

Präambel

Die Oberbürgermeisterin wurde mit Beschluss des Stadtrates vom 6. Mai 2010 beauftragt, in Abstimmung mit der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB AG), Voraussetzungen für die Einführung eines Schüler- und Sozialtickets in Dresden ab 1. Januar 2011 unter bestimmten Prämissen zu schaffen.

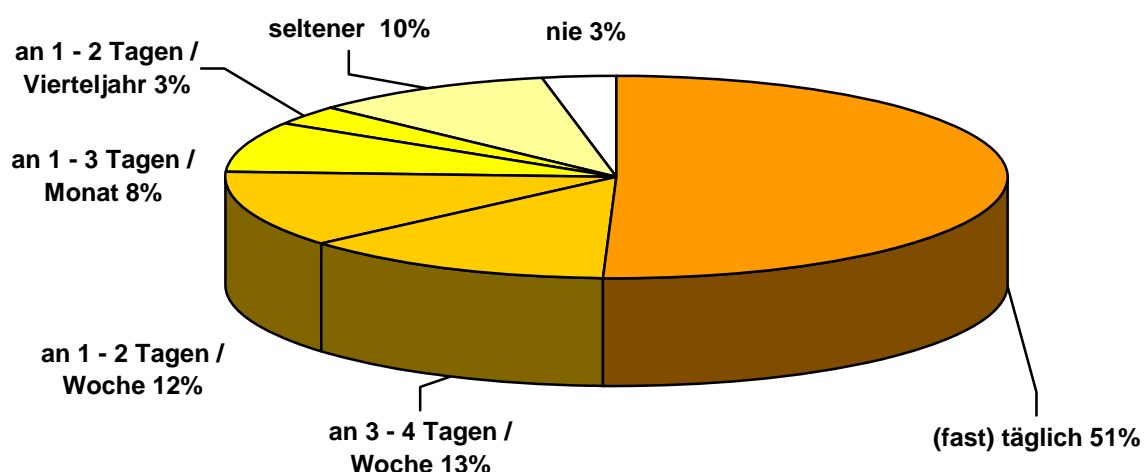
Diese Vorlage dient dazu, die **finanziellen und sonstigen Auswirkungen** verschiedener Ausprägungen von **möglichen Sozialticketvarianten** aufzuzeigen. Darüber hinaus wird das **Prüfergebnis** für ein **Schülerticket** dargestellt. Auf dieser Grundlage soll dann das weitere Vorgehen zum Thema Sozialticket sowie Schülerticket abgewogen und beschlossen werden.

1. Sozialticket

1.1 Ausgangssituation

Bereits im Jahr 2008 wurde in Umsetzung eines interfraktionellen Antrages in Zusammenarbeit mit der DVB AG und der Technischen Universität (TU) Dresden eine Marktstudie zur Untersuchung verschiedener Varianten für ein mögliches Sozialticket erarbeitet und im Ausschuss für Gesundheit, Soziales und Wohnen vorgestellt. Schwerpunkte der Untersuchung waren empirischen Erhebungen mittels Interviews mit rund 1.000 Probanden aus dem möglichen Anspruchsberechtigtenkreis. Diese Studie wurde dem Rat der Deutschen Markt- und Sozialforschung e. V. zur Prüfung vorgelegt. Im Ergebnis wurde durch den Rat die korrekte Durchführung der Studie bezüglich aller vermeintlichen Kritikpunkte bestätigt.

Ergebnis der Studie für Dresden ist, dass die Zielgruppe eines Sozialtickets bereits heute überproportional rege öffentliche Verkehrsmittel nutzt. Rund jede zweite Person fährt täglich bzw. fast täglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln, nur 13 % fahren seltener als monatlich, lediglich 3 % nie.



Grafik: ÖPNV*-Nutzungshäufigkeit in der Gruppe der Anspruchsberechtigten (Marktstudie 2008)

*Öffentlicher Personen- und Nahverkehr

Verschiedene Untersuchungen, auch in anderen Städten, bestätigen die Befunde einer hohen Mobilität und hoher ÖPNV-Anteile in der Zielgruppe. Beispielsweise zeigt die Studie

„Mobilität in Dresden – SrV 2008“ einen klaren Zusammenhang zwischen niedrigem Haushaltseinkommen und hoher ÖPNV-Nutzung. In einer Studie im Auftrag der Region Hannover 2008 wurde für das Stadtgebiet Hannover ein Anteil von 45 % in der entsprechenden Zielgruppe ermittelt, der den ÖPNV an 5 - 7 Tagen pro Woche nutzt.

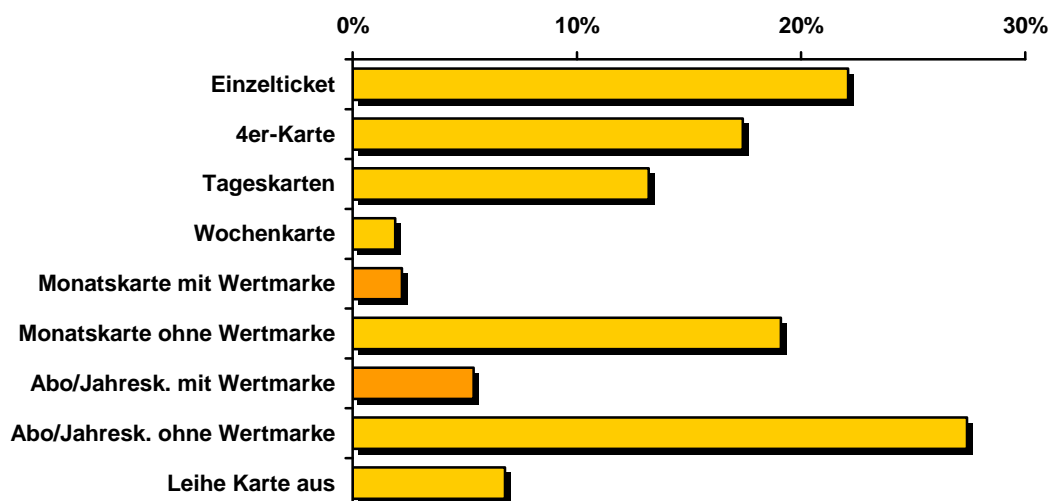
Grundsätzlich sind damit durchaus, wenn auch nur geringe, Potenziale für eine verstärkte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel durch günstigere Tarife im Sinne einer verstärkten Teilhabe vorhanden. Allerdings muss gesehen werden, dass diese Mehrnutzung keinesfalls die Einnahmeverluste durch die Abgabe rabattierter Tickets ausgleichen kann.

1.2 Derzeitige Tarifnutzung

In der Landeshauptstadt Dresden gibt es für einkommensschwache Haushalte bereits seit 1993 die Möglichkeit zur vergünstigten Nutzung des ÖPNV über den Dresden-Pass. Derzeit wird allen Dresden-Pass-Inhabenden eine Ermäßigung von 9 EUR auf den Kauf einer Zeitkarte gewährt. Zusätzlich wird seit dem 1. Januar bis 31. Dezember 2010 ein Sonderticket für 4 Einzelfahrten zu einem reduzierten Preis von 4,50 EUR anstatt 7,00 EUR angeboten.

Insgesamt gibt es in Dresden mit Stand vom 31. Mai 2010 fast 22.000 Dresden-Pass-Inhaber, davon 14.082 aus o. g. Nutzerkreis. Von allen Dresden-Pass-Inhabenden nutzen monatlich lediglich 34 % den ÖPNV-Zuschuss für Zeitkarten und bislang insgesamt ca. 1.250 Personen das Sonderticket 4er-Karte. Daneben wurde in der Marktstudie 2008 festgestellt, dass rund 16 % der Dresden-Pass-Inhabenden Zeitkarten ohne Wertmarke kaufen. Ein großer Teil der Dresden-Pass-Inhabenden nutzt weiterhin andere Fahrkarten des Bartarifsegments.

Für die Einschätzung der Fahrausweisnutzung muss auf die Ergebnisse der Studie von 2008 zurückgegriffen werden, da die Ergebnisse der aktuellen Befragung zum Zeitpunkt der Vorlagenerstellung noch nicht vorliegen. Insgesamt nutzten mehr als die Hälfte der Probanden Zeitkarten, nur ein geringer Anteil nahm dazu die über den Dresden-Pass bestehenden Rabatt-Angebote (Wertmarken) in Anspruch. Seit 2008 ist ein deutlicher Anstieg der Wertmarkennutzung zu verzeichnen. Damals nutzten rund 3.800 Dresden-Pass-Inhabende monatlich die Ermäßigungen für Zeitkarten, heute sind dies insbesondere auf Grund des stark vereinfachten Verfahrens im Wertmarkenhandling ca. 7.500. Darüber hinaus nutzen noch 1.250 Personen das Sonderticket 4er-Karte. Dennoch ist davon auszugehen, dass weiterhin ein Großteil der Zielpersonen Zeitkarten ohne diese Rabattangebote kauft.



Grafik: Nutzung der Tarifangebote durch die Zielgruppe gem. Marktstudie 2008 (Mehrfachnennungen möglich).

Aus den empirischen Werten ergeben sich für die Zielgruppe jährlich Einnahmen bei der DVB AG in Höhe von ca. 16,8 Mio. EUR. Diese werden im Rahmen des Kooperationsvertrages mit dem Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) der Einnahmeverteilung der Verbundpartner zugeführt. In den Jahreseinnahmen enthalten ist die Finanzierung der Ermäßigung für Dresden-Pass-Inhaber mit einer Beteiligung der Landeshauptstadt Dresden und der DVB AG. Dafür werden im diesjährigen kommunalen Haushalt Kosten in Höhe von ca. 850 TEUR erwartet, wobei die Kommune davon ca. 490 TEUR durch den Finanzierungsanteil von 5 EUR je Zeitkarte und die Ermäßigung des Sondertickets vollständig trägt. Den weiteren Differenzbetrag trägt das Verkehrsunternehmen.

1.3 Praxisevaluierung

Im Dezember 2009 wurde durch den Stadtrat die probeweise Einführung einer 4er-Karte für Dresden-Pass-Inhabende für das Jahr 2010 beschlossen. Dieser Beschluss implementierte die Evaluierung dieses Probeangebotes mit dem Ziel, die Empfehlungen der Marktstudie der TU Dresden zur Einführung eines Sozialtickets vom August 2008 unter Praxisbedingungen wiederum zu evaluieren. Durch die Landeshauptstadt Dresden wurde ein diesbezüglicher Forschungsauftrag mit der TU Dresden in Kooperation der DVB AG geschlossen. Mit dem zu erwartenden Evaluationsbericht bis 30. November 2010 sollen dessen Ergebnisse richtungweisend für die Ausgestaltung der sozialen Mobilitätspolitik der Landeshauptstadt Dresden sein.

Insoweit überschneiden sich dieser Beschluss zur Praxisevaluierung und der Beschluss zum Schüler- und Sozialticket in der zeitlichen Umsetzung. Die Evaluierungsergebnisse zum Sonderticket 4er-Karte können daher nicht in die nachfolgenden Variantenrechnungen einfließen.

1.4 Konzeption der Variantenrechnungen zu möglichen Sozialticketvarianten

1.4.1 Kalkulationsgrundlage

Für die Sozialticketvarianten wurden als Anspruchsberechtigte Einwohnerinnen und Einwohner mit geringem Einkommen definiert, die ihren Hauptwohnsitz in der Landeshauptstadt Dresden haben und ihre Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft nicht oder nicht ausreichend aus eigenem Einkommen und Vermögen sicherstellen können und damit anspruchsberechtigt für einen Dresden-Pass sind.

Der statistische Wert für diese Grundgesamtheit betrug zum 31. Dezember 2009 insgesamt 63.237 Personen. Davon waren 13.861 Personen Sozialgeldempfänger. Eine statistische Differenzierung dieser Sozialgeldempfänger/-innen ist nicht möglich. In der Regel sind dies Schüler/-innen im Alter von 7 bis unter 15 Jahren, so dass diese ausschließlich in der Kalkulation zum Schülerticket (Punkt 2) Berücksichtigung finden. Dementsprechend ergibt sich für die Kalkulation zu möglichen Sozialtarifvarianten der statistische Wert von 49.376 Personen.

1.4.2 Methodik zur Abschätzung der zukünftigen Nutzerzahlen und Einnahmen

In welcher Höhe sich der tatsächliche Nutzeranteil in Dresden bewegen wird, hängt maßgeblich von der preislichen Gestaltung des Sozialtickets sowie von den entsprechenden Nutzungsbedingungen ab.

Inhalt der Befragung 2008 war deshalb unter anderem ein sogenanntes „Stated Preference Experiment“. Den Probanden wurden dabei Wahlalternativen für zu nutzende Fahrausweisvarianten und Ticketpreise vorgelegt, wobei diese sich genau für eine entscheiden mussten. Auf Basis der erhobenen Daten wurde ein mathematisches Modell zur Simulation von beliebigen Ticketkombinationen erstellt. Von der Vielzahl der möglichen Ticketkombinationen wurden verschiedene Szenarien von möglichen Ausgestaltungen des Sozialtickets simuliert. Auf Basis dieser Simulationsergebnisse wurde die Verschiebung der Nutzeranteile der einzelnen Tickets betrachtet.

Aus vielfältigen Gründen kommt nicht die Gesamtheit der potenziell Nutzungsberechtigten als Nutzende eines Sozialtickets in Frage. Für die Berechnung der Szenarien wurde daher von einer maximalen potenziellen Nutzerzahl eines Sozialtickets von 50 % der Grundgesamtheit ausgegangen, dies entspricht ca. 25.000 Personen. Die erwartbare Inanspruchnahme in Abhängigkeit von Preis- und Angebotskonstellation wurde über die Simulationsergebnisse ermittelt. Diese Gründe für eine teilweise Nichtinanspruchnahme sind:

- Aus Erfahrung ist bei neuen ÖPNV-Angeboten von einer mehrjährigen Anlaufkurve bezüglich der Akzeptanz auszugehen.
- Als Voraussetzung für die Nutzung von Sozialtarifen ist der Dresden-Pass erforderlich. Dieser hat bislang eine Marktdurchdringung von rund 29 % in der Gruppe der Zielpersonen. Trotz steigender Tendenz ist nicht davon auszugehen, dass mittelfristig eine umfassende Inanspruchnahme des Dresden-Passes erfolgt. Gemäß der Marktstudie 2008 sieht ein erheblicher Teil der Nutzungsberechtigten keinen Bedarf für den Dresden-Pass, hat ihn bewusst nicht beantragt oder zeigt generelles Desinteresse.
- Selbst bei Inanspruchnahme des Dresden-Passes erfolgt die Nutzung der ÖV-Vergünstigungen nur von einem Teil der Dresden-Pass-Inhabenden.
- Von Anspruchsberechtigten werden auch unrabattierte Tarife weiter genutzt, z. B. wegen der Übertragbarkeit, aus Angst vor Stigmatisierung oder durch Personen, die nur temporär bezugsberechtigt sind.

Mit der beschriebenen Herangehensweise und dem Ansatz für die Abschätzung der Marktakzeptanz werden letztendlich Nutzungswerte erzielt, die den Erfahrungswerten anderer Städte entsprechen.

Für die jetzige Variantenprüfung wurden die Ergebnisse dieser Marktstudie 2008 verwendet und die Szenarien mit den ab 1. November 2010 gültigen Tarifen sowie abgestuften Rabattierungen kalkuliert. Entsprechend der angebotenen Rabattierung kommen nachfolgend aufgezeigte Sozialtarife zur Anwendung.

	Normaltarif	Sozialtarif			
		20%	30%	40%	50%
Abo-Monatskarte	42,50 €	34,00 €	29,75 €	25,50 €	21,25 €
Bar-Monatskarte	49,00 €	39,20 €	34,30 €	29,40 €	24,50 €
Vierer-Karte	7,00 €	5,60 €	4,90 €	4,20 €	3,50 €
Einzelkarte	2,00 €	1,60 €	1,40 €	1,20 €	1,00 €
Tageskarte	5,00 €	4,00 €	3,50 €	3,00 €	2,50 €

1.4.3 Ausgestaltungskriterien

Der Vergleich möglicher Ausprägungen des Sozialtickets erfolgt anhand der Kriterien:

■ Entwicklung der Nutzerzahlen

Veränderungen in Tarifsystemen führen automatisch zu Verschiebungen der Kundenpräferenzen und damit zu veränderten Nutzeranteilen gegenüber dem Ausgangsszenario. Ausgewiesen werden jeweils die erwarteten Nutzerzahlen von Sozialtarifen, unabhängig von der Anzahl der individuell gekauften Tickets.

■ Zuschussbedarf

Der Zuschussbedarf ergibt sich jeweils aus der Differenz der Umsatzerlöse in einem Ausgangsszenario ohne Rabattierungen zu den der verschiedenen Szenarien mit rabattierten Tarifen. Mehrerlöse durch Zuwächse in der Nutzerzahl sowie durch gestiegene Kaufhäufigkeiten sind jeweils berücksichtigt. Bereits heute bestehende Zuschüsse in Form der Wertmarken bzw. der rabattierten 4er-Karte sind hierin nicht enthalten.

Unbeachtet bleiben mögliche betriebliche Mehraufwendungen durch steigende Fahrgastzahlen (z. B. Verdichtungen des verkehrlichen Angebots) und entgehende Mehrerlöse durch die zusätzlichen Fahrgäste bei Ansatz des Regeltarifs.

■ Handhabbarkeit

Die Ausgestaltungsmöglichkeiten für ein Sozialticket sind entsprechend der nachstehenden Szenarien sehr unterschiedlich. Erläutert wird, welche verwaltungstechnischen bzw. vertrieblichen Aspekte mit zu beachten sind.

Für die Abgrenzung des berechtigten Personenkreises wird auf bereits bestehende verwaltungsorganisatorische Grundlagen, hier den Dresden-Pass, zurück gegriffen. Die Anspruchsberechtigten können den Dresden-Pass in den für sie zuständigen Sachgebieten des Sozialamtes beantragen. Der Dresden-Pass wird in der Regel auf maximal 1 Jahr Gültigkeit befristet.

Die Sozialtickets selbst sollen in den Serviceeinrichtungen der DVB AG unter Vorlage des Dresden-Passes erhältlich sein.

Um mögliche Schlechterstellungen zu vermeiden, besteht das generelle Bestreben, das Sozialticket möglichst identisch mit dem Standardsortiment auszugestalten. Dementsprechend sollen die üblichen Mitnahmeregelungen gelten, wobei eine Übertragbarkeit der Tickets nicht besteht.

Eine abschließende Entscheidung über mögliche Vertriebsvarianten kann erst bei Entscheidung zur tatsächlichen Einführung eines ausgewählten Szenarios getroffen werden.

1.5 Vergleich verschiedener Varianten eines Sozialtarifs

1.5.1 Ausgangsszenario

Ausgangsszenario ist die simulierte Tarifnutzung ohne Rabatte (d. h. auch ohne Wertmarken). Demnach würden sich für die in den Simulationsrechnungen zu Grunde gelegten ca. 49.000 potenziell Nutzungsberechtigten Einnahmen von ca. 16,8 Mio. EUR p. a. ergeben, die im Rahmen des Kooperationsvertrages mit dem VVO der Einnahmeverteilung der Verbundpartner zugeführt werden würden.

Gegenwärtig nutzen rund 9.150 Personen Sozialtarife.

1.5.2 Szenario A – Gesamtes Tarifsortiment rabattiert

Dem Stadtratsbeschluss Rechnung tragend wurde bei diesem Szenario für einen Sozialtarif das fast vollständige Sortiment rabattiert, da der Beschluss selbst keine Einschränkung auf eine Ticketart vorgab. Es werden in diesem Szenario sowohl Abomonatskarten, Barmonatskarten und 4er-Karten als auch Einzel- und Tageskarten angeboten.

Daraus ergeben sich für die verschiedenen Rabattstufen Zuschussbedarfe zwischen 1,24 und 3,45 Mio. EUR. Zwischen 23.900 und 24.500 Personen würden Sozialtarife nutzen, hier mit sehr unterschiedlichen tatsächlichen Nutzungshäufigkeiten vom gelegentlichen Kauf einer Einzelkarte bis hin zum dauerhaften Bezug eines Abos.

Rabattstufen	Szenario A - alles rabattiert			
	50%	40%	30%	20%
Sozialtarif nutzende Personen	24.500	24.300	24.200	23.900
Zuschussbedarf	3.450.000 €	2.660.000 €	1.930.000 €	1.240.000 €

Zu Bedenken ist dabei, dass zum Einen eine derartige Tarifvielfalt mit der gegenwärtigen Vertriebstechnik nicht umgesetzt werden, zum Anderen eine Revisionsicherheit nicht geleistet werden kann. Die Vertriebskosten für stark rabattierte Einzeltickets stehen in keinem wirtschaftlich tragbaren Verhältnis zu den Erlösen.

1.5.3 Szenario B – Nur Abo-Monatskarte rabattiert

Im Szenario B wird als Sozialtarif nur eine rabattierte Abo-Monatskarte angeboten. Für alle anderen Ticketarten gibt es keine Ermäßigung. Daraus ergeben sich entsprechend veränderte Marktanteile mit je nach Rabattstufe rund 12.900 bis 18.900 Nutzenden des ermäßigten Abonnements.

Rabattstufen	Szenario B - nur Abo rabattiert			
	50%	40%	30%	20%
Sozialtarif nutzende Personen	18.900	16.900	14.900	12.900
Zuschussbedarf	2.160.000 €	1.290.000 €	630.000 €	180.000 €

Der Vorteil einer Abonnement-Variante aus unternehmerischer Sicht liegt in einer starken Kundenbindung und damit einer relativ verlässlich kalkulierbaren Umsatzprognose. Aus Kundensicht wird ein attraktives Zeitkartenangebot weiter ermäßigt und zu einem Ticketpreis von 21,25 EUR bis maximal 34 EUR (je nach Rabattstufe) angeboten.

Nachteilig in der Abonnement-Variante ist der entstehende Verwaltungsaufwand bei Wegfall der Anspruchsberechtigung. Ebenso wird dieses Ticketangebot nicht dem Personenkreis mit einem geringeren Mobilitätsbedürfnis gerecht.

1.5.4 Szenario C – Nur Barmonatskarte rabattiert

Als Sozialtarif wird im Szenario C nur eine Barmonatskarte angeboten. Die Simulation zeigt für dieses Tarifangebot eine geringere Akzeptanz als das Abo, da in der Befragung ein Großteil der Probanden die Bequemlichkeit des Abonnements präferiert hat. Insgesamt würden je nach Rabattstufe rund 8.000 bis 13.500 Personen diese Variante nutzen. Da Barmonatskarten nicht monatlich gekauft werden, ist ein monatlicher Absatz von lediglich rund 5.000 bis 9.500 Tickets je nach Rabattstufe zu erwarten. Die kalkulierten Zuschüsse unterscheiden sich dagegen nicht wesentlich von der Abo-Variante (Szenario B), da sich stärkere Kannibalisierungen innerhalb des gesamten Ticketsortiments ergeben.

Rabattstufen	Szenario C - nur Bar-Monatskarte rabattiert			
	50%	40%	30%	20%
Sozialtarif nutzende Personen	13.600	11.700	9.800	7.900
Zuschussbedarf	2.120.000 €	1.420.000 €	870.000 €	460.000 €

Der Vorteil liegt in der größeren Flexibilisierung und freien Entscheidungsmöglichkeit über die Ausgaben für die Anspruchsberechtigten. Diese können entsprechend ihrer tatsächlichen Bedarfe zeitkonkret eine Barmonatskarte erwerben und gehen keine Bindung für einen 12-Monatszeitraum ein. Ein weiterer Vorteil ergibt sich im verwaltungsorganisatorischen Verfahren. Hier würden geringere Verwaltungskosten entstehen, da bei Wegfall der Anspruchsberechtigung mit dem darauf folgenden Monat auch kein Sozialticket mehr erworben werden kann. Aufwändige Nachberechnungen und Rückforderungen würden ausbleiben.

Ein Vertrieb des Tickets kann ausschließlich im Kundenzentrum und in den Servicepunkten der DVB AG erfolgen.

1.5.5 Szenario D – Rabattierte Abo-Monatskarte, Monatskarte und 4er-Karte

Ausgehend vom derzeitigen Angebot für Dresden-Pass-Inhabende mit Rabatten auf Monatskarte, Abo und 4er-Karte wurde diese Variante kalkuliert. Bei den derzeitigen Nutzern/-innen der Zuschüsse hat die Abo-Monatskarte einen Marktanteil von 64 %, die Barmonatskarten von 24 % und das „Sonderticket 4er-Karte“ von 12 %. Im Szenario D beträgt die Zahl der Sozialtarife Nutzenden je nach Rabattstufe zwischen ca. 20.000 und 23.500 Personen und unterscheidet sich nur wenig von Szenario A. Mit der rabattierten 4er-Karte können die Bedürfnisse der gelegentlichen Nutzenden gut abgedeckt werden.

Rabattstufen	Szenario D - Abo-, Bar- und 4er-Karte rabattiert			
	50%	40%	30%	20%
Sozialtarif nutzende Personen	23.400	22.600	21.400	20.200
Zuschussbedarf p.a.	3.040.000 €	2.150.000 €	1.410.000 €	710.000 €

1.5.6 Szenario E – differenzierte Rabatte für Abo-Monatskarte, Monatskarte und 4er-Karte

Den tatsächlichen Marktanteilen aus Szenario D Rechnung tragend, wurde eine weitere Variante mit differenzierten Rabattbeträgen für die jeweiligen Tarifangebote geprüft. Es wurden dabei die Abo-Monatskarten um 12,50 EUR rabattiert. Barmonatskarten wurden mit einer Ermäßigung um 9 EUR und 4er-Karten um 2 EUR kalkuliert. Die Höhe der Sozialtarife läge für die geltenden Ticketpreise ab 1. November 2010 bei

- Abo-Monatskarte 30 EUR (Rabatt ca. 30%)
- Barmonatskarte 40 EUR (Rabatt ca. 20%)
- 4er-Karte 5 EUR (Rabatt ca. 30%)

	Szenario E
Rabattstufen	differenziert
Sozialtarif nutzende Personen	21.300
Zuschussbedarf p.a.	1.200.000 €

Mit diesen Varianten in den Szenarien D und E wurde sowohl den Kundeninteressen Rechnung getragen, welche eine Vertragsbindung im Abonnement zu günstigen Ticketpreisen bevorzugen, wie auch den Nutzern von 4er-Karten mit einem geringeren Mobilitätsbedürfnis über den ÖPNV. Ebenso wird die Barmonatskarte rabattiert angeboten für das „mobilere“ Kundensegment, welches jedoch keine „Volljahreslösung“ benötigt. Eine Einschränkung auf das Angebot nur eines der reduzierten Tickets erscheint beim vorhandenen Mobilitätsbedarf nicht optimal.

Verwaltungsorganisatorisch ist hier jedoch ein erhöhter Aufwand zu kalkulieren, der entsteht bei einem unterjährigen Wegfall der Anspruchsberechtigung für Kunden im Abonnement. Gleichwohl ist immer zu berücksichtigen, dass derzeit 10 % der Dresden-Pass-Empfänger/-innen eine Befristung des Passes auf weniger als 12 Monate haben, resultierend aus zeitlich konkret absehbaren Veränderungen. Für diesen Kundenkreis entstehen bei der DVB AG ebenfalls erhöhte Aufwendungen im Abo-Verfahren.

1.6 Finanzielle Auswirkungen

Aus der Vielfalt der möglichen Szenarien ergeben sich wie dargestellt unterschiedliche wirtschaftliche Auswirkungen im Sinne des notwendigen Zuschussbedarfs.

Szenario	Rabattstufen	50%	40%	30%	20%
Szenario A - alles rabattiert		3.450.000 €	2.660.000 €	1.930.000 €	1.240.000 €
Szenario B - Abo		2.160.000 €	1.290.000 €	630.000 €	180.000 €
Szenario C - Bar-Monatskarte		2.120.000 €	1.420.000 €	870.000 €	460.000 €
Szenario D - Abo-, Bar- und 4er-Karte		3.040.000 €	2.150.000 €	1.410.000 €	710.000 €
Szenario E - Abo-, Bar- und 4er-Karte				1.200.000 €	

Zusammenfassend ist bei objektiver Betrachtung der einzelnen Szenarien ein gewisser Ausgestaltungsspielraum vorhanden, jedoch immer mit der entsprechenden finanziellen Belastung. Der entstehende Zuschussbedarf wird sich je nach Szenario um Beträge zwischen 180.000 EUR und 3,45 Mio. EUR bewegen.

Zur anteiligen Deckung des notwendigen Zuschussbedarfes und damit einer geringfügigen Minderung des Gesamtverlustes sind die im kommunalen Haushaltplan veranschlagten finanziellen Mittel in Höhe von 301 TEUR (Wertmarkenzuschuss DVB AG Dresden-Pass) abzüglich des Finanzierungsbedarfes für Schüler/-innen mit Dresden-Pass einzusetzen. Dieser Finanzierungsbedarf beläuft sich gegenwärtig auf 110 TEUR.

Darüber hinaus wurde geprüft, inwieweit Erträge der Sozialstiftung in die Finanzierung eingebunden werden können. Grundsätzlich sollen mit der Sozialstiftung der Stadt Dresden der dauerhafte Erhalt des Dresden-Passes und der dauerhafte Erhalt des Behindertenfahrdienstes gesichert werden, vor allem dann, wenn Haushaltskonsolidierungen und Sparmaßnahmen die Landeshauptstadt Dresden zwingen, freiwillige Leistungen zu reduzieren.

Der Leistungsumfang des Dresden-Passes umfasst neben dem Zuschuss für den öffentlichen Nahverkehr (Wertmarke) eine Vielzahl von städtischen Leistungen, insbesondere Ermäßigungen für Elternbeiträge in Kindertageseinrichtungen, Schülerspeisung, Eintrittspreise in Sport- und diverse kulturelle Einrichtungen. Die finanziellen Auswirkungen aller städtischen Leistungen sind höher als der im kommunalen Haushaltplan veranschlagte Wertmarkenzuschuss. Das zeigt, dass mit den zu erwartenden Erträgen aus der Sozialstiftung (ca. 200 TEUR im Jahr 2011) selbst die Aufwendungen für die Wertmarken in derzeitiger Höhe nicht gedeckt werden können.

Nicht ausgeschöpfte Stiftungsmittel durch den Dresden-Pass können somit mittelfristig aus Sicht der Verwaltung ausgeschlossen werden, d. h. Erträge der Sozialstiftung stehen erst dann zusätzlich zur Verfügung, wenn die bestehenden Leistungen des Dresden-Passes aller Ämter und die Leistungen des Behindertenfahrdienstes vollumfänglich aus den Erträgen finanziert werden.

1.7 Empfehlung

Grundsätzlich sind durch Sozialtarife, wenn auch nur geringe Potenziale für eine verstärkte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel im Sinne einer verstärkten Teilhabe vorhanden. Das seit 1993 eingeführte „Wertmarkensystem“ der Landeshauptstadt Dresden ermöglicht für einkommensschwache Haushalte eine vergünstigte Nutzung des ÖPNV über den Dresden-Pass. Die Nachfragezuwächse im Dresden-Pass in den letzten Jahren belegen sehr deutlich, wie den Bedürfnissen besser entsprochen werden kann. Jedoch ist festzustellen, dass ein erheblicher Teil der Nutzungsberechtigten für eine ÖV-Nutzung mit dem Dresden-Pass keinen Bedarf hat. Es werden durch diese eigentlich Anspruchsberechtigten weiter unrabattierte Tarife genutzt. Dies wird auch zukünftig bei jeder Ausgestaltungsvariante eines Sozialtarifes zu finden sein.

1.7.1 Einnahmeaufteilung im VVO

Die in der Vorlage ausgewiesenen Zuschussbedarfe für die einzelnen Szenarien berücksichtigen bereits eine Gegenrechnung von Mehrerlösen durch Zuwächse von Fahrausweisverkäufen in Folge der angestrebten Vergünstigungen. Die derzeitigen Regularien der Einnahmeaufteilung im VVO sehen hingegen vor, dass durch jedes Verkehrsunternehmen stets der volle Preis in den verbundweiten Einnahmepool eingezahlt werden muss. Bei einer Einführung von Sozialtarifen müssen andere Lösungen zur Einnahmeaufteilung gefunden werden, da sonst nicht tragbare finanzielle Belastungen für die DVB AG bzw. die Landeshauptstadt Dresden entstehen. Je nach Variante kann ein Risiko von bis zu 2,7 Mio. EUR zusätzlich zu den ausgewiesenen Zuschussbeträgen gegenüber den Alleinnahmen entstehen, wenn trotz stark rabattierter Tarife weiterhin der Vollpreis in den Einnahmepool eingebracht werden muss.

Durch die DVB AG können hierzu Abstimmungen innerhalb des VVO erfolgen. Letztendlich muss aber ggf. durch die Landeshauptstadt Dresden in ihrer Rolle als Mitglied des Z-VOE eine tragbare Lösung innerhalb der Verbundgremien durchgesetzt werden.

2. Schülerticket

2.1 Ausgangssituation

Als Begründung zum interfraktionellen Antrag, der in diesen Stadtratsbeschluss mündete, wurde ausgeführt, dass: „ die Einführung eines Schülertickets ist insofern sinnvoll, da insbesondere ab der 5. Klasse das bestehende Schulsystem von allen Schülern eine erhöhte Mobilität fordert. Dadurch entstehen erhebliche Mehrkosten für Familien insbesondere mit mehreren Kindern. Mit dem Schüler- und Sozialticket soll ein Beitrag zur Familienfreundlichkeit geleistet werden, der unter anderem dazu beiträgt, dass nicht das Einkommen der Eltern über die Schulwahl bestimmt“.

Diese Argumentation zum Anlass nehmend wurde zunächst die derzeitige „Schülerbeförderung“ analysiert und Kalkulationen für zu erwartende Schülerzahlen, hier das Schuljahr 2010/2011 vorgenommen. Es wurden dabei ausschließlich die Schüler mit Wohnort Dresden betrachtet.

Kommunale Schulen und Schulen in Freier Trägerschaft	
Gesamtanzahl Dresdner Schüler	49.694
Förderschule	2.399
Grundschule	15.421
Mittelschule	7.561
Gymnasium	11.427
Berufliches Schulzentrum	13.302

Abbildung: Prognose Schülerzahlentwicklung Schuljahr 2010/2011, Quelle: Schulverwaltungsamt

2.2 Derzeitiges Schülerbeförderungsmodell

2.2.1 Ticketpreise bei der DVB AG

Schüler/-innen im Alter zwischen 6 und 14 Jahren können ermäßigte Einzelfahrten, 4er-Karten und Tageskarten erwerben. Darüber hinaus können grundsätzlich alle Schüler/-innen und Azubis Zeitfahrausweise (bar bzw. Abo) zum ermäßigten Fahrpreis erwerben. Hierzu muss lediglich durch die Bildungseinrichtung die entsprechende Kundenkarte bestätigt sein.

Die Ticketpreise gestalten sich ab 01.11.2010 wie folgt:

	Normaltarif	ermäßigter Tarif
Abo-Monatskarte	42,50 €	32,00 €
Bar-Monatskarte	49,00 €	37,00 €
Vierer-Karte	7,00 €	4,50 €
Einzelkarte	2,00 €	1,40 €
Tageskarte	5,00 €	4,00 €
Jahreskarte	471,00 €	353,00 €

2.2.2 Schülerbeförderung nach Satzung Schülerbeförderungskosten-Erstattung

Über den Erwerb von ermäßigten Fahrausweisen hinaus ist die Schülerbeförderung in der Landeshauptstadt Dresden nach der Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten möglich. Diese beinhaltet alle Regelungen einer Kostenübernahme für Schulwegfahrten sowohl bei Beförderung mit vertraglich gebunden Fahrzeugen als auch bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder privaten Kraftfahrzeugen. Anspruchsberechtigt sind schulpflichtige Schüler/-innen die Ihren Wohnsitz im Freistaat Sachsen haben und eine Schule im Gebiet der Landeshauptstadt Dresden besuchen bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres (Schulpflicht).

Es gelten dabei folgende Mindestentfernungen, ab denen eine Kostenerstattung erfolgen kann:

- mehr als 2,0 km für Schüler/-innen der Klassenstufen 1 bis 4 bei Besuch einer Schule im gemeinsamen Grundschulbezirk
- mehr als 3,5 km bei Schülern/-innen ab Klassenstufe 5
- mehr als 35 km für Schüler/-innen ab Jahrgangsstufe 11 sowie Schüler berufsbildender Schulen.

Bei allen Schülern/-innen ist eine Kostenerstattung in Höhe von 50 % vom preisgünstigsten Tarif des benutzen öffentlichen Verkehrsmittels bis zu einer Obergrenze von jährlich 255,65 EUR möglich. Bei Benutzung des ÖPNV sind dies zusätzlich Ermäßigungen beim Erwerb von Bar- oder Abomonatskarten von 15 EUR monatlich. Alle darüber hinaus gehenden Kosten sind als Eigenanteil von den Eltern bzw. Schülern/-innen zu tragen.

Im Schuljahr 2009/2010 wurde für 6.575 Schüler/-innen an kommunalen Schulen der gestellte Antrag auf ermäßigte Schülerbeförderung bewilligt. Erfahrungsgemäß reichen davon dann tatsächlich 85 bis 90 % einen entsprechenden Erstattungsantrag ein. Zur Auszahlung kamen 873.000 EUR. Schülerinnen und Schülern von Schulen in Freier Trägerschaft stellten Auszahlungsanträge in Höhe von 385.000 EUR. Die Zahl der bewilligten Anträge auf ermäßigte Schülerbeförderung für Schulen in Freier Trägerschaft wird statistisch nicht erfasst.

2.2.3 Dresden-Pass

Mit dem Dresden-Pass können auch Schüler/innen und Azubis ohne bzw. mit geringem Einkommen unter anderem Ermäßigungen bei der DVB AG in Anspruch nehmen. Derzeit wird allen Dresden-Pass-Inhabenden eine Ermäßigung von 9 EUR auf den Kauf einer Zeitkarte gewährt.

Damit wird der Eigenanteil bei den Zeitkarten weiter rabattiert. Der Zuschuss wird finanziert durch die DVB AG und die Landeshauptstadt Dresden.

Gegenwärtig besitzen 7.605 Kinder (Stand 30. April 2010) mit steigender Tendenz einen Dresden-Pass. Eine Ermäßigung bei der DVB AG nehmen davon 24 % in Anspruch.

2.2.4 Ferien-Pass

Im Zeitraum der Sommerferien können Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren einen sogenannten Ferienpass erhalten. Mit diesem Ferienpass können diese Kinder in den Ferien kostenlos den ÖPNV (KombiTicket Ferienpass) in der Tarifzone Dresden nutzen. Der Ferienpass selbst kostet 8 EUR. Kinder mit einem gültigen Dresden-Pass erhalten ein Freixemplar.

Die Finanzierung dieses KombiTickets erfolgt mit einem kommunalen Anteil in Höhe von 50.000 EUR. Alle darüber hinaus gehenden Aufwendungen werden durch die Verkehrsunternehmen getragen.

2.2.5 Zusammenfassung

Die Erfahrungen anderer Städte haben gezeigt, dass für ein Schülerticket, egal in welcher Ermäßigungshöhe, immer die Ermäßigung einer Monatskarte sinnfälliger ist. Dies gilt für Dresden gleichermaßen und kann sowohl im Abonnement, als auch im Barverkauf erfolgen. Betrachtet man alle derzeitigen Möglichkeiten für Schülerbeförderung mit dem öffentlichen Personennahverkehr können insgesamt vier „Schüler-Zielgruppen“ gebildet werden.

- Schüler/-innen/Azubis mit Dresden-Pass und Mindestentfernung nach Satzung
- Schüler/-innen/Azubis mit Dresden-Pass ohne Mindestentfernung nach Satzung
- Schüler/-innen/Azubis ohne Dresden-Pass und mit Mindestentfernung nach Satzung
- Schüler/-innen/Azubis ohne Dresden-Pass und ohne Mindestentfernung nach Satzung

Für diese „Schüler-Zielgruppen“ ergeben sich folgende Ticketpreise für das Jahr 2011 im derzeitigen Schülerbeförderungsmodell, da die einzelnen Ermäßigungen kumulierbar sind:

	ermäßigte Bar-Monatskarte	ermäßigte Abomonatskarte
Schüler/Azubis mit Dresden-Pass und Mindestentfernung nach Satzung	13,29 €	8,33 €
Schüler/Azubis mit Dresden-Pass ohne Mindestentfernung nach Satzung	28,00 €	23,00 €
Schüler/Azubis ohne Dresden-Pass und mit Mindestentfernung nach Satzung	22,29 €	17,33 €
Schüler/Azubis ohne Dresden-Pass und ohne Mindestentfernung nach Satzung	37,00 €	32,00 €

2.3 Empfehlung

Aus Sicht der Verwaltung besteht bei objektiver Betrachtung der derzeitigen Möglichkeiten für den Erwerb von ermäßigten Tickets für Schüler/-innen **kein Handlungsbedarf für ein spezielles Schülerticket**. Der zu zahlende Eigenanteil ist bei Inanspruchnahme aller Ermäßigungen gerade für den Personenkreis der in der Begründung zum interfraktionellen Antrag argumentativ vertreten wurde, sehr niedrig. Im Abonnement kostet eine Monatskarte lediglich 8 EUR Eigenanteil bei Vorliegen der entsprechenden Berechtigungen!

Sollte sich der Stadtrat der Empfehlung für die Einführung eines Sozialtarifes entsprechend dem Szenario E nicht anschließen sondern explizit eine Variante mit einer 50 %igen Rabattstufe wählen, muss über die Höhe der Ermäßigung für Schüler/-innen mit einem Dresden-Pass neu entschieden werden. Bei einer 50%igen Rabattierung wird die Bar-Monatskarte mit 24,50 EUR und die Abo-Monatskarte mit 21,25 EUR angeboten. Für Schüler/-innen mit

Dresden-Pass, jedoch ohne die Mindestentfernung kollidieren diese Ticketpreise mit der derzeitigen Ermäßigung.

Darüber hinaus ist zu beachten, dass der Ausbildungsverkehr in der Landeshauptstadt Dresden durch den Freistaat Sachsen mitfinanziert wird. Mit Wirkung zum 1. Januar 2009 wurde den Landkreisen, kreisfreien Städten und großen Kreisstädten im Rahmen ihrer Zuständigkeit für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) vom Freistaat Sachsen die Mittelverteilung im Ausbildungsverkehrs übertragen. Rechtsgrundlage bildet das Gesetz zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im öffentlichen Personennahverkehr (SächsÖPNVFinAusG) innerhalb des Haushaltsbegleitgesetzes 2009/2010. Mit diesem Gesetz wurde die bundesrechtliche Regelung des § 45 a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) durch Landesrecht abgelöst.

Zahlungen gemäß § 45 a PBefG dienen den im Linienverkehr tätigen Verkehrsunternehmen zum Ausgleich von Mindereinnahmen aus Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs. Die ergaben sich aus der Beförderung der Auszubildenden, Schüler/-innen und Studierenden zu einem ermäßigten Preis sowie aus den Kosten dieser Verkehre, die auf der Basis so genannter durchschnittlicher verkehrsspezifischer Kosten je Personenkilometer ermittelt wurden.

Nach der Neuregelung erfolgt die Auszahlung der Mittel an die Verkehrsunternehmen über die Landkreise, kreisfreien Städte und großen Kreisstädte und nicht mehr direkt durch den Freistaat Sachsen. Zur Finanzierung der Leistungen stellt der Freistaat Sachsen jährlich einen Festbetrag von 53 Mio. EUR zweckgebunden zur Verfügung. Auf die Landeshauptstadt Dresden entfällt ein Anteil von 20,12 % bzw. von 10.663.600 EUR. Davon erhielt die Dresdner Verkehrsbetriebe DVB AG im Jahre 2009 7.003.090 EUR.

Gegenwärtig laufen Diskussionen, die Verteilung der Mittel nach dem SächsÖPNVFinAusG zu Gunsten der Landkreise zu verändern. Bei einer Erhöhung des derzeitigen Ermäßigungsfaktors (Einführung eines Schülertickets unterhalb der 75%igen ermäßigten Ticketpreise) bei den Fahrausweisen ist zu befürchten, dass das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr die zweckentsprechende Verwendung der Mittel prüft und im Falle den Anteil der DVB AG die Ausgleichszahlungen weiter kürzt. Genaue Angaben hierzu liegen noch nicht vor.