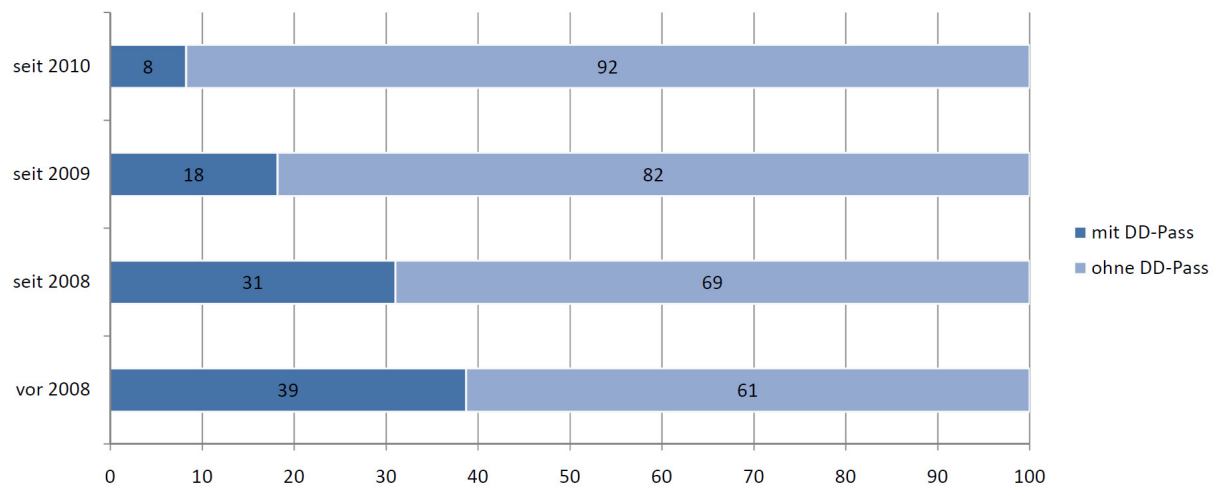


Abbildung 3: Zielgruppenbefragung: Dresden-Pass-Besitz in Abhängigkeit von der Dauer der ARGE Leistungsbezüge (Angaben in %)

Dabei steigt der Anteil der Dresden-Pass-Besitzer mit zunehmender Leistungsbezugsdauer. Es kann davon ausgegangen werden, dass Langzeitarbeitslose bzw. schwer Vermittelbare eher den Dresden-Pass beantragen.

Die Auswertung der Nutzerbefragung ergab, dass bevorzugt Frauen das Sonderticket 4er-Karte mit Dresden-Pass kaufen. Ein Drittel der Befragten sind Männer. Frauen kaufen ein Sonderticket meist für sich und ihre Familie und nutzen zusätzlich weitere Angebote des Dresden-Passes. Dieses Ergebnis korrespondiert auch mit der allgemeinen ÖPNV-Nutzung von Frauen und Männern.

3.2 VERKEHRSMITTELNUTZUNG

Die Abbildung 4 und die Abbildung 5 zeigen die ÖPNV- bzw. Pkw-Nutzungshäufigkeit der Zielgruppe (Zielgruppenbefragung) im Vergleich mit den Ergebnissen von Blank et al. (2008), mit den bevölkerungsrepräsentativen Daten einer DVB-Studie von 2010 (TNS Infratest, 2010) und den Angaben der Sonderticket-Käufer (Nutzerbefragung).

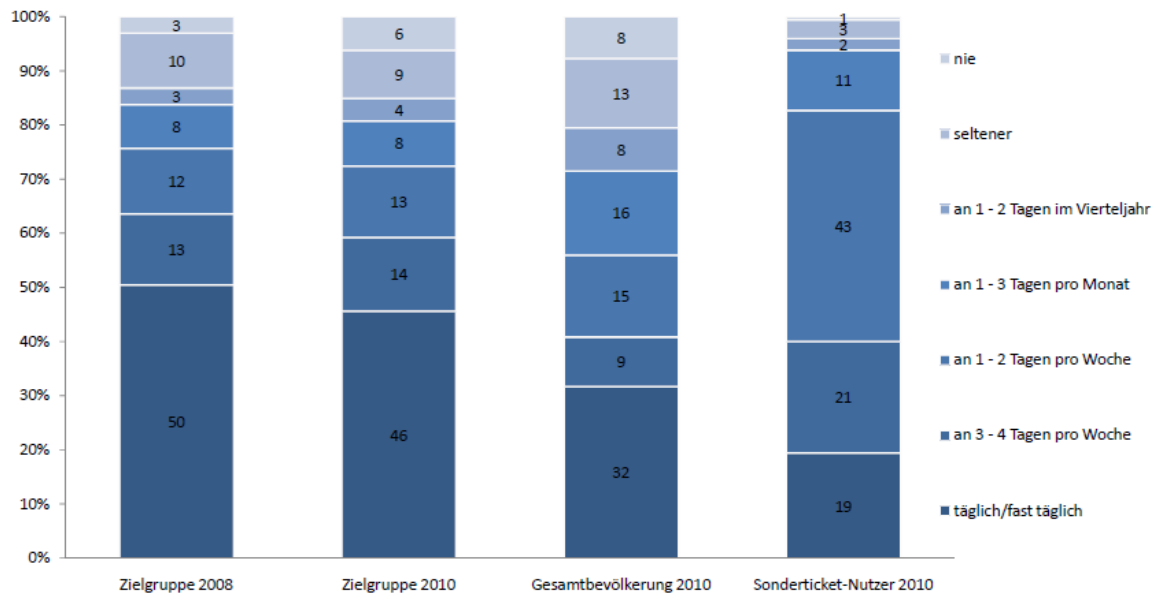


Abbildung 4: ÖPNV-Nutzung im Vergleich (Angaben in %)

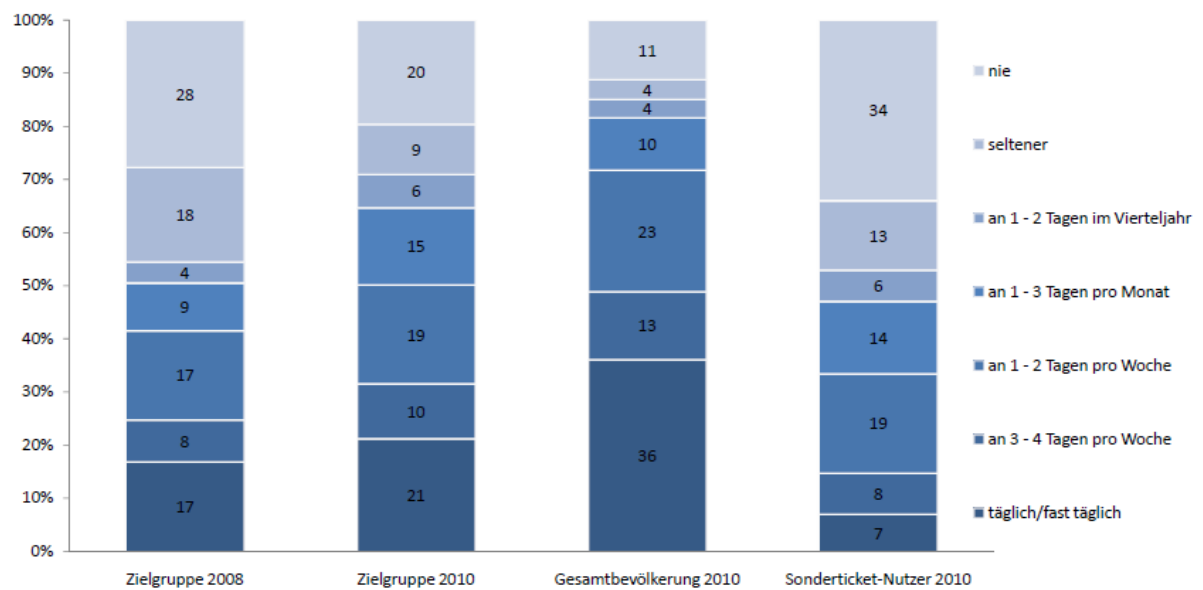


Abbildung 5: Pkw-Nutzung (als Fahrer/Beifahrer) im Vergleich (Angaben in %)

Die tägliche bzw. fast tägliche Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel hat innerhalb der Zielgruppe im Vergleich zum Jahr 2008 leicht abgenommen. Die Nicht-Nutzung des ÖPNV hat sich auf niedrigem Niveau von 3% auf 6% verdoppelt. Dabei nutzen nun mehr als ein Fünftel den Pkw als Fahrer oder Beifahrer täglich oder fast täglich. Nur 29% der Befragten gaben 2010 an den Pkw nicht bzw. seltener zu nutzen. Im Jahr 2008 lag dieser Wert noch bei 46%.

Personen, die fast täglich oder täglich mit dem Auto fahren, nutzen zu 43% öffentliche Verkehrsmittel seltener oder nie. Umgekehrt fahren von den ÖPNV-Stammkunden ca. 39% seltener oder nie mit dem Pkw.

Alle Befragten, die bei der Frage nach der ÖPNV-Nutzung nicht „nie“ angaben, sollten im Anschluss noch den Zweck für die Nutzung von Bussen und Bahnen in Dresden benennen.⁹ Mehr als Dreiviertel gab dabei an, öffentliche Verkehrsmittel für freizeithliche Aktivitäten zu nutzen. Fast genauso viele erledigen damit Behördengänge und mehr als die Hälfte nutzt die DVB für den Einkauf.

Die Nutzerbefragung ergab, dass ein Großteil der Käufer des Sondertickets den ÖPNV nur an 1-2 Tagen pro Woche nutzt (siehe Abbildung 4). Bei diesem Nutzungsverhalten ist der Kauf von 4er-Karten ökonomisch sinnvoll. Allerdings nutzen auch 40% der Befragten die öffentlichen Verkehrsmittel an mindestens drei Tagen pro Woche. Darunter gibt es vermutlich Personen, die normalerweise Monatskarten kaufen und nur übergangsweise 4er-Karten nutzen. Trotzdem wäre es für diese Personengruppe ökonomisch sinnvoller vergünstigte Zeitkarten in Verbindung mit dem Dresden-Pass zu erwerben.

Auffällig ist, dass die Pkw-Nutzungshäufigkeit (Nutzerbefragung) teilweise deutlich unter den Ergebnissen der Stichprobe aus der Zielgruppenbefragung liegt. Dieser Personenkreis ist somit insgesamt weniger motorisiert mobil (siehe Abbildung 5). Aufschluss brachten dabei die zahlreichen Kommentare auf den Fragebögen. Viele der Sonderticket-Nutzer gehen zu Fuß oder fahren Fahrrad und sind generell umweltbewusst. Sie nutzen den ÖPNV nur bei schlechtem Wetter oder im Winter. Da die meisten Sonderticket-Nutzer in den zentrumsnahen Stadtteilen wohnen, ist die Nutzung alternativer Verkehrsträger auch begründet (siehe Abbildung 1).

3.3 FAHRAUSWEISNUTZUNG

Abbildung 6 zeigt eine Übersicht der aktuell genutzten Tickets aller Probanden der Zielgruppenbefragung. Ein Drittel der Befragten nutzt demnach die Abo- bzw. Bar-Monatskarte ohne die möglichen Dresden-Pass-Rabatte. Der Anteil der ermäßigten Tickets in Verbindung mit dem Dresden-Pass ist vergleichsweise gering.

⁹ Dabei konnten die Befragten auch mehrere Antworten geben.

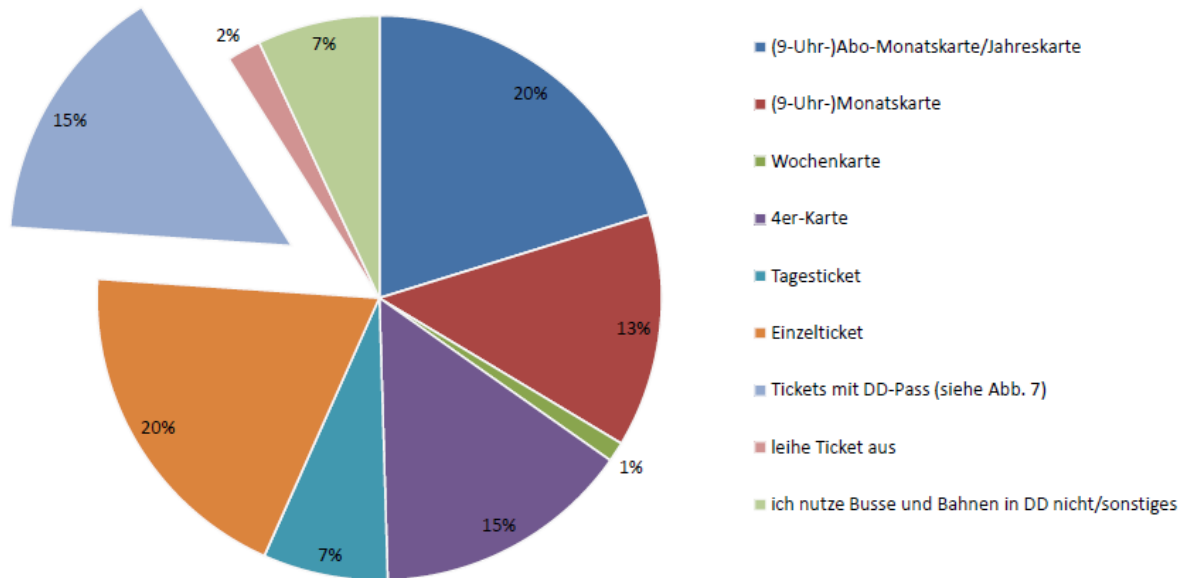


Abbildung 6: Verteilung der Fahrausweis-Nutzung (Zielgruppenbefragung)

Das Sonderticket 4er-Karte mit Dresden-Pass wird nur von wenigen der Befragten gekauft, wobei dies 9% der Nutzer des Tickets mit Dresden-Pass in Abbildung 6 entspricht (Abbildung 7). Da jeder siebente Befragte die 4er-Karte zum normalen Tarif erwirbt, gibt es in diesem Segment prinzipiell noch ein hohes Steigerungspotential bzgl. der Mehrnutzung des Sondertickets 4er-Karte mit Dresden-Pass. 7% der Befragten nutzen den ÖPNV nicht.

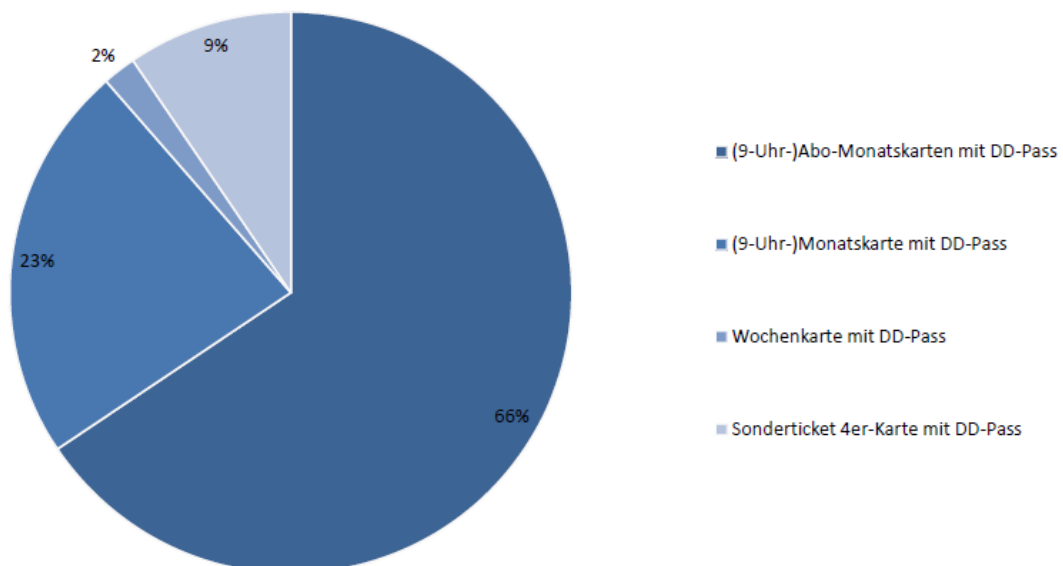


Abbildung 7: Marktanteile der Fahrscheine in Verbindung mit dem Dresden-Pass (Zielgruppenbefragung). Vergleiche dazu auch Abbildung 6.

Die Befragten sollten außerdem ihre durchschnittlichen monatlichen Ausgaben für den ÖPNV beziffern. Die Dresden-Pass-Besitzer schätzen ihre durchschnittlichen Ausgaben auf 29,86 € und damit insgesamt höher als die Gesamtstichprobe (29,09 €). Ein Grund dafür ist, dass Dresden-Pass-Besitzer den ÖPNV öfter als die Gesamtstichprobe nutzt. Erwartungsgemäß liegt das durchschnittliche Budget der Nicht-Dresden-Pass-Besitzer (28,79 €) etwas unter den Ausgaben aller Befragten. Diese Statistik belegt auch eindeutig, dass die im Regelsatz nach SGB II für Verkehr vorgesehene 4% von 359 € (=14,36 €) von weniger als einem Drittel der Befragten eingehalten werden. Den Betroffenen entstehen möglicherweise weitere Ausgaben, wie z. B. für die Nutzung anderer Verkehrsmittel im Verkehrsverbund Oberelbe (VVO). Erstaunlich viele Befragte kaufen jeden oder fast jeden Monat eine Monatskarte zum Preis von 47,00 €, noch mehr Befragte besitzen zwar eine Abo-Monatskarte, zahlen aber ohne den Dresden-Pass den regulären Preis von 40,50 €. Während ein Viertel mehr als 40,50 € ausgibt, kommen jedoch ebenso viele Befragte mit weniger als 12 € monatlich aus.

Abbildung 8 zeigt einen Vergleich der derzeitigen Einnahmen und der erwarteten Einnahmen, falls alle Dresden-Pass-Berechtigten nach dem SGB II den Pass beim Kauf von Fahrscheinen auch einsetzen würden. Ausgehend von den derzeitigen Marktanteilen (Abbildung 6) wurde dabei angenommen, dass alle Personen, die momentan einen Fahrschein zum Normalpreis nutzen, den es auch in einer preisreduzierten Variante in Verbindung mit dem Dresden-Pass gibt, nun die günstigeren Tickets mit dem Dresden-Pass erwerben. Die Annahme der Marktanteilsverschiebungen umfasst keine Personen, die momentan Einzeltickets und Tagestickets nutzen bzw. sich Tickets ausleihen oder den ÖPNV gar nicht nutzen. Beispielsweise wird angenommen, dass alle Personen, die momentan eine 4er-Karte zum Normalpreis erwerben, dann ein Sonderticket 4er-Karte mit Dresden-Pass kaufen würden. Die Grundgesamtheit ist dabei mit 44.000 Personen festgesetzt.

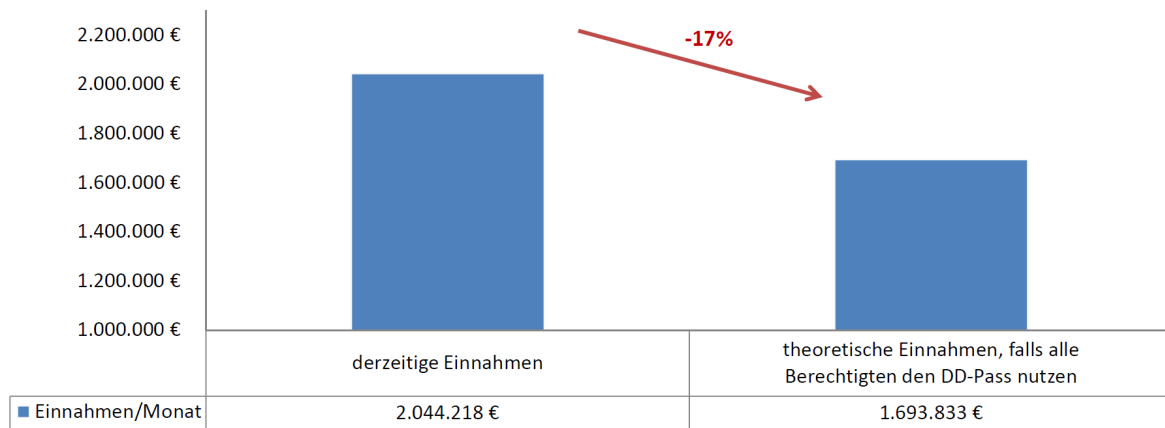


Abbildung 8: Einnahmen pro Monat im Vergleich. Die Kalkulation der Einnahmen ergibt sich daher wie folgt: Einnahmen pro Tickettyp = (gewichteter Marktanteil des Tickets) x (44.000 Personen) x (Ticketpreis in €) x (gewichtete monatliche Ticketanzahl des Tickettyps).

Die erwarteten Einnahmeausfälle belaufen sich auf ca. 350.000 € pro Monat. Dies entspricht einer Reduzierung der aktuellen Einnahmen um rund 17% für den betrachteten Nutzerkreis der SGB II-Empfänger (Abbildung 8). Jährlich würden die Einnahmeausfälle ca.

4,2 Mio. € betragen, die - gemäß der derzeitigen Vereinbarungen - von der Landeshauptstadt Dresden und den Dresdner Verkehrsbetrieben anteilig zu tragen wären. Aufgrund der Annahme, dass sämtliche Nutzungsberechtigten auch die entsprechenden Leistungen in Anspruch nehmen, handelt es sich bei diesen Werten um obere Schranken.

Ausgehend von den angenommenen Einnahmeausfällen gibt momentan jeder Berechtigte, der den Dresden-Pass beim Fahrscheinkauf noch nicht einsetzt, monatlich 10,47 € zu viel aus. Dies entspricht fast Dreiviertel des im Regelsatz nach SGB II für Verkehr festgelegten Betrages von 14,36 €.

3.4 NUTZUNG DER LEISTUNGEN DES DRESDEN-PASSES

Die Dresden-Pass-Besitzer, welche 25% aller Befragten ausmachen, nutzen überwiegend die folgenden Angebote: Ermäßigungen für Zeitkarten oder 4er-Karten im ÖPNV, kulturelle Einrichtungen, Essensgeldermäßigung und Ferienpass.

Abbildung 9 zeigt die Häufigkeitsverteilung bzgl. der genutzten Angebote. Dabei wird deutlich, dass der Dresden-Pass vor allem für Ermäßigungen in kulturellen Einrichtungen und im ÖPNV eingesetzt wird.

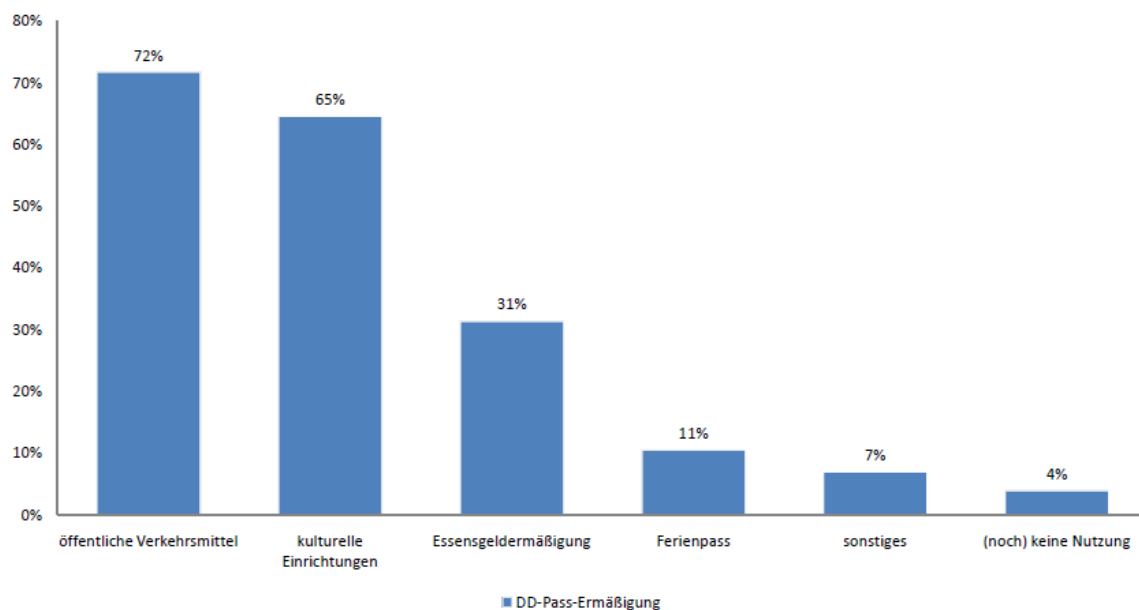


Abbildung 9: Nutzung des Dresden-Passes (Mehrfachnennungen möglich)

7% der Befragten nutzen den Dresden-Pass für „Sonstiges“, darunter vor allem für den Einkauf im Sozialkaufhaus und bei der Dresdner Tafel. Etwa 4% der Dresden-Pass-Besitzer hat diesen (noch) nicht genutzt.

3.5 POTENTIAL DES DRESDEN-PASSES

Von den knapp Dreiviertel aller Probanden der Zielgruppenbefragung, die keinen Dresden-Pass besitzen, kennen diesen bereits ca. 67%. Der Bekanntheitsgrad des Dresden-Passes innerhalb der Zielgruppe konnte daher im Vergleich zu den Ergebnissen der Befragung aus dem Jahr 2008 nicht wesentlich gesteigert werden¹⁰. Die Nutzung des Passes hingegen konnte auf 25% verdoppelt werden (Blank et al., 2008). Die kürzlich eingeführte Vereinfachung der Beantragung des Passes hat daher noch nicht die Mehrheit der Zielgruppe erreicht bzw. überzeugt.

Abbildung 10 zeigt die Gründe für die Nicht-Beantragung des Dresden-Passes für Personen, die den Pass zwar kennen, jedoch bisher noch nicht beantragt haben. Dabei wird deutlich, dass die Funktionsweise und die Anwendung des Dresden-Passes noch nicht ausreichend erläutert wurden. Da immer noch ein Viertel glaubt nicht anspruchsberechtigt zu sein bzw. das Prinzip des Passes nicht verstanden hat, muss das Antragsverfahren weiterhin besser kommuniziert werden. Erstaunlich ist, dass knapp ein Drittel der Befragten gar keinen Bedarf für den Dresden-Pass sieht.

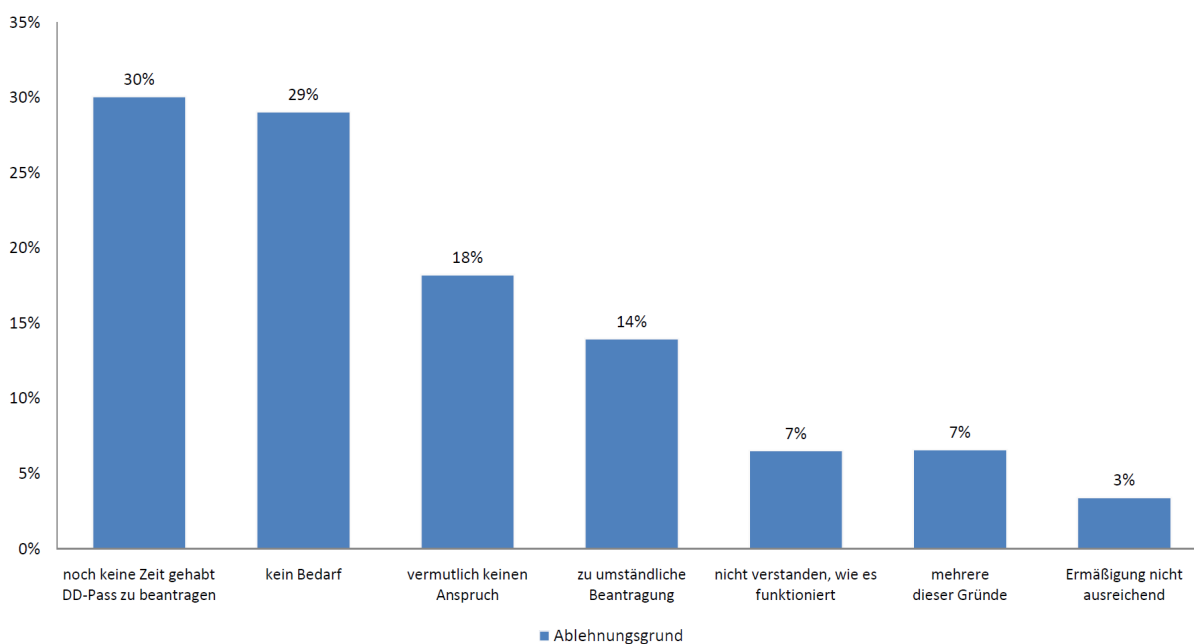


Abbildung 10: Gründe für die Nicht-Beantragung des Dresden-Passes (Dresden-Pass-Kenner)

Jeder dritte Nicht-Dresden-Pass-Besitzer kennt den Dresden-Pass noch gar nicht. Dieser Personenkreis wurde von den Interviewern über die Leistungsbestandteile und die Beantragungsmöglichkeiten des Dresden-Passes informiert und anschließend zu ihrem Interesse befragt. Die Ergebnisse zu einer möglichen Beantragung des Dresden-Passes in naher Zukunft zeigt Abbildung 11. Die überwiegende Mehrheit kann sich demzufolge die Beantragung auf jeden Fall bzw. eventuell vorstellen. Jedoch gibt es immer noch einen be-

¹⁰ Damals gaben 26% der Befragten an den Dresden-Pass noch nicht zu kennen.

achtlichen Anteilswert an Personen, die nach der Beratung durch die Interviewer eine Beantragung für (eher) unwahrscheinlich halten.¹¹

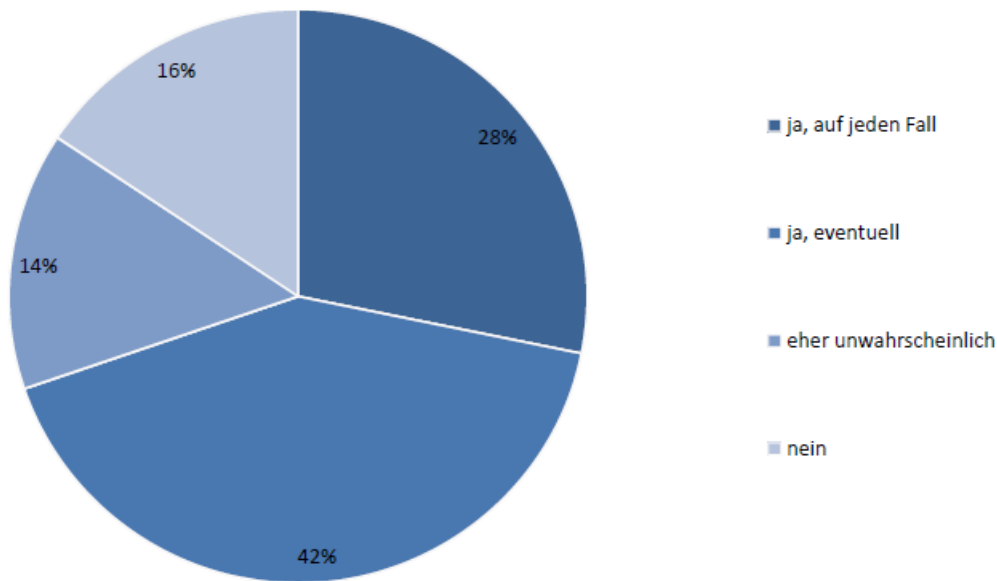


Abbildung 11: Baldige Beantragung des Dresden-Passes vorstellbar (Nichtkenner des Dresden-Passes nach Beratung durch Interviewer)

Die Interessenten des Dresden-Passes wollen diesen bevorzugt bei kulturellen Einrichtungen bzw. in Verbindung mit der ermäßigten Monatskarte einsetzen. Das Interesse an dem Sonderticket 4er-Karte mit Dresden-Pass ist vergleichsweise gering.

Von den Befragten, die kein Interesse an dem Dresden-Pass haben, gab knapp die Hälfte an, dass sie keinen Bedarf für den Dresden-Pass sehen. Davon bezogen 60% bereits vor 2008 Leistungsbezüge der ARGE und nur ein Achtel erhält Leistungen erst seit 2010. Folglich überzeugt der Dresden-Pass eher Personen, die erst wenigen Monaten Leistungen der ARGE empfangen. Dies steht im Gegensatz zum Zusammenhang von Dauer der Leistungsbezüge und Dresden-Pass Besitz (vgl. Abbildung 3). Nur jeder Zehnte Nicht-Nutzer des Dresden-Passes meinte, dass die Vergünstigungen nicht ausreichend seien.

3.6 NUTZER UND POTENTIAL DES SONDERTICKETS

Aufgrund der nur geringen Absatzzahlen des Sondertickets 4er-Karte mit Dresden-Pass war zu erwarten, dass in der Zielgruppenbefragung nur ein äußerst geringer Anteil an 4er-Karten-Käufern angetroffen werden kann und somit keine repräsentativen Aussagen gewonnen werden können (tatsächlich wurden 24 Käufer angetroffen). Deshalb erfolgte, wie in Abschnitt 2 erläutert, zusätzlich eine Nutzerbefragung der tatsächlichen Käufer

¹¹ Wobei gut die Hälfte derjenigen, die mit „nein“ geantwortet hat, seltener als einmal im Monat den ÖPNV nutzt.

über einen beim Kauf in den Servicepunkten ausgegebenen schriftlichen Fragebogen. Über den gesamten Zeitraum wurden zudem die Dresden-Pass-Nummern der Käufer erfasst. Dies ermöglichte anonyme Analysen über die Kaufhäufigkeiten (Quelle: DVB AG, Absatzanalyse Sonderticket 4er-Karte mit Dresden-Pass, 09/2010).

Die Arbeit von Blank et al. (2008) zeigt, dass von Jahresbeginn bis Ende September 2010 ca. 2.000 Dresden-Pass-Inhaber etwa 11.000 Sondertickets 4er-Karte mit Dresden-Pass gekauft haben. Monatlich wurden daher ca. 0,6 Tickets pro Kunde erworben. Im genannten Zeitraum haben 41% der Kunden bislang erst einmal Sondertickets im DVB-Servicepunkt erworben. 70% der Kunden kauften ein bis drei Mal Tickets. Ca. 17% haben mehr als fünf Mal innerhalb der ersten neun Monate Sondertickets gekauft. Ein Viertel der Kunden hat bislang lediglich ein Sonderticket 4er-Karte mit Dresden-Pass gekauft, weitere 50% zwei bis sieben Tickets (Wiederholungskäufe oder mehrere Tickets gleichzeitig). 84% der Befragten der Nutzerbefragung gaben an, alleiniger Nutzer des Sondertickets zu sein. Nur 11% der Befragten kaufen das Ticket für sich und eine weitere Person.¹²

Die meisten Befragten der Nutzerbefragung (27%) haben von dem Sonderticket über die Zeitung erfahren, gefolgt vom Sozialamt (23%) oder über Bekannte/Freunde/Verwandte (23%). Nur wenige erhielten Informationen zum Sonderticket über das Internet oder die Agentur für Arbeit (je 6%).¹³

Die bevorzugten Fahrscheine¹⁴ vor der Einführung des Sondertickets 4er-Karte mit Dresden-Pass waren 4er-Karten, Einzelfahrscheine oder Tageskarten (Abbildung 12). Zeitkarten nutzten ein Viertel der Befragten. Nur sehr wenige nutzten vorher keine öffentlichen Verkehrsmittel in Dresden (Abbildung 12). Auch die Vertriebsdaten der DVB zeigen, dass der Neukundengewinn mithilfe dieses Sondertickets daher gering ausfällt (DVB AG, 2010).

¹² Im Durchschnitt kauft ein Dresden-Pass-Besitzer Sondertickets für 1,2 Personen (Standardabweichung $SD=0,6$).

¹³ Die Vertriebsstatistik der DVB AG zum Sonderticket belegt erhöhte Absatzzahlen während des Befragungszeitraumes (Quelle: DVB AG, Absatzanalyse Sonderticket 4er-Karte mit Dresden-Pass, 2010).

¹⁴ Dabei konnten die Teilnehmer mehrere Antworten geben.

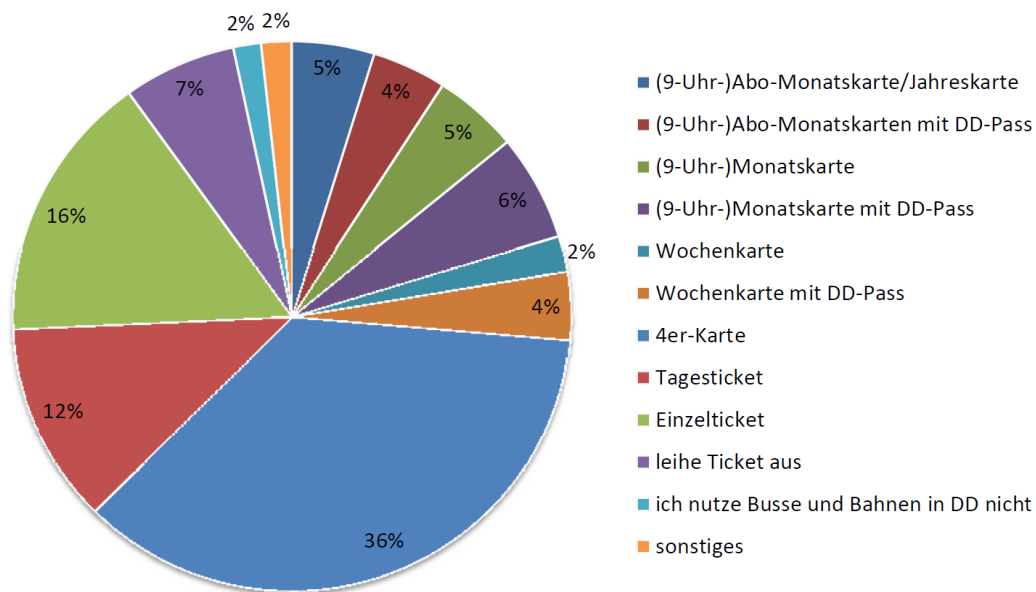


Abbildung 12: Fahrscheinnutzung vor der Einführung des Sondertickets 4er-Karte mit Dresden-Pass

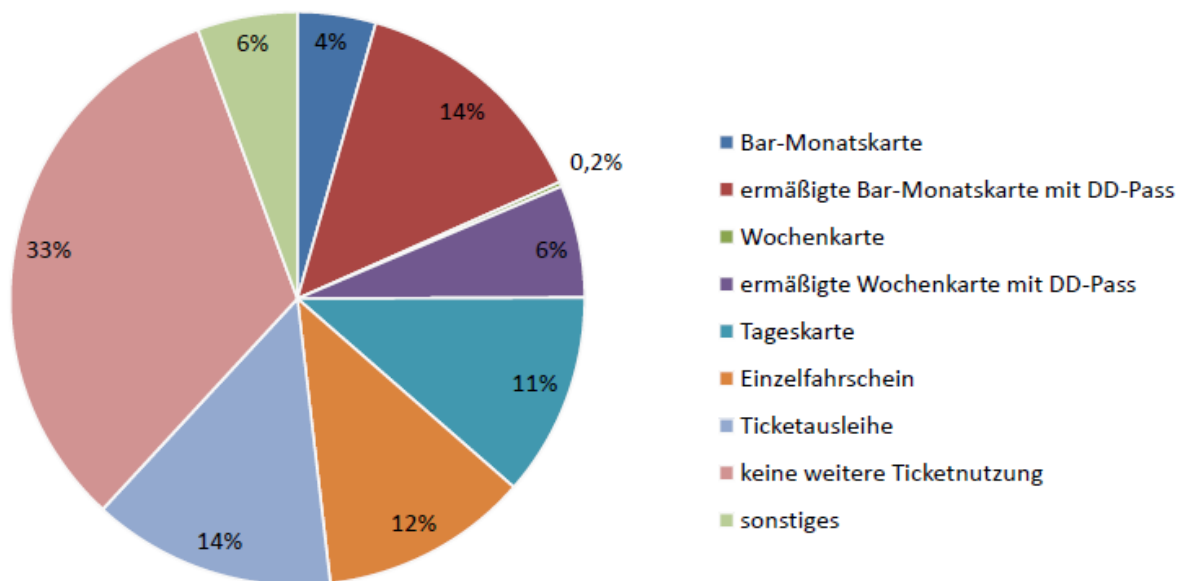


Abbildung 13: Weitere Ticketnutzung zusätzlich neben dem Sonderticket 4er-Karte mit Dresden-Pass

Abbildung 13 gibt Auskunft darüber, welche weiteren Fahrausweise die Sonderticket-Nutzer zusätzlich zur reduzierten 4er-Karte kaufen. Ein Drittel der Befragten gab dabei an, keine weiteren Tickets zu nutzen. Alternativ nutzen einige zusätzlich eine Barmonatskarte in Verbindung mit dem Dresden-Pass oder leihen sich ein Ticket aus. Weiterhin ist die zusätzliche Nutzung von Tageskarten und Einzelfahrschein bei dieser Personengruppe beliebt. Wobei Letzteres prinzipiell nicht ökonomisch sinnvoll erscheint aber situa-

tiv bedingt sein kann (z.B. spontaner Kauf von Einzelfahrscheinen auf Grund nicht geplanter Fahrten). Jedoch gibt es die 4er-Karten mit Dresden-Pass bisher nur an den Servicepunkten der DVB, daher werden Einzelfahrscheine an Fahrscheinautomaten bei Bedarf erworben.

42% der Befragten, die keine anderen Tickets neben dem Sonderticket nutzen, kauften bereits vorher 4er-Karten. Jeder Fünfte gab an, vor dem Jahr 2010 Einzelfahrscheine genutzt zu haben. Knapp ein Fünftel nutzte vorher Zeitkarten, wobei davon einen Großteil die Monatskarten ausmachen. Dass viele der Sonderticket-Nutzer ihr Kaufverhalten aufgrund der preisreduzierten 4er-Karten entscheidend verändert haben und nun beispielsweise Monatskarten dadurch ersetzen, wird generell nicht bestätigt.

Die Sonderticket-Nutzer sollten auch bei der Nutzerbefragung Angaben zu ihrem aktuellen ÖPNV-Nutzungsverhalten machen, um mögliche Veränderungen aufgrund des Sondertickets ableiten zu können. Die Ergebnisse zeigt Abbildung 14.

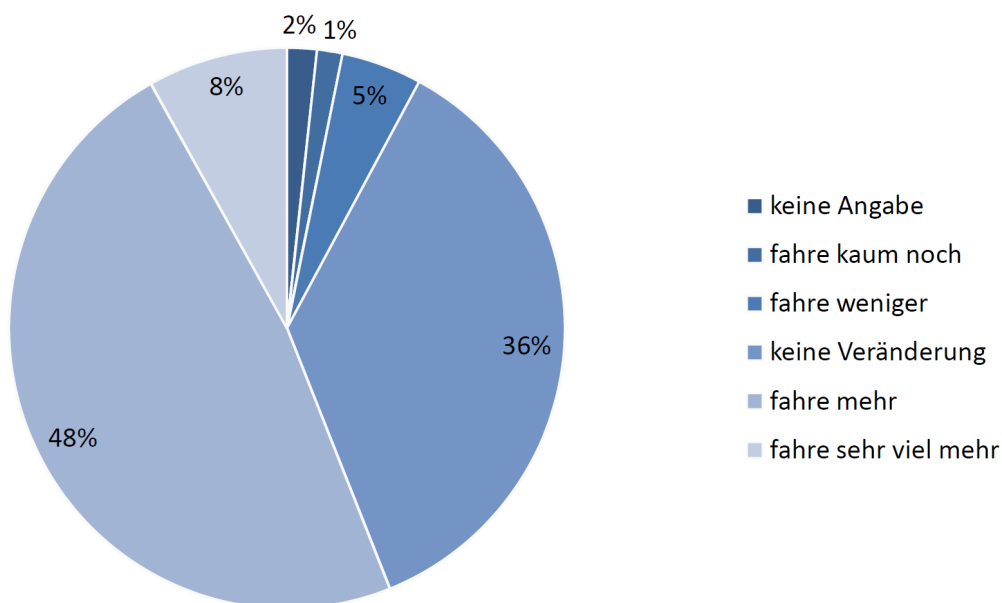


Abbildung 14: Mehrfahrten aufgrund des Sondertickets 4er-Karte mit Dresden-Pass

Dabei gab mehr als die Hälfte der Befragten an, nun „sehr viel mehr“ bzw. „mehr“ mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren. Allerdings haben auch mehr als ein Drittel der Probanden ihr Nutzungsverhalten nicht verändert. Die Ergebnisse könnten möglicherweise verzerrt sein. Es besteht die Vermutung, dass hier eine strategische Antwort gegeben wurde, damit die generelle Einführung des Sondertickets 4er-Karte mit Dresden-Pass gerechtfertigt werden kann. Aufgrund der insgesamt recht geringen Absatzzahlen und Kaufhäufigkeit sowie die Ticketeigenschaft (4 Fahrten) sind die erwarteten Mehrfahrten eher niedrig anzusetzen.

3.7 MOBILITÄTSTEILHABE

Am Ende der Zielgruppenbefragung wurden den Probanden insgesamt vier Aussagen vorgelegt, inwiefern sie sich aufgrund ihrer eingeschränkten finanziellen Situation bei der Verrichtung ihrer Alltagsaktivitäten benachteiligt fühlen. Von besonderem Interesse sind dabei die beiden folgenden Aussagen: „Bus und Bahn ermöglichen es mir trotz wenig Geld alle Alltagsaktivitäten (z.B. Einkaufen, Freunde besuchen) wahrzunehmen“ (siehe Abbildung 15) und „Ich muss meine Alltagsaktivitäten (z.B. Einkaufen, Freunde besuchen) aufgrund der Fahrpreise von Bus und Bahn erheblich einschränken“ (siehe Abbildung 16).

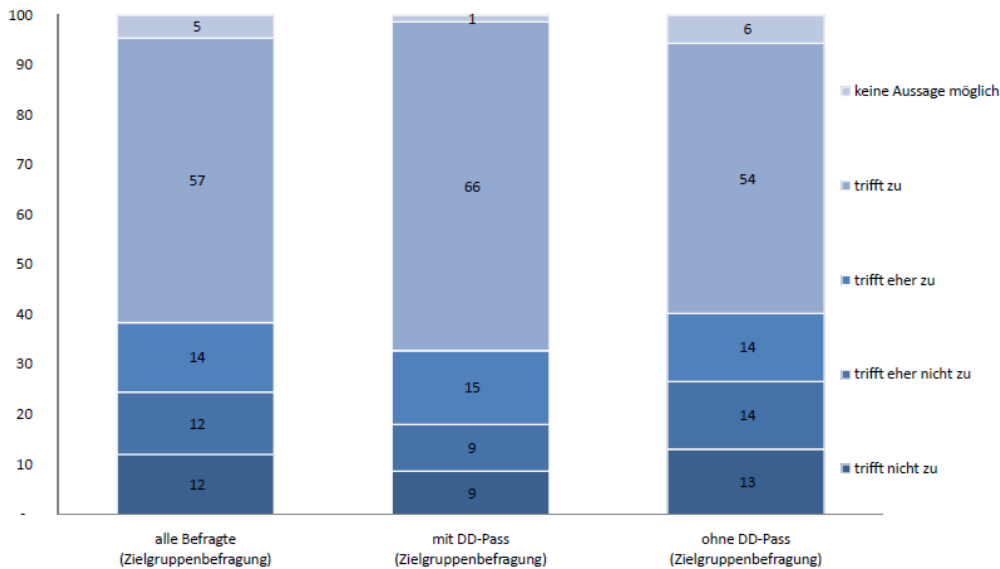


Abbildung 15: Zustimmung zur Aussage: „Bus und Bahn ermöglichen es mir trotz wenig Geld alle Alltagsaktivitäten (z.B. Einkaufen, Freunde besuchen) wahrzunehmen“ (Angaben in %)

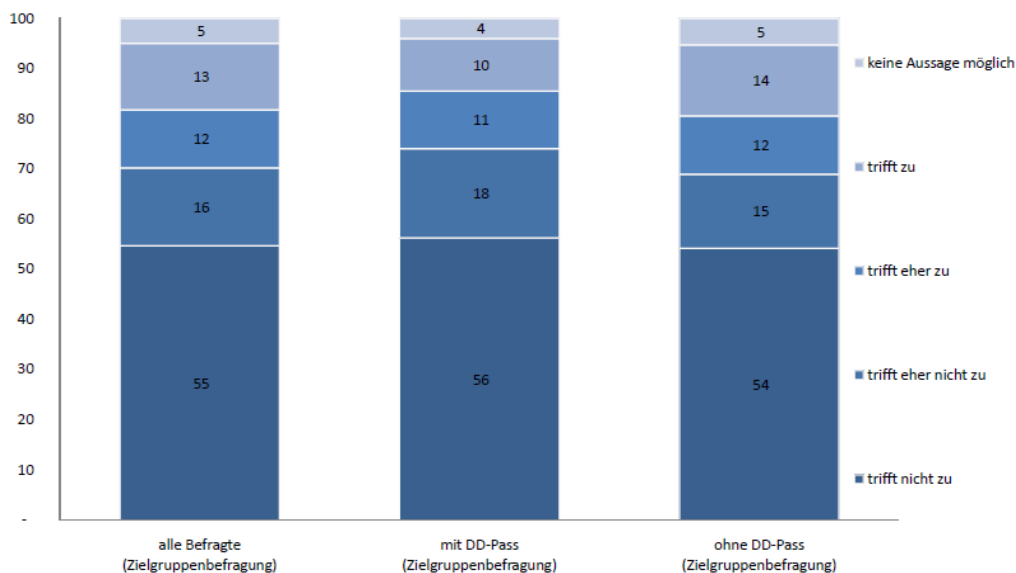


Abbildung 16: Zustimmung zur Aussage: „Ich muss meine Alltagsaktivitäten (z.B. Einkaufen, Freunde besuchen) aufgrund der Fahrpreise von Bus und Bahn erheblich einschränken“ (Angaben in %)

Insgesamt ist die Mehrheit der Befragten der Meinung, dass sie trotz ihres knappen Budgets viele Alltagsaktivitäten mithilfe des gut ausgebauten ÖPNV in Dresden wahrnehmen können. Die Erreichbarkeit von Zielen innerhalb des Netzes der DVB wird von den Probanden, die einen Dresden-Pass besitzen, sogar noch höher bewertet. Die Hälfte der Personen, die dieser Aussage nicht zustimmten, nutzt den ÖPNV seltener als einmal im Monat.

Dies bestätigen auch die Ergebnisse zur Mobilitätsteilhabe aufgrund der ÖPNV-Preise. Demnach fühlt sich ebenfalls die überwiegende Mehrheit aller Befragten aufgrund der ÖPNV-Preise nicht eingeschränkt.

4. FAZIT

Im Allgemeinen sollten durch Sozialtarife, wenn auch nur in geringem Maße, Potenziale für eine verstärkte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel im Sinne einer verstärkten Teilhabe vorhanden sein. Das seit 1993 eingeführte „Wertmarkensystem“ der Landeshauptstadt Dresden ermöglicht für einkommensschwache Haushalte eine vergünstigte Nutzung des ÖPNV über den Dresden-Pass. In den letzten Jahren sind deutliche Nachfragezuwächse im Dresden-Pass zu verzeichnen. Jedoch zeigt sich, dass ein erheblicher Teil der Nutzungsberechtigten für eine ÖV-Nutzung mit dem Dresden-Pass keinen Bedarf sieht. Die Anspruchsberechtigten nutzen weiterhin überwiegend Tickets zum Normaltarif. Dies zeigt sich auch im Ergebnis der Studie.

Es ist festzustellen, dass die Zielgruppe und daher auch die Sonderticket-Nutzer bereits sehr mobil sind. 75% nutzen mindestens wöchentlich den ÖPNV, darunter 46% (fast) täglich. Darüber hinaus nutzen 50% mindestens wöchentlich den PKW als Fahrer oder Beifahrer. Sonderticketnutzer sind weniger (motorisiert) mobil und erledigen viele Wege mit dem Rad oder zu Fuß. Eine wesentliche Mobilitätssteigerung aufgrund des Sondertickets 4er-Karte mit Dresden-Pass ist nicht zu erwarten. Tatsache ist, dass viele der Sonderticket-Nutzer bereits vor der Einführung vorwiegend 4er-Karten oder Einzelfahrscheine nutzten. Nur sehr wenige kauften vorher Monatskarten und ersetzen diese nun durch das Sonderticket. Substitutions- oder gar Kannibalisierungseffekte sind daher nicht zu vermuten.

Durch die Studie konnten keine Defizite bei der Mobilitätsteilhabe aufgrund der ÖPNV-Fahrpreishöhe nachgewiesen werden. Die Mobilität sozial Schwacher wird sogar durch den ÖPNV abgesichert. Die Zielgruppe trägt die entstehenden Mobilitätskosten meist in voller Höhe und nutzt nicht einmal die ihr zustehenden bereits vorhandenen Rabattangebote. Beispielsweise liegt das angegebene durchschnittliche Mobilitäts-Budget der Befragten weit über dem Bedarfssatz für Mobilität. Dabei ist anzumerken, dass der momentan angesetzte Bedarfssatz von 14,36 € möglicherweise an die ausgeprägte ÖV-Nutzung der Leistungsempfänger angepasst werden sollte. Einer groben Schätzung zufolge gibt jeder Dresden-Pass-Berechtigte, der diesen noch nicht für den Kauf von Fahrscheinen einsetzt, durchschnittlich sogar 10 € pro Monat mehr für ÖPNV-Tickets aus, als er müsste. Würden alle Dresden-Pass-Berechtigten den Dresden-Pass auch tatsächlich beim Kauf von Fahrscheinen einsetzen, verringern sich die monatlichen Gesamteinnahmen der DVB AG

aus dem SGB II-Empfängerkreis um ca. 17%. Gleichwohl sind der Zeit keine ausreichenden Potenziale erkennbar, um über Mengeneffekte die erwarteten Mindererlöse auszugleichen.

Die Mehrheit der Anspruchsberechtigten nutzt den Dresden-Pass (noch) nicht. Gründe dafür sind beispielsweise die irrtümliche Annahme nicht anspruchsberechtigt zu sein oder die zu umständliche Beantragung. Das im Jahr 2009 vereinfachte Antragsverfahren muss daher besser kommuniziert werden. Die tatsächlichen Dresden-Pass-Nutzer, welche den Pass für die Vergünstigungen beim ÖPNV nutzen, bewerten die Ermäßigungen für ÖPNV-Tickets im Allgemeinen als ausreichend.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Nachfragekurve seit Einführung des Sondertickets sich stetig progressiv veränderte. Bis zum 30.09.2010 haben ca. 2.000 verschiedene Dresden-Pass-Inhaber über 11.000 Sondertickets gekauft. Wurden im Januar ca. 1.100 Tickets gekauft, so waren es im September bereits ca. 1.700 Sondertickets. Erfahrungsgemäß dauert es einige Zeit, bis abgeschätzte Nachfrageeffekte vollständig eintreffen. Dies ist so auch für das Sonderticket zu konstatieren. Auffallend ist, dass rund 60% der Käufer innerhalb von neun Monaten nur ein- oder zweimal Sondertickets erworben haben, und die Anzahl der regelmäßig von den ermäßigten Angeboten profitierenden Hauptnutzer somit deutlich unter der Gesamtnutzerzahl von 2.000 liegt.

Die Hauptnutzer des Sondertickets 4er-Karte mit Dresden-Pass sind vorwiegend Personen im Alter von 30-60 Jahren, die schon längere Zeit Sozialleistungen zur Sicherung des Lebensunterhalts erhalten und den ÖPNV nicht täglich, aber dennoch regelmäßig gelegentlich nutzen. Daher sollte das Sonderticket 4er-Karte mit Dresden-Pass weiter als sozialpolitische Maßnahme im Sinne einer verstärkten Teilhabe verstanden werden. Das Ticket entspricht in seiner Ausgestaltung sehr deutlich den Bedarfen von Personen mit einem geringeren Mobilitätsbedürfnis über den ÖPNV. Teilhabeverbesserungen werden durch Budgetentlastungen erzielt. Individuelle Mittel werden freigesetzt, welche für andere Bedürfnisse Verwendung finden könnten.

5. LITERATUR

Blank, C., Müller, S., Ullmann, P. (2008): Marktstudie zur Einführung eines Sozialtickets. Ergebnisbericht. URL: <http://www.scribd.com/doc/8004461/Marktstudie-Sozialticket-Dresden>.

DVB AG, Absatzanalyse Sonderticket 4er-Karte mit Dresden-Pass, 09/2010

TNS Infratest, DVB Studie Image, Potenziale, Busnetz, 2010