

SozialTicket

Ergebnisse zum Pilotprojekt

„Ermäßigte Tickets für KölnPass-Inhaber“

Fraktionssitzung in den Gremien des VRS

05.11.07

Ausgangssituation

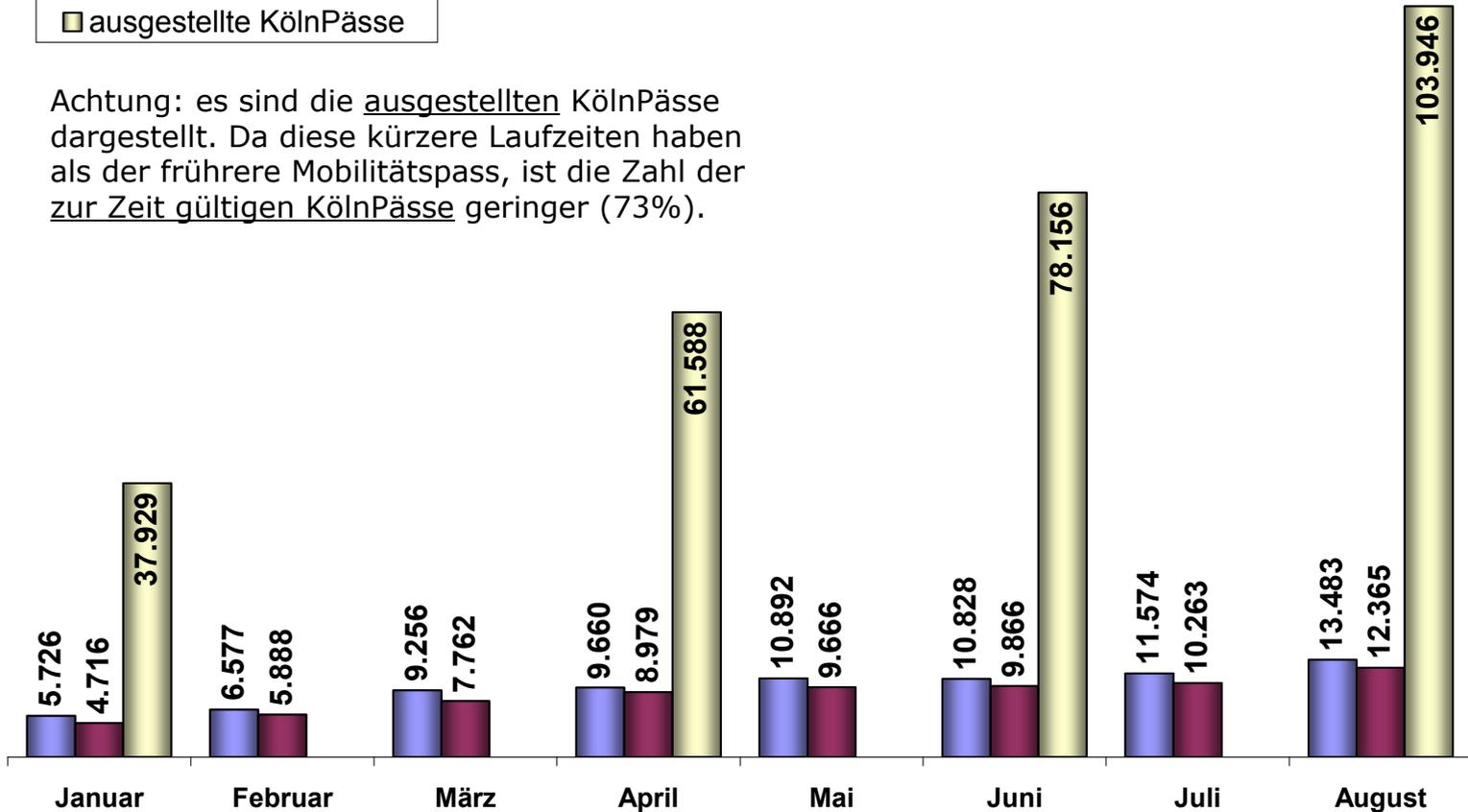
- Die Preisstufensystematik des Gemeinschaftstarifs des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg orientiert sich primär an Gemeindegrenzen. Darüber hinaus findet eine Differenzierung des Ticketsortiments nach Zielgruppen statt (z.B. Schüler, Auszubildende, Berufstätige, Senioren).
- Eine Ticketdifferenzierung nach „einkommensorientierten“ Kriterien findet bisher nicht statt.
- Mit der Einführung rabattierter Tickets („SozialTickets“) in Köln für bestimmte Berechtigten Gruppen (KölnPass-Inhaber) sollte dies in 2007 geändert werden.
- Eine positive Beschlussfassung in der VRS-Zwecksverbandsversammlung kam jedoch in 2006 nicht zustande. Die Stadt Köln gleicht daher seither den Unterschiedsbetrag zwischen dem Verbundtarif und dem Endkundenpreis für die rabattierten Tickets aus (ca. 4,5 Mio. Euro in 2007).
- Eine begleitende Marktforschung in 2007 sollte „Licht ins Dunkle“ bringen.

Die Zielgruppe in Köln

- KölnPass-Inhaber können ermäßigte Tickets für die Nutzung von Bus und Bahn im Kölner Stadtgebiet erwerben: rabattierte 4erTickets für je 4,40 Euro sowie rabattierte MonatsTickets für je 25,00 Euro pro Monat (Preise 2007).
- Zum Kreis der Berechtigten, die einen KölnPass erlangen können, gehören Personen, die Arbeitslosen- bzw. Sozialgeld (nach SGB II), Sozialhilfe (nach SGB XII), Wohngeld, Kinderzuschlag oder Kinder- und Jugendhilfe erhalten oder die AsylbewerberInnen sind. Hinzu kommen die so genannten „Geringverdiener“, deren Einkommen maximal 10% über den Bedarfssätzen nach SGB II oder SGB XII liegt.
- Insgesamt wird die Größe der Berechtigtengruppe auf rund 175.000 Personen geschätzt, wobei über die Geringverdiener keine offiziellen Angaben aus Statistiken vorliegen und deshalb gemeinsam mit dem Sozialamt der Stadt Köln bzw. der KVB AG eine Schätzung vorgenommen wurde.
- Einige Gruppen müssen den KölnPass aktiv anfordern, rund 30.000 Personen bekommen ihn automatisch zugeschickt (u.a. die Sozialhilfeempfänger nach SGB XII). Im Monat August waren rund 103.000 KölnPässe im Umlauf, davon rund 73% gültige.

- Stück rab. 4erTicket
- Stück rab. MonatsTicket
- ausgestellte KölnPässe

Achtung: es sind die ausgestellten KölnPässe dargestellt. Da diese kürzere Laufzeiten haben als der frühere Mobilitätspass, ist die Zahl der zur Zeit gültigen KölnPässe geringer (73%).



Untersuchungsauftrag

- Eine begleitende Marktforschung des Pilotversuches sollte die Ergiebigkeit der 4er- und MonatsTickets für KölnPass-Inhaber ermitteln.
- Es wurde vermutet, dass sich durch die rabattierten Tickets ein Teil der Berechtigten überhaupt erst Tickets leisten kann bzw. möchte. Auf diese Problematik wurde ein besonderes Augenmerk gelegt.
- Die Veränderungen durch die rabattierten Tickets sollten sich auch in der Verkaufsstatistik nachweisen lassen.
- Um die Fragestellungen beantworten zu können, befragte ein Marktforschungsinstitut im Mai/ Juni 2007 etwa 1.700 Personen der Berechtigtengruppe des KölnPasses. Hierunter waren fast 50% KölnPass-Inhaber.
- Die Befragungen fanden bei den Berechtigten zu Hause statt. Bei dieser Methode wurden keine Schwierigkeiten festgestellt.

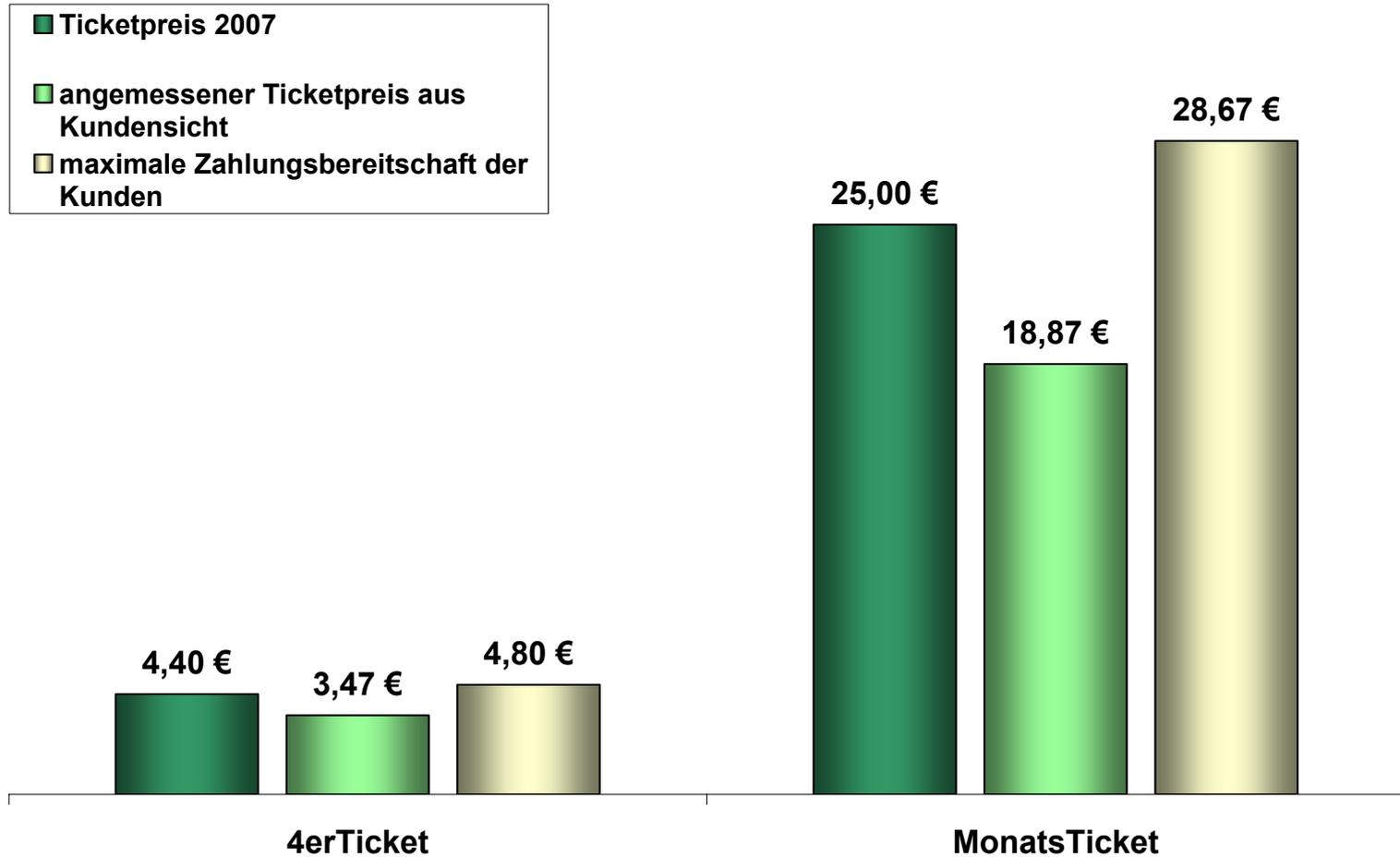
Ergebnisse

- Für die KölnPass-Inhaber, die aktuell **rabattierte Tickets** erwerben, lassen sich folgende drei Effekte nachweisen:

- **Es finden Abwanderungen aus dem Regeltarif statt (vorwiegend aus den Einzel-, 4er-, Formel9- und MonatsTickets).**
- **Zusätzlich wird durch die Tarifabsenkung Neu- und Mehrverkehr induziert.**
- **Vorwiegend bisherige Schwarzfahrer kaufen nun (häufiger) ein Ticket.**

- In der Summe führen diese drei Effekte zu einem Fehlbetrag pro Ticket, im dieser fällt jedoch deutlich geringer aus als angenommen und beträgt 1,17 Mio. Euro statt ca. 4,5 Mio. Euro (2007).

Zahlungsbereitschaften der Zielgruppe



Preisempfehlung auf Basis der Marktforschungsergebnisse

- Ähnlich wie bei der Ausgestaltung eines Tickets für eine bestimmte Zielgruppe (z.B. StarterTicket, Aktiv60Ticket) ließe sich auf der Basis der Marktforschung auch für die KölnPass-Inhaber in Köln ein Preis ermitteln, bei dem die Einnahmen optimal und die Verluste gering wären.
- Dies wäre aber nicht der Preis, bei dem möglichst viele KölnPass-Inhaber den ÖPNV nutzen würden. Neu- und Mehrverkehr würden wieder sinken, die Schwarzfahrer-Quote steigen.
- Vor diesem Hintergrund empfiehlt die Marktforschung – für Köln – die Beibehaltung der rabattierten Tickets.
- Es wurden „Endkunden-Preise“ für 2008 abgeleitet. Die Steigerung ggü. 2007 fällt moderat aus, um Abwanderungen zu vermeiden.

„Endkunden-Preise“

4,50 Euro pro rabattiertem 4erTicket

28,00 Euro pro rabattiertem MonatsTicket

Erforderlicher „Tarifzuschuss“ durch die Stadt Köln

- Die empfohlenen Endkunden-Preise werden in 2008 dazu führen, dass der rechnerische Einnahmenverlust pro Jahr von ca. **1,17 Mio. Euro** (bezogen auf die aktuellen August-Verkaufszahlen sowie den Preisen 2007) auf etwa **0,91 Mio. Euro** reduziert werden kann.
- Höhere Preisspielräume lassen sich kaum nachweisen, der Preis für das rabattierte 4erTicket ist an den Preis für das 4erTicket für Kinder angelehnt.
- Um die entstehenden Verluste zu decken, hat die Stadt Köln zu den genannten Ticketpreisen einen „Tarifzuschuss“ zahlen

Tarifzuschuss

2,00 Euro pro rabattiertem 4erTicket

4,10 Euro pro rabattierten MonatsTicket.

Preise und Zuzahlungsbeträge

Preise pro Ticket Kundensicht			Zuzahlungsbetrag pro Ticket Stadt Köln	
	2007	2008	2007	2008
			ohne Marktforschung	nach Marktforschung
rabattiertes 4erTicket	4,40 €	4,50 €	3,40 €	2,00 €
4erTicket für Kinder	4,40 €	4,50 €		
4erTicket für Erwachsene	7,80 €	8,10 €		
rabattiertes MonatsTicket	25,00 €	28,00 €	34,30 €	4,10 €
MonatsTicket	70,30 €	72,80 €		
MonatsTicket im Abo	59,30 €	62,60 €		
Formel9Ticket	48,60 €	50,60 €		
Formel9Ticket im Abo	41,00 €	43,50 €		

 = Ankerpreis 2007

Lösungsansätze für Köln

- Die Berechtigengruppe für die rabattierten Tickets beinhaltet rund 175.000 Personen – dies entspricht etwa 17% der Kölner Bevölkerung! Damit kann man hier deutlich von einer eigenen Zielgruppe sprechen, die so gut wie nie über einen Pkw verfügt und häufig den ÖPNV nutzt.
- In Köln hat erst die Marktforschung die sichere Erkenntnis gebracht: Rabattierte Tickets führen zu deutlich geringeren Verlusten als bisher angenommen.
- Deshalb wird empfohlen, die rabattierten Tickets für Köln regulär in das Tarifsortiment aufzunehmen.
- Die Studienergebnisse sollten in etwa 3 bis 5 Jahren noch einmal überprüft werden, da sich das Mobilitätsverhalten sowie die Zahlungsbereitschaften der Zielgruppe ändern können.

auf den Verbundraum

- Die empfohlenen Preise und Zuzahlungsbeträge führen – bei einer Tarifgenehmigung – zu einem „Kölner Modell“ in der Preisstufe 1b.
- Das Kölner Modell kann nicht ohne weiteres auf andere Gebietskörperschaften übertragen werden, denn:
 - Das ÖPNV-Angebot ist in der Stadt Köln (auch in Bonn) qualitativ höherwertiger als im Umland. Dies bedingt nur hier höhere Neu- und Mehrverkehrsanteile.
 - Der hohe Anteil an Schwarzfahrern ist sicherlich eher in Großstädten zu finden. Geringere Preise, um die Schwarzfahrer zum Kauf eines Tickets zu bewegen, sind deshalb im Umland nicht notwendig.
 - Als Fazit wären Abwanderungen aus den Regeltarifen im Umland als höher einzuschätzen, was wiederum Auswirkungen auf die erforderlichen Zuzahlungsbeträge („Tarifzuschüsse“) bzw. die Endkundenpreise hätte.



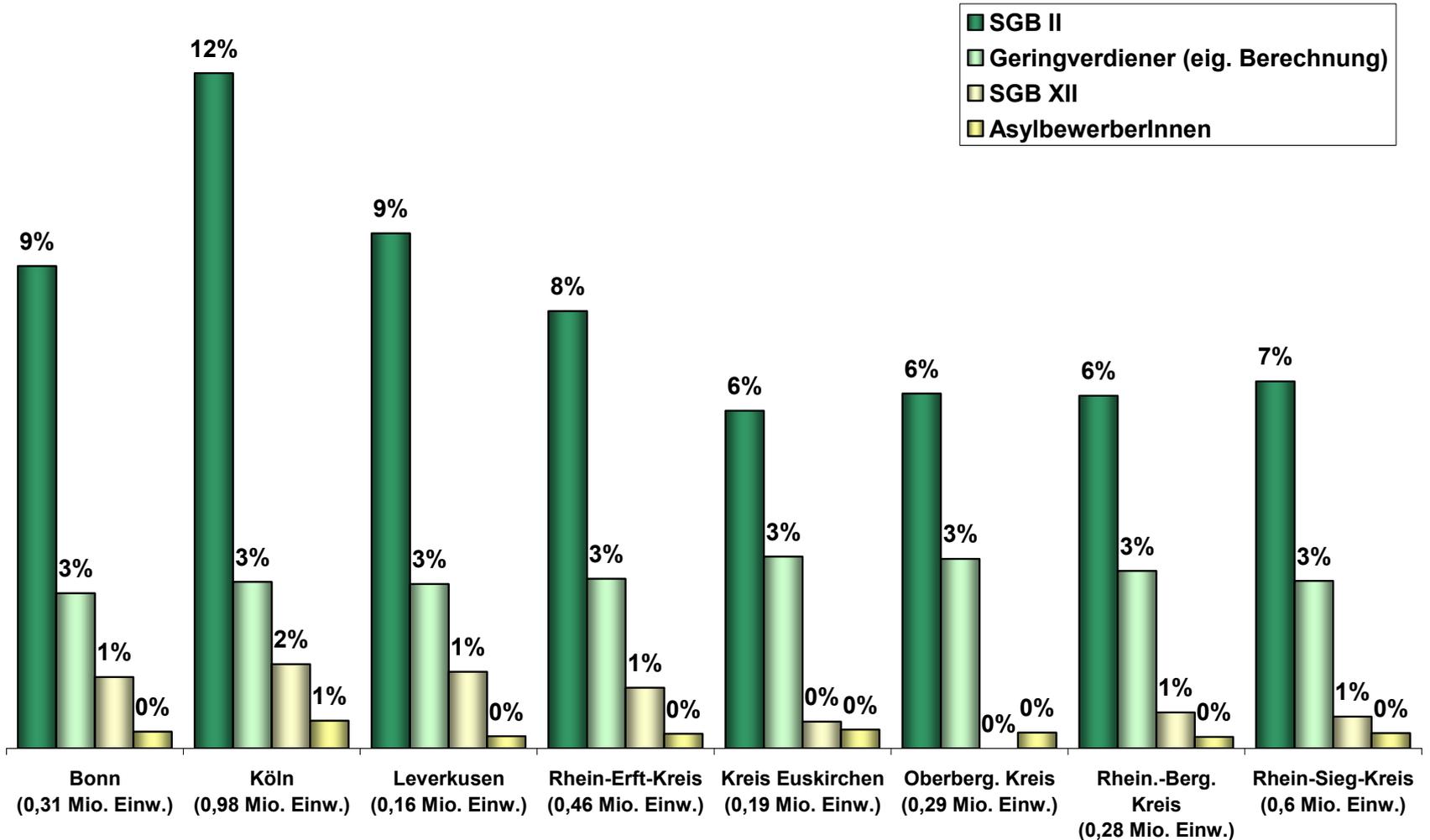
Preisbeispiel
EinzelTicket

Stadtpreisstufe 1b 2,30 Euro

Stadtpreisstufe 1a 1,90 Euro

Übertragbarkeit

auf den Verbundraum



Klärung der Bedingungen

Zunächst einmal müssten für jede Gebietskörperschaft, die rabattierte Tickets einführen will, die speziellen Bedingungen hierfür genau geprüft werden.

Allgemein gehört u.a. die Klärung dieser Fragen:

- Welche Personen gehören zur Berechtigten Gruppe?
- Wie groß ist die Berechtigten Gruppe?
- Wo und durch die Vorlage welcher Unterlagen erlangt die Berechtigten Gruppe zu einem entsprechenden Nachweis, dass sie rabattierte Tickets nutzen kann?

Bezogen auf den ÖPNV stellen sich folgende Fragen:

- Welches Mobilitätsverhalten weist die Zielgruppe auf?
- Welche Tickets werden erworben und wie häufig genutzt?
- Wie häufig werden Bus und Bahn ohne Ticket in Anspruch genommen?

Lösungsansätze für die übrigen Kommunen

Pilotversuch und Marktforschung

- Voraussetzung für eine Vorher-/Nachher-Messung der ÖPNV-Situation ist ein hinreichend langer Pilotversuch.
- Die Kosten für die anschließende Messung (die Marktforschung) sind von der Gebietskörperschaft zu tragen. Der Preis für die Kölner Marktforschung betrug rund **100.000 Euro**.

Im Umland können die Kosten aber deutlich höher liegen, u.a. weil

1. die Berechtigten Gruppen einen kleineren Anteil an der Bevölkerung (unter 10%) ausmachen und damit schwieriger zu finden sind
2. im Umland der ÖPNV-Anteil geringer ist. Um hinreichend große Fallzahlen zum Nachweis von Wanderungsbewegungen zwischen Tickets nachzuweisen, sind deshalb mehr Interviews notwendig.

- Bei deutlich reduzierten Ticketpreisen werden von den KölnPass-Inhabern erheblich mehr ÖPNV-Fahrten durchgeführt.
- Die Bereitschaft, Tickets zu erwerben ist gestiegen. ÖPNV-Fahrten, die in der Vergangenheit von einem Teil der KölnPass-Inhabern ohne gültiges Ticket durchgeführt wurden, erfolgen jetzt zu „regulären Bedingungen“.
- Aufgrund dessen war der vorab kalkulierte städtische Erstattungsbetrag zu hoch bemessen, es reichen niedrigere Erstattungsbeträge aus.
- Die Ergebnisse des einjährigen Pilotversuchs in Köln sind aufgrund der Besonderheiten „große Anzahl von Berechtigten, hohe Schwarzfahrerquote und dichtes ÖPNV-Angebot – jedoch in keinem Fall auf die übrigen Gebietskörperschaften zu übertragen.
- Regionale Lösungen auch im Umland bedürfen daher eigenständiger Untersuchungen.

Herausgeber:

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
Krebsgasse 5 – 11
50667 Köln

Verantwortlich für den Inhalt:

VRS GmbH

Köln, im November 07