

Kleine Anfrage der Fraktion der SPD vom 21. April 2005

Anreize zur Erhöhung des Fahrgastaufkommens im ÖPNV

Bremen wird in den kommenden Jahren das ÖPNV-Streckennetz weiter ausbauen, so dass auch das niedersächsische Umland schnell und bequem zu erreichen ist. Für das gesamte Maßnahmenpaket werden über 150 Mio. Euro investiert werden.

Das verbesserte ÖPNV-Angebot, aber auch steigende Benzinpreise werden die individuelle Entscheidung für einen Umstieg vom privaten Pkw auf den öffentlichen Nahverkehr beeinflussen. Darüber hinaus fordern jedoch Feinstaubbelastung und andere Verkehrsimmissionen nachhaltiges politisches Handeln.

Geänderte Verkehrslenkungen, Maut oder Rußfilter werden das Problem nicht lösen. Deshalb müssen alle Möglichkeiten zur Reduzierung des Individualverkehrs ausgeschöpft werden.

Gemeinsam mit der BSAG/dem VBN sollte deshalb ein Maßnahmenpaket zur Erhöhung des Fahrgastaufkommens im ÖPNV entwickelt werden. Semester- und Jobtickets oder Bremer Karte plus AutoCard sind bereits bewährte Angebote, die allerdings im Hinblick auf die neuen Entwicklungen und Problemlagen ausgebaut werden müssen.

Wir fragen den Senat:

1. Wie bewertet der Senat die Wiedereinführung des ÖPNV-Sozialtickets in Berlin, einschließlich der vorgesehenen Kostenneutralität?
2. Welche ÖPNV-Tarife speziell für Menschen mit geringem Einkommen bzw. für besondere Zielgruppen gibt es in anderen Kommunen?
3. In welcher Form beteiligen sich andere Kommunen bzw. Verkehrsverbände an kostengünstigen ÖPNV-Angeboten für spezielle Zielgruppen?
4. Vorausgesetzt Bremen führte besonders kostengünstige ÖPNV-Tickets für spezielle Zielgruppen ein,
 - a) wie hoch dürfte der Preis maximal sein, um eine breite Akzeptanz zu erzielen?
 - b) welche Personen-/Einkommensgruppen kämen dafür in Frage?
 - c) wie wären die Auswirkungen auf das ÖPNV-Fahrgastaufkommen?
 - d) in welcher Form könnte/müsste sich die Stadt Bremen beteiligen?
5. Wie hoch ist der Kostendeckungsgrad bei der Bremer Karte sowie bei anderen „Sonderfahrkarten“ in Bremen, zum Beispiel beim Semesterticket, beim Jobticket oder bei den Nachtlinien?
6. Welche Maßnahmen könnten – insbesondere im Zusammenhang mit der Notwendigkeit Feinstaubbelastungen zu reduzieren – ein Anreiz sein für den Umstieg vom privaten Pkw auf den öffentlichen Nahverkehr?

7. In welchem Umfang könnte der Individualverkehr zugunsten eines erhöhten Fahrgastaufkommens im ÖPNV durch Anreize in der Fahrpreisgestaltung reduziert werden?
8. Welche Auswirkungen hätte ein entsprechend geringeres Verkehrsaufkommen auf die Luftqualität in Bremen?

Reimund Kasper, Jens Böhrnsen und Fraktion der SPD

D a z u

Antwort des Senats vom 7. Juni 2005

1. Wie bewertet der Senat die Wiedereinführung des ÖPNV-Sozialtickets in Berlin, einschließlich der vorgesehenen Kostenneutralität?

Die in Berlin vorgesehene Wiedereinführung des ÖPNV-Sozialticket wird vom Senat zur Kenntnis genommen.

Nach den dem Senat vorliegenden Kenntnissen ist der Senat in Berlin bereit, ein durch die Wiedereinführung des Sozialtickets zu erwartendes Defizit bis zu einer Höhe von 4,8 Mio. € auszugleichen.

Die Einführung eines Sozialtickets in Bremen würde nach überschlägigen Berechnungen zu Mindereinnahmen von 1,4 Mio. € pro Jahr führen, die von der Stadt auszugleichen wären. Die hierfür notwendigen Mittel stehen nicht zur Verfügung. Bezüglich näherer Einzelheiten zur Bezifferung und Berechnung der entstehenden Minderausgaben wird auf die beigefügte Anlage 1 und die Ausführungen zur Beantwortung der Frage 4 – letzter Absatz – verwiesen.

2. Welche ÖPNV-Tarife speziell für Menschen mit geringem Einkommen bzw. für besondere Zielgruppen gibt es in anderen Kommunen?
3. In welcher Form beteiligen sich andere Kommunen bzw. Verkehrsverbünde an kostengünstigen ÖPNV-Angeboten für spezielle Zielgruppen?

Inwieweit „Sozialtickets“ in anderen Kommunen gewährt werden und in welcher Form und Höhe hierfür Subventionen gezahlt werden, lässt sich aus der beigefügten Übersicht „Städtevergleich (deutsche Großstädte) über das Angebot eines Sozialtickets für Einkommensschwache zur Nutzung des ÖPNV mit/ohne Subventionen (Anlage 2)“ ablesen.

Bei Städten, die einwohnermäßig in etwa mit Bremen vergleichbar sind, ergibt sich aus der Übersicht beispielsweise folgendes Bild:

Stadt	Sozialticket für Einkommensschwache	Subvention/Jahr
Dortmund	Nein	Nein
Dresden	Ja, Einkommensschwache erhalten einen Dresdenpass und eine Wertmarke von 4 € im Monat; beim Kauf einer Monatskarte werden die 4 € zum Abzug gebracht. Die 4 € teilen sich die Stadt und die Verkehrsbetriebe	Nein
Duisburg	Nein	Nein
Essen	Nein	Nein
Hannover	Ja, über Einzelfahrscheine (zum Ermäßigtentarif für Kinder) für SHE (Sozialhilfeempfänger) und ALHE (Arbeitslosenhilfeempfänger) = so genannter Sparpass	30.000 €
Leipzig	Ja, für Rentner, die Sozialhilfe erhalten und Asylbewerber, diese sind berechtigt ein 10.00-Uhr-Ticket zu erwerben – die Stadt bezuschusst jedes Ticket mit 7 €	ca. 230.000 €

Stadt	Sozialticket für Einkommensschwache	Subvention/Jahr
Nürnberg	Ja, der Nürnbergpass berechtigt SHE und auch Einkommensschwache zum Erwerb einer Monatskarte, die Berechtigten zahlen 25,90 € für eine Wertmarke. Den Differenzbetrag zum Normaltarif (48,90 €) trägt die Stadt	ca. 600.000 €
Stuttgart	Ja, (Bonuscard-Orange) für SHE und auch Einkommensschwache zum Erwerb einer speziellen Monatskarte zum Preis von 33,50 € – davon trägt die Stadt 15,50 €, den Differenzbetrag von 18 € tragen die Berechtigten	ca. 1,5 Mio. €

4. Vorausgesetzt Bremen führte besonders kostengünstige ÖPNV-Tickets für spezielle Zielgruppen ein,
- wie hoch dürfte der Preis maximal sein, um eine breite Akzeptanz zu erzielen?
 - welche Personen-/Einkommensgruppen kämen dafür in Frage?
 - wie wären die Auswirkungen auf das ÖPNV-Fahrgastaufkommen?
 - in welcher Form könnte/müsste sich die Stadt Bremen beteiligen?

Hierzu wird auf das beigefügte Schreiben der VBN GmbH an die SPD-Bürgerchaftsfraktion des Landes Bremen vom 15. Februar 2005 (Anlage 1) und die ebenfalls beigefügte Präsentation der Befragungsergebnisse einer im Jahr 2001 durchgeführten Befragung von Arbeitslosen und Sozialhilfeempfängern in Sozial- und Arbeitsämtern der Stadt Bremen hingewiesen (Anlage 3). Danach betrug der Preis, den ca. die Hälfte der Befragten angab zu akzeptieren bei rd. 18,00 €. Den übrigen Befragten war auch dieser Preis zu hoch. Die Zahlungsbereitschaft der Zielgruppe dürfte sich kaum geändert haben, da der Personenkreis in der Zwischenzeit keine Einkommenssteigerungen erfahren hat.

Bezüglich der Auswirkungen auf das ÖPNV-Fahrgastaufkommen ist zu bemerken, dass die Einführung eines ermäßigten Monatstickets sich vermutlich kaum in höheren Fahrgastzahlen niederschlagen würde, da bereits heute ein Großteil der potentiellen Nutzer eines „Sozialtickets“ mehr oder weniger regelmäßig öffentliche Verkehrsmittel nutzt. Die heutigen Monatsticket- bzw. Abokäufer aus dem Kreis der Arbeitslosen und Sozialhilfeempfänger würden sicherlich auf ein verbilligtes Ticket umsteigen.

Nach Berechnungen der VBN GmbH führt die Einführung eines „Sozialtickets“ zu Mindereinnahmen im Haushalt von mindestens 1,4 Mio € pro Jahr, wenn ein solches Angebot zum heutigen Preis der Schüler-Monats-Tickets ausgegeben würde (PST I = 28,20 €, PST II = 42,90 €). Ein günstigerer Preis würde zu noch höheren Mindereinnahmen führen. Die komplette Unterdeckung müsste aus dem Haushalt ausgeglichen werden. Mittel stehen hierfür nicht zur Verfügung.

5. Wie hoch ist der Kostendeckungsgrad bei der Bremer Karte sowie bei anderen „Sonderfahrkarten“ in Bremen, zum Beispiel beim Semesterticket, beim Jobticket oder bei den Nachtlinien?

Der VBN kann keine Aussagen über den Kostendeckungsgrad einzelner Unternehmen machen, da die Hauptaufgabe des VBN darin besteht, die im Verbund erzielten Einnahmen aller beteiligten Verkehrsunternehmen in einem Pool zu bündeln und nach einem bestimmten Verfahren wieder zu verteilen. Kostenstrukturen einzelner Unternehmen sind dem VBN nicht bekannt.

Der Kostendeckungsgrad ist im Prinzip das Verhältnis zwischen erzielten Einnahmen und aufgewendeter Kosten. Der Kostendeckungsgrad bezieht sich in der Regel im ÖPNV immer auf ein Unternehmen und nicht auf einzelne Tickets. Für einzelne Ticketgattungen, z. B. MonatsTicket im Abo (früher „Bremer Karte“), können Kostendeckungsgrade nicht ermittelt werden, weil die (Gesamt-)Kosten je Ticket nicht ermittelt werden können. Im Übrigen würde sich ein Kostendeckungsgrad je Ticket laufend verändern, wenn sich die Nachfrage ändert. Im Falle des MonatsTickets wäre das schon bei veränderten Ferienzeiten der Fall.

6. Welche Maßnahmen könnten – insbesondere im Zusammenhang mit der Notwendigkeit Feinstaubbelastungen zu reduzieren – ein Anreiz sein für den Umstieg vom privaten Pkw auf den öffentlichen Nahverkehr?

Am 8. April 2005 wurde in der Deputation für Bau und Verkehr (Land) ein vom Senator für Bau, Umwelt und Verkehr erarbeitetes ÖPNV/SPNV-Konzept beschlossen.

Aus diesem von der Deputation beschlossenen Konzept ergeben sich u. a. folgende Handlungsschritte:

Bis zum Jahr 2014 ist ein umfangreicher Ausbau des Streckennetzes des schienengebundenen ÖPNV vorgesehen:

- Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 von Borgfeld bis Lilienthal;
- Verlegung der Linie 3 in die Hafenvorstadt;
- Verlängerung der Linie 1 von der Züricher Straße bis Bahnhof Mahndorf;
- Verlängerung der Linien 2 und 10 von Sebaldsbrück bis zur Osterholzer Landstraße bzw. DaimlerChrysler, Tor 8;
- Verlängerung der Linien 1 und 8 vom Roland-Center bis Mittelshuchting bzw. Weyhe;
- Wiederaufnahme des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf der Farge-Vegesacker Eisenbahn;
- darüber hinaus wird zurzeit die Einrichtung einer weiteren Stadtbahnlinie Bremen–Delmenhorst geprüft. Das Ergebnis wird in der Deputation für Bau und Verkehr Mitte des Jahres vorgelegt.

Der Senat hat den Senator für Bau, Umwelt und Verkehr gebeten, dem Senat über die Finanzierungsmöglichkeiten der dargestellten Maßgaben zu berichten.

Durch diese Maßnahmen, die durch eine Erneuerung der Fahrzeugflotte bei der Straßenbahn und dem Omnibus ergänzt werden, wird die Attraktivität des ÖPNV-Systems erheblich gesteigert. Fahrgäste müssen weniger umsteigen, Reisezeiten verkürzen sich und Busse werden durch Schienenfahrzeuge mit einem höheren Fahrkomfort ersetzt.

Die Verkürzung der Fahrzeit, die z. B. durch die Bevorrechtigung des ÖPNV an Signalanlagen erzielt wird, führt ebenfalls zu einer Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV. Dazu kommen weitere dynamische Fahrgastinformationen an den Haltestellen, elektronische Auskunftssysteme, Erhöhung der Sicherheit durch Videokameras in den Fahrzeugen sowie Tarifmaßnahmen (siehe Ziffer 7). Mit der Einführung der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen erfolgt eine vollständige Modernisierung des feinerschließenden SPNV auf den elektrifizierten Hauptstrecken in der Region Bremen/Oldenburg/Bremerhaven. Moderne Elektrotriebwagen steigern den Fahrkomfort deutlich und führen zu Reisezeitverkürzungen. Auf der Strecke Vegesack–Bremen-Hauptbahnhof wird darüber hinaus das SPNV-Angebot durch die Einführung eines 15-Minuten-Taktes deutlich aufgewertet und die Anschlüsse an den Fern- und Nahverkehr im Bremer Hauptbahnhof verbessert.

Die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung ist eine Maßnahme zur Verlagerung des nicht notwendigen motorisierten Verkehrs (z. B. Teile des Berufsverkehrs) auf die Verkehrsmittel des nichtmotorisierten und öffentlichen Personennahverkehrs.

Insgesamt erfolgt durch die vorgenannten Maßnahmen eine umfassende Attraktivitätssteigerung des ÖPNV- und SPNV-Systems, die auf eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen abzielt. Ein wesentlicher Anteil der neu gewonnenen Fahrgäste soll dabei vom motorisierten Individualverkehr gewonnen werden. Hiermit soll sich eine Entlastung der Straßen vom Kraftfahrzeugverkehr und auch eine Verringerung der Emissionen ergeben. Aber auch innerhalb des ÖPNV-Systems erfolgt durch den stärkeren Einsatz elektrisch angetriebener, emissionsärmerer Schienenfahrzeuge, die Busse ersetzen, eine Verringerung der Emissionswerte.

7. In welchem Umfang könnte der Individualverkehr zugunsten eines erhöhten Fahrgastaufkommens im ÖPNV durch Anreize in der Fahrpreisgestaltung reduziert werden?

Der VBN bietet seit Jahren ein attraktives Ticketangebot an, um damit und durch eine maßvolle Tarifpolitik neue Fahrgäste zu gewinnen, und so den Individualverkehr zu entlasten. Die kontinuierlich gestiegenen Fahrgastzahlen und Einnahmen zeigen, dass der eingeschlagene Weg richtig ist. So stiegen die Fahrgastzahlen seit 1996 verbundweit um 15,3 %.

Besonders zu erwähnen sind dabei:

- Die Mitnahmemöglichkeit bei 7-Tage-Tickets, MonatsTickets, Abos und JobTickets (Montag bis Freitag ab 19.00 Uhr und an Wochenenden und Feiertagen ganztägig ein weiterer Erwachsener und bis zu vier Kinder unter 15 Jahre);
- das TagesTicket und TagesTicket PLUS;
- stark rabattierte Tickets für Schüler;
- das SemesterTicket;
- die Einführung von Kombi-Tickets (Eintrittskarte = Fahrschein) z. B.:
 - ♦ SV Werder Bremen,
 - ♦ Kunsthalle Bremen,
 - ♦ 6-Tage-Rennen,
 - ♦ Paula-Modersohn-Becker-Museum,
 - ♦ Schiele-Janssen-Ausstellung (Oldenburg),
 - ♦ „Jahrhundertschritt 05“ (Oldenburg),
 - ♦ Kooperationen mit Fluggesellschaften etc.;
- die Einführung der GeldKarte als Zahlungsmittel (Rabattierung der Einzelfahrt);
- die Neukonzeption des JobTickets (Einstiegshürde wurde deutlich abgesenkt);
- die Einführung von „BOB“ = „Bequem ohne Bargeld“. Nach Anmeldung zu dem System erhält jeder Kunde für seine Fahrten automatisch den günstigsten Preis berechnet. Das Angebot richtet sich insbesondere an Gelegenheitsfahrer. Tarifenkenntnisse sind nicht erforderlich. So wird die Zugangsschwelle zur ÖPNV-Nutzung für diesen Personenkreis (in Bremen ca. 70 % Gelegenheitskunden) deutlich gesenkt.

8. Welche Auswirkungen hätte ein entsprechend geringeres Verkehrsaufkommen auf die Luftqualität in Bremen?

Die Wirkungen des Ausbaus des ÖPNV werden im Hinblick auf das Aufkommen im Kfz- und öffentlichen Verkehr für den Luftreinhalteplan gutachtlich geprüft.

Eine Wirkungsabschätzung auf die Luftschadstoffimmissionen wird gegebenenfalls dann vorgenommen, wenn über die Kombination der verschiedenen Maßnahmeblöcke für den Luftreinhalteplan entschieden worden ist.



VBN · Otto-Lilienthal-Str. 23 · 28199 Bremen

Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN)

SPD
Bürgerschaftsfraktion
des Landes Bremen
Postfach 101366

28013 Bremen

Ötto-Lilienthal-Str. 23
28199 Bremen
Linie 6, Haltestelle
Neuentaler Kämpe
Tel. (0421) 59 60 - 0
Fax (0421) 59 60 - 199
E-Mail: mailbox@vbn.de
Internet: www.vbn.de

Ihre Zeichen/Nachricht

Bearbeiter/in
mu

Telefondurchwahl
- 110

Faxdurchwahl
- 197

Datum
15.02.2005

Sitz der Gesellschaft
Bremen

Einführung einer Mobil-Card für Menschen mit geringem Einkommen

Vorsitzender des
Aufsichtsrates
Dr. Wolfram v. Fritsch

Sehr geehrte Damen und Herren,

Geschäftsführung
Wolfgang Müller
Peter Hofmann
André Pieperjohanns

wir danken Ihnen für das konstruktive Gespräch am 19.01.2005 zwischen dem Unterzeichner und dem Vorstandsvorsitzenden der Bremer Straßenbahn AG, Herrn Drechsler, in dem Sie den Wunsch der SPD-Bürgerschaftsfraktion vortrugen, in Bremen eine „Mobil-Card“ für Menschen mit geringem Einkommen einzuführen.

Registergericht
Amtsgericht Bremen
HRB 17148

Bereits im Jahr 2001 wurde vom VBN in Zusammenarbeit mit dem „Bremer Aktionsbündnis gegen Arbeitslosigkeit, Armut und Ausgrenzung“ eine Fragebogenaktion durchgeführt, bei der die ÖPNV-Nutzung in Bremen durch Sozialhilfeempfänger und Arbeitslose untersucht wurde.

USt-IdNr.: DE185129339
Steuer-Nr. 7 159705131
Finanzamt Bremen-Mitte

Wir haben aktuell Ihren Vorschlag geprüft und die Auswirkungen berechnet. Es entstehen durch eine solche Tarifmaßnahme Ertragsunterdeckungen von rd. 1,4 Mio. € jährlich.

Bankverbindungen
Die Sparkasse in Bremen
BLZ 290 501 01
Kto.-Nr. 103 29 29

Die am VBN beteiligten Verkehrsunternehmen stehen – nicht zuletzt durch die Kürzungen öffentlicher Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr und im Schwerbehindertenbereich – aber auch infolge der Wettbewerbssituation unter einem erheblichen Kostendruck. Wir sehen im VBN derzeit keinen Raum für zusätzliche Sozialleistungen.

Wir gehen darüber hinaus nicht davon aus, dass selbst durch einen attraktiveren Preis rd. 30% notwendige Mehrkunden aus dieser sensiblen Kundengruppe gewonnen werden können, um diese Ertragsausfälle zu neutralisieren und bitten deshalb um Ihr Verständnis die Einführung einer solchen Mobil-Card nicht mittragen zu können.

Wir danken für Interesse an ÖPNV-Angeboten und stehen für Ihre Rückfragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Wolfgang Müller

**Städtevergleich (deutsche Großstädte)
über das Angebot eines Sozialtickets für Einkommensschwache zur Nutzung des
öffentlichen Personennahverkehrs mit/ ohne Subventionen**

Stadt	Sozialticket für Einkommensschwache	Subvention/Jahr
Hannover (Hr. Sbresny Tel. 0511-16843224)	Ja, über Einzelfahrscheine (zum Ermäßigentarif für Kinder) für SHE und ALHE (sog. Sparpass)	30.000 €
Bremen (Fr. Bohrmann Tel. 0421 3618383)	nein	nein
Magdeburg (Frau Borris Tel. 0391 5403601)	Ja (sog. Magdeburgpass) für SHE, Asylbewerber, Heimbewohner u.a. Einkommensschwache ; monatl. werden 4,09 €/pro Person gezahlt, um diesen Betrag wird der Tarif ihrer Wahl verbilligt	59.000 €
Hamburg (Fr. Schmidt-Joho Tel. 040- 42863952)	nein	nein
Köln (Herr Jürgens Tel. 0221 22125930)	Ja (sog. Mobilitätspass) für SHE u.a. Einkommensschwache; diese können 4er-tickets erwerben, das die Stadt pro Ticket mit 2.30 € bezuschusst	540.000 €
Duisburg (Herr Luderer Tel. 02032832327)	nein	nein
Rostock (Frau Schaar Tel. 03813815009)	Ja, für SHE - er ist berechtigt ermäßigte Einzelfahrscheine zu erwerben, die die Stadt mit 0,50 € /je Fahrschein bezuschusst. Dies gilt auch für Tageskarten (Bezuschussung 1 € pro Karte)	72.264 €
Essen (Herr Döring Tel. 0201 8850102)	nein	nein
Frankfurt/Main (Herr Staymann Te. 069 21233354)	Ja (Frankfurt Pass) - berechtigt Einkommensschwache zum Erwerb einer nicht übertragbaren Monatskarte zu einem Preis von 38,80 €	Ca. 3.000.000
Erfurt (Herr Kläser Tel 03616552401)	Ja, Sozialmonatskarte für Familien mit minderjährigen Kindern, Der Preis beträgt 39,- €, davon trägt die Hälfte die Stadt, die andere Hälfte der SHE	30.000 €
München (Fr. Detterbeck Te. 08923322852)	Ja, SHE und Einkommensschwache können monatlich 10 Tageskarten zum halben Preis erwerben (sog. Münchenpass)	nein

Düsseldorf (Herr Wupper Tel. 02118992560)	nein	nein
Leipzig (Herr Köhl Tel. 03411234536)	Ja, für Rentner, die Sozialhilfe erhalten und Asylbewerber; diese sind berechtigt ein 10.00 Uhr Ticket zu erwerben - die Stadt bezuschusst jedes Ticket mit 7,- €	Ca. 230 000 €
Dortmund (Hr. Kellner Tel. 02315026226)	nein	nein
Dresden (Fr. Zschöckner Te. 03514884860)	Ja, Einkommensschwache erhalten einen Dresdenpass und eine Wertmarke von 4 € im Monat; beim Kauf einer Monatskarte werden die 4 € zum Abzug gebracht Die 4€ teilen sich die Stadt und die Verkehrsbetriebe	nein
Nürnberg (Fr. Schnepf Tel. 09112310)	Ja, der Nürnbergpass berechtigt SHE u.a. Einkommensschwache zum Erwerb einer Monatskarte, die Berechtigten zahlen 25,90 € für eine Wertmarke. Den Differenzbetrag zum Normaltarif (48,90 €) trägt die Stadt	Ja ca. 600.000 €
Stuttgart (Frau Rerich Tel. 0711 216 3637/6252)	Ja (Bonuscard-Orange) für SHE u.a. Einkommensschwache zum Erwerb einer speziellen Monatskarte zum Preis von 33,50 € - davon trägt die Stadt 15,50 €, den Differenzbetrag von 18 € tragen die Berechtigten	Ca. 1,5 Mio€

Anmerkung: Die Prüfung der Voraussetzungen für „Einkommensschwach“ wird durch die Städte durch eine vereinfachte Bedarfsberechnung in Anlehnung an die in der Sozialhilfe vorgenommen. (z.B. Einkommensschwach ist, dessen Einkommen den 1,10 fachen des RS plus Kosten der Unterkunft nicht übersteigt) bzw. durch die Vorgabe von Einkommensgrenzen.

Bremer Aktionsbündnis gegen Arbeitslosigkeit, Armut und Ausgrenzung

Auswertung der
Fragebogenaktion in den Sozial- und Arbeitsämtern
der Stadt Bremen im März/April 2001

VCN/M1 Engert

Fragebogenaktion - Untersuchungsziel -

Ziel der Fragebogenaktion:

- ✗ Analyse der ÖPNV-Nutzung bei Sozialhilfeempfängern und Arbeitslosen in Bremen
- ✗ Bedarfsermittlung: verbilligtes MonatsTicket (Bremen)
- ✗ Bestimmung eines möglichen Preisgefüges
- ✗ Ermittlung der finanziellen Auswirkungen einer Einführung eines MonatsTickets für Arbeitslose und Sozialhilfeempfänger

Fragebogenaktion - Untersuchungsanlage -

Befragungsmethodik:

- ✗ Erhebungszeitraum: 01.03.2001 bis 30.04.2001
- ✗ Schriftliche Befragung in ausgewählten Arbeits- und Sozialämtern in Bremen (in den Arbeitsämtern wurden die Fragebögen ausgelegt, in den Sozialämtern wurden die Bögen von den Sachbearbeitern ausgegeben)
- ✗ Insgesamt wurden 20.000 Fragebögen gedruckt und in den Ämtern ausgelegt.
- ✗ Das Ausfüllen oder Nichtausfüllen hatte keine negativen Auswirkungen
- ✗ Die Fragebogenaktion wurde mittels einer Presseinfo und Pressekonferenz der Öffentlichkeit angekündigt.

Fragebogenaktion - Untersuchungsanlage -

Rücklauf:

- ✗ **Rücklauf: 971 Fragebögen** sind ausgefüllt worden
- ✗ **Quote: 4,85%**
- ✗ Obwohl die Fragebogenaktion 2 Monate lief und kommuniziert wurde, ist der Rücklauf gering.
- ✗ Insgesamt haben **430 Arbeitslose** und **541 Sozialhilfeempfänger** an der Fragebogenaktion teilgenommen

Probleme der Befragungsmethodik:

- ✗ Keine Repräsentativität
- ✗ Geringer Rücklauf
- ✗ Hochrechnung auf sämtliche Arbeitslose und Sozialhilfeempfänger eigentlich nicht zulässig
- ✗ Fragebogen konnte von einer einzelnen Person mehrfach ausgefüllt werden, dadurch falsche Aussagen möglich

Fragebogenaktion - Grundgesamtheit -

Arbeitslose:

- ✗ In November 2001 waren in Bremen insgesamt 29.488 Personen arbeitslos.
- ✗ Etwa 59% der Menschen ohne Beschäftigung sind männlich, 41% dementsprechend weiblich

Alter	Gesamt	Anteil in Prozent
bis 20 Jahre	495	1,7
21 - 30 Jahre	5.027	17,0
31 - 40 Jahre	7.876	26,7
41 - 50 Jahre	7.601	25,8
51 - 60 Jahre	7.326	24,8
über 60 Jahre	1.163	3,9
Gesamt	29.488	100

Quelle: Arbeitsamt Bremen 2001

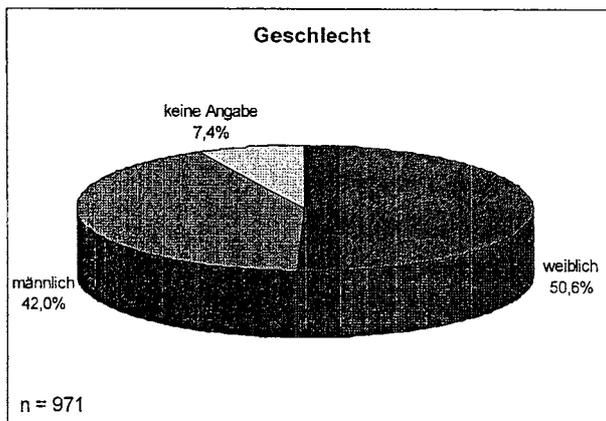
Sozialhilfeempfänger:

- ✗ Ende 2000 waren in Bremen insgesamt 48.874 Personen auf Sozialhilfe angewiesen.
- ✗ Knapp 56% der Sozialhilfeempfänger sind Frauen.
- ✗ Insgesamt gesehen (beide Gruppen zusammengefasst) zählt die betrachtete Personengruppe knapp über 78.000 Personen, von denen jeweils 50% männlich und weiblich sind.

Alter	Gesamt	Anteil in Prozent
bis 20 Jahre	19.589	40,1
21 - 30 Jahre	5.838	11,9
31 - 40 Jahre	8.748	17,9
41 - 50 Jahre	5.732	11,7
51 - 60 Jahre	3.918	8,0
über 60 Jahre	5.049	10,3
Gesamt	48.874	100

Quelle: Statistisches Landesamt

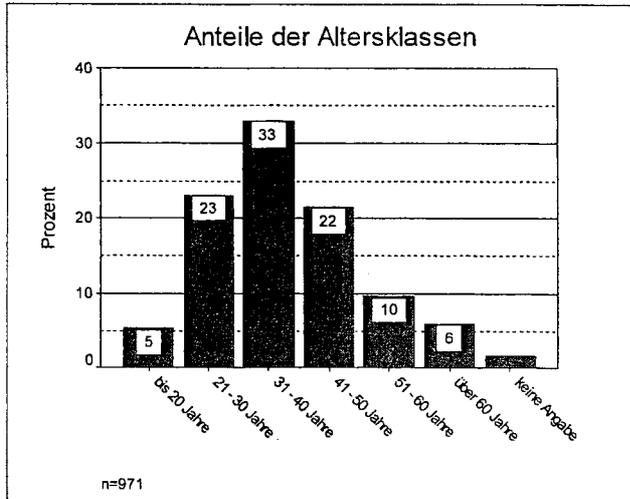
Fragebogenaktion – Ergebnisse - Soziodemographische Daten -



Geschlecht:

- ✗ Die überwiegende Anzahl der Befragten ist weiblich (ca. 51%), männlich dagegen sind 42%,
- ✗ 72 Personen oder 7,4% machten hierzu keine Angabe
- ✗ Klammert man die Werte „keine Angabe“ aus, so haben etwa 55% Frauen und 45% Männer an der Befragung teilgenommen.

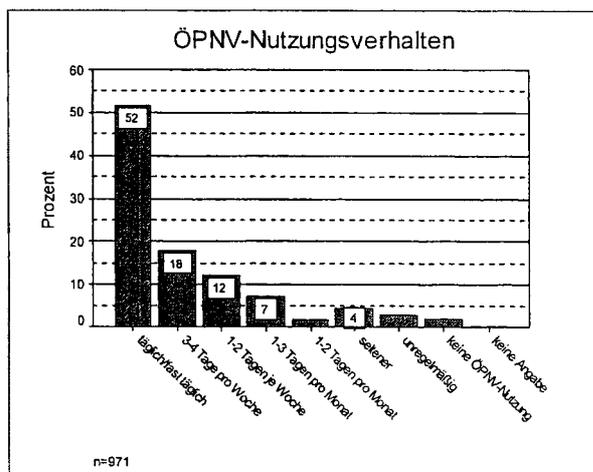
Fragebogenaktion – Ergebnisse - Soziodemographische Daten -



Alter:

- ☞ Die am stärksten vertretene Gruppe ist die der 31–40 Jährigen (33%).
- ☞ Die Anteile der 21–30 Jährigen und 41-50 Jährigen sind etwa gleich groß.
- ☞ Ältere Personen (ab 51 Jahren) haben sich im geringeren Umfang an der Fragebogenaktion beteiligt, ebenso gilt das für jüngere Personen (bis 20 Jahre).

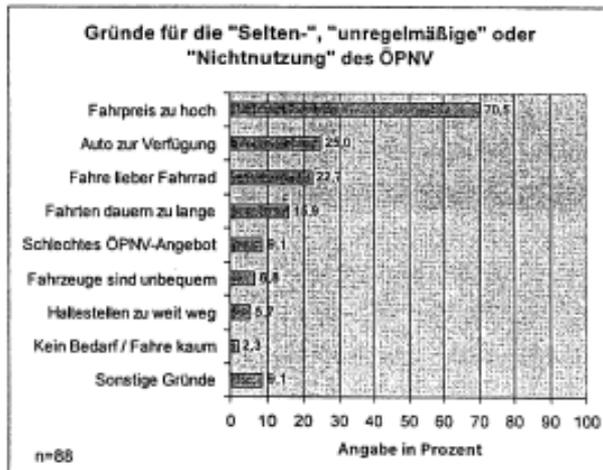
Fragebogenaktion – Ergebnisse - ÖPNV-Nutzungsverhalten -



ÖV-Nutzung:

- ☞ Mehr als die Hälfte (52%) der Befragten gab an, täglich oder fast täglich Busse und Bahnen zu nutzen.
- ☞ Über 80% der befragten Personen fahren mindestens 1-2 mal pro Woche mit dem ÖPNV
- ☞ Die Anteilswerte der „Selten-“, „unregelmäßigen“ und „Nichtnutzer“ sind mit insgesamt 9% gering.

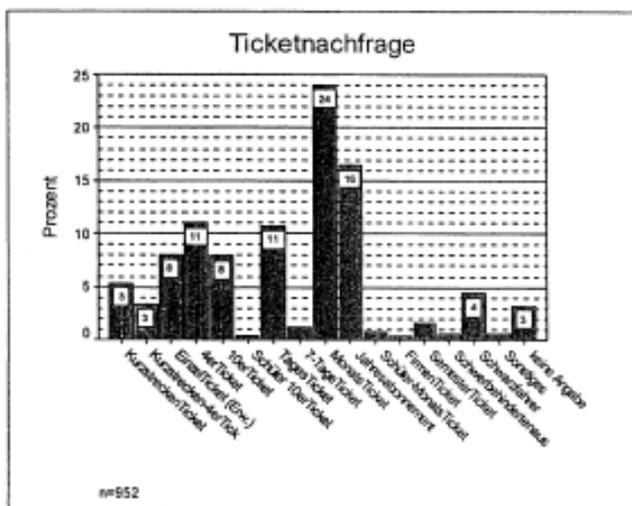
Fragebogenaktion – Ergebnisse - Gründe für „Selten-“, „unregelmäßige“ oder „Nichtnutzung“ -



Gründe:

- ⚡ Von den Probanden gaben 88 Personen (9%) an, den ÖPNV selten, unregelmäßig oder überhaupt nicht zu nutzen.
- ⚡ Wesentlicher Grund (71%) für dieses Verhalten ist der zu hoch empfundene Fahrpreis.
- ⚡ 25% der befragten Personen haben einen Pkw zur Verfügung und 22,7% fahren lieber mit dem Fahrrad.

Fragebogenaktion – Ergebnisse - Ticketnachfrage -

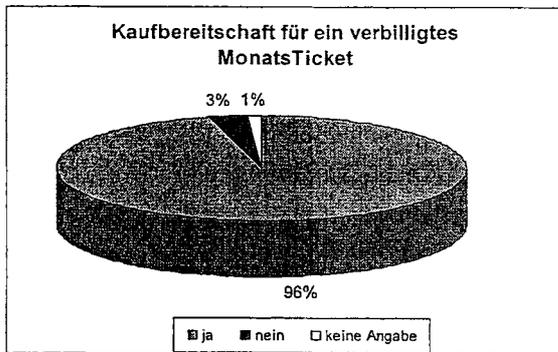


Ticketnachfrage:

- ⚡ Die Nachfrage nach MonatsTickets bzw. MonatsTickets im Abonnement ist mit einem Anteil von insgesamt über 40% am stärksten ausgeprägt. Aufgrund des hohen Anteils der Intensivnutzer ist dieser Wert nicht verwunderlich.
- ⚡ Die Nachfrage nach SammelTickets (4er-Ticket, 10er-Ticket), TagesTickets und EinzelTickets (Erw.) ist ebenfalls von Gewicht.

Fragebogenaktion – Ergebnisse

- Bereitschaft ein verbilligtes MonatsTicket nachzufragen -

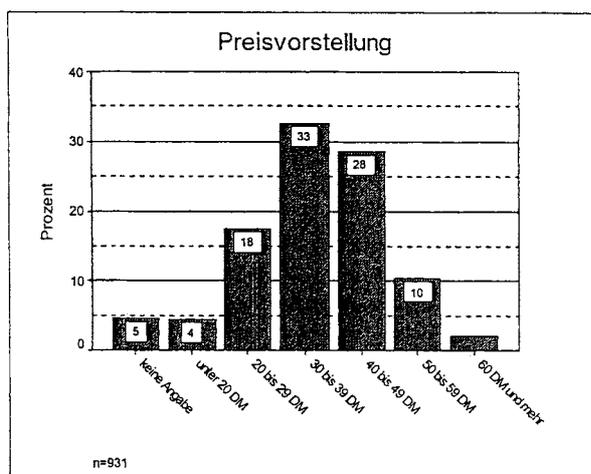


Kaufbereitschaft:

- ✎ Knapp 96% der befragten Personen könnten sich vorstellen, ein verbilligtes MonatsTicket zu erwerben.
- ✎ Dieser Wert ist jedoch nur bedingt aussagekräftig, da die Fragestellung hypothetischen Charakter aufwies.

Fragebogenaktion – Ergebnisse

- Preisvorstellung eines verbilligten MonatsTicket -



Preisvorstellung:

- ✎ Von den 931 Personen, die eine Kaufbereitschaft signalisierten, gaben 888 Probanden eine Preisvorstellung an.
- ✎ Etwa 55% der befragten Personen, die ein verbilligtes MonatsTicket nachfragen würden, würden höchstens bis zu 39 DM (19,94 €) für dieses ausgeben.
- ✎ Ca. 40% der Probanden würden einen monatlichen Betrag von 40 DM (20,45 €) und mehr bezahlen.
- ✎ Der Durchschnittspreis liegt bei einem Betrag von 34,71 DM (17,75 €). Zieht man den Median zur Berechnung des Durchschnittspreises heran, so liegt dieser bei 35 DM (17,89 €).
- ✎ Jedoch wäre etwa die Hälfte der Probanden nicht bereit, den Durchschnittspreis zu akzeptieren.

Fragebogenaktion – Ergebnisse - Kosten- und Erlösberechnung -

Methodik:

- ☒ Durch die Abfragekriterien „Häufigkeit der ÖV-Nutzung“ und „hauptsächlich genutztes Ticket“ ist annäherungsweise eine Erlösberechnung (status-quo Berechnung) möglich.

Folgende Schritte sind dafür notwendig:

- ☒ Plausibilitätsprüfung der einzelnen Datensätze
- ☒ Die ÖV-Nutzung muss „übersetzt“ und einer monatlichen Ticketnachfrage zugeordnet werden (siehe S. 14).
- ☒ Festsetzung einer monatlichen Ticketnachfrage bei gegebener ÖV-Nutzung (Beispiel: ÖV-Nutzung: täglich oder fast täglich = Nutzung von 16 EinzelTickets multipliziert mit 1,5 Hin- und Rückfahrten entspricht 24 Tickets je Monat, siehe S. 14).
- ☒ Berechnung der durchschnittlichen Erlöse je ÖV-Nutzer –status quo-

Fragebogenaktion – Ergebnisse - Kosten- und Erlösberechnung -

Faktorentabelle

Übersetzung der abgefragten ÖV-Nachfrage für die Berechnung der Erlöse

Faktorentabelle	täglich / fast täglich	3-4 Tage pro Woche	1-2 Tagen je Woche	1-3 Tagen pro Monat	1 bis 2 Tagen im Verteiljahr	seltener	unregelmäßig 10 alle 3 Monate	keine ÖPNV-Nutzung
Nachfrage je Monat/Stück	16	12	6	2	0,75	0,5		
Faktor für Hin- und Rückfahrt	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	
Prämisse: Zusätzlich 50% der Einzel bzw. SammelTickets werden auch für Rückfahrten genutzt (daher Faktor 1,5)								
Nutzung je Ticket und Monat	täglich / fast täglich	3-4 Tage pro Woche	1-2 Tagen je Woche	1-3 Tagen pro Monat	1 bis 2 Tagen im Verteiljahr	seltener	unregelmäßig	keine ÖPNV-Nutzung
Kurzstreckenticket	24	18	9	3	1,125	0,75		5
Kurzstrecken-4er Ticket	24	18	9	3	1,125	0,75		5
EinzelTicket (Erw.)	24	18	9	3	1,125	0,75		5
4er Ticket	24	18	9	3	1,125	0,75		5
10er Ticket	24	18	9	3	1,125	0,75		5
Schüler 10er Ticket	24	18	9	3	1,125	0,75		5
TagesTicket	16	12	6	2	0,5	0,25		0,25
TagesTicket PLUS	16	12	6	2	0,5	0,25		0,25
7-Tage Ticket	3	3	2	1	0,5	0,25		0,25
MonatsTicket	1	1	1	0,75	0,5	0,25		0,25
Jahresabonnement	1	1	1	0,75	0,5	0,25		0,25
Schüler-MonatsTicket	1	1	1	0,75	0,5	0,25		0,25
FirmenTicket	1	1	1	0,75	0,5	0,25		0,25
SemesterTicket	1	1	1	1	1	1		
Schwerbehindertenausweis	0	0	0	0	0	0		0
Schwarzfahrer	0	0	0	0	0	0		0
Sonstiges	0	0	0	0	0	0		0
keine Angabe	0	0	0	0	0	0		0

Fragebogenaktion – Ergebnisse - Kosten- und Erlösberechnung -

Berechnungskriterien:

- ✎ Die Erlösberechnung –status quo- basiert auf den VBN-Preisen, die bis zum 31.12.2001 gültig waren.
- ✎ Für die status quo-Berechnung werden mehrere Analyseberechnungen bzw. Szenarien durchgeführt, um das Thema etwas differenzierter durchleuchten zu können.

- ✎ Der Durchschnittserlös je Person und Monat berechnet sich:
$$\text{Ticketnutzung (Nachfrage/Stück je Monat)} * \text{Ticketpreis je Monat} / n$$

Fragebogenaktion – Ergebnisse - Kosten- und Erlösberechnung -

Ergebnis der Erlösberechnung (durchschnittlicher Erlös je ÖV-Nutzer)

Berechnung 1a (nur ÖPNV-Nutzer)

- ✎ Aufgrund der Befragung ergibt sich ein Durchschnittserlös von 52,33 DM (26,75 €) je ÖPNV-Nutzer und Monat (Nichtnutzer bleiben unberücksichtigt). Gegenüber dem berechneten Durchschnittspreis des verbilligten MonatsTickets von 34,71 DM (17,75 €) würde sich ein Mindererlös von 17,62 DM (9,01 €) pro verkauften „neuem“ MonatsTicket je Person ergeben.

Fragebogenaktion – Ergebnisse - Kosten- und Erlösberechnung -

Beispiel:

- ✎ Die durchschnittlichen Ticketerlöse bei 5.000 Personen der betreffenden Gruppe betragen nach Maßgabe der Befragungsergebnisse monatlich 261.650 DM (133.780 €) bzw. 3.139.800 DM (1.605.354 €) im Jahr.
- ✎ Die Einnahmen durch den Verkauf von 5000 verbilligten MonatsTickets zum Preis von 17,75 € würden monatlich 173.550 DM (88.750 €) betragen. Pro Jahr belaufen sich die Einnahmen auf einen Wert von 2.082.600 DM (1.064.816 €).
- ✎ 5000 verkaufte verbilligte MonatsTickets für Arbeitslose und Sozialhilfeempfänger würden nach Maßgabe der Befragungsergebnisse zu einem Defizit von 88.100 DM (45.045 €) je Monat bzw. 1.057.200 DM (540.538 €) jährlich führen.
- ✎ Dieses Defizit wird größer, je günstiger das verbilligte MonatsTicket angeboten werden würde. Umgekehrt verringert sich das Defizit mit höherem Preis, allerdings besteht dann die Gefahr, dass das Ticket unattraktiv wird.

Fragebogenaktion – Ergebnisse - Kosten- und Erlösberechnung -

Berechnung 1b (alle befragten Personen)

- ✎ Bezogen auf alle befragten Personen (auch ÖPNV-Nichtnutzer) ergibt sich ein Durchschnittserlös von 46,62 DM (28,84 €) je befragter Person und Monat. Gegenüber der durchschnittlichen Preisvorstellung eines verbilligten MonatsTickets von 34,71 DM (17,75 €) ergibt sich ein Defizit von 11,91 DM (6,09 €) pro verkauften „neuem“ MonatsTicket je Person.

Beispiel:

- ✎ Ticketeinnahmen aufgrund der Ergebnisse bei 5000 Personen: 233.100 DM (119.182 €)
- ✎ Einnahmen verbilligtes MonatsTicket: 173.550 DM (88.750 €)
- ✎ 5000 verkaufte verbilligte MonatsTickets für Arbeitslose und Sozialhilfeempfänger würden hier zu einem Defizit von 59.550 DM (30.447 €) je Monat bzw. 714.600 DM (365.369 €) im Jahr führen.

Fragebogenaktion – Ergebnisse - Kosten- und Erlösberechnung -

Berechnung 2:

✗ Prämisse:

Die handelnden Personen agieren nach dem Prinzip des „homo oeconomicus“, das heißt, keine Person gibt mehr Geld im Monat für die ÖPNV-Fahrten aus als 68 DM (34,77 €) = der Preis eines MonatsTickets der PST I (2001).

✗ Begründung:

Einige Personen gaben an, hauptsächlich Einzel- oder 4erTickets nachzufragen, obwohl sie täglich bzw. fast täglich Busse und Bahnen nutzen. Die monatlichen Kosten dafür würden den Preis des MonatsTickets von 68 DM (34,77 €) übersteigen.

Fragebogenaktion – Ergebnisse - Kosten- und Erlösberechnung -

Berechnung 2a (nur ÖPNV-Nutzer)

- ✗ Aufgrund der Befragung ergibt sich ein Durchschnittserlös von 48,28 DM (24,69 €) je ÖPNV-Nutzer und Monat (Nichtnutzer bleiben unberücksichtigt). Gegenüber dem berechneten Durchschnittspreis des verbilligten MonatsTickets von 34,71 DM (17,75 €), würde sich ein Mindererlös von 13,57 DM (6,94 €) pro verkauften „neuem“ MonatsTicket je Person ergeben.

Beispiel:

- ✗ Ticketeinnahmen aufgrund der Ergebnisse bei 5000 Personen: 241.400 DM (123.426 €)
- ✗ Einnahmen verbilligtes MonatsTicket: 173.550 DM (88.750 €)
- ✗ 5000 verkaufte verbilligte MonatsTickets für Arbeitslose und Sozialhilfeempfänger würden hier zu einem Defizit von 67.850 DM (34.691 €) je Monat bzw. 814.200 DM (416.294 €) im Jahr führen.

Fragebogenaktion – Ergebnisse - Kosten- und Erlösberechnung -

Berechnung 2b (alle befragten Personen)

- ☒ Bezogen auf alle befragten Personen (auch ÖPNV-Nichtnutzer) ergibt sich ein Durchschnittserlös von 43,01 DM (21,99 €) je befragter Person und Monat. Gegenüber der durchschnittlichen Preisvorstellung für das günstige MonatsTicket von 34,71 DM (17,75 €) ergibt sich ein Defizit von 8,30 DM (4,24 €) pro verkauften Ticket je Person.

Beispiel:

- ☒ Ticketeinnahmen aufgrund der Ergebnisse bei 5000 Personen: 215.050 DM (109.953 €)
- ☒ Einnahmen verbilligtes MonatsTicket: 173.550 DM (88.750 €)
- ☒ 5000 verkaufte verbilligte MonatsTickets für Arbeitslose und Sozialhilfeempfänger würden hier zu einem Defizit von 41.500 DM (21.219 €) je Monat bzw. 498.000 DM (254.623 €) im Jahr führen.

Fragebogenaktion – Ergebnisse - Fazit -

- ☒ Die Probanden die an der Fragebogenaktion teilgenommen haben, sind zu einem Großteil bereits ÖPNV-Nutzer, das heißt sie nutzen bereits das vielschichtige Ticketangebot des VBN.
- ☒ Aufgrund der Befragungsergebnisse und der daraus resultierenden Erlösberechnungen, würde eine Einführung eines verbilligten MonatsTickets für Arbeitslose und Sozialhilfeempfänger erhebliche Mindereinnahmen mit sich bringen.

