

## Untersuchung eines 365-Euro-Tickets in Dresden und im VVO



Dr.-Ing. Christine Oltrogge  
M.Sc. B. Chutsch  
M.Sc. J. Bauer

WVI Prof. Dr. Wermuth  
Verkehrsforschung und  
Infrastrukturplanung GmbH

Nordstraße 11  
38106 Braunschweig

Tel.: 05 31 – 3 87 37 – 0  
Internet: [www.wvigmbh.de](http://www.wvigmbh.de)  
E-Mail: [info@wvigmbh.de](mailto:info@wvigmbh.de)

## Unternehmensportrait



- ✔ gegründet 1989
- ✔ Ingenieurgesellschaft mit Kernkompetenzen Verkehrs- und Infrastrukturplanung
- ✔ Leistungsspektrum
  - ✔ Planung und Beratung
  - ✔ Bewertung und Prüfung
  - ✔ Forschung und Entwicklung
- ✔ Kunden
  - ✔ Öffentliche Hand
  - ✔ Verkehrsunternehmen und –verbände
  - ✔ Privatwirtschaft
- ✔ Interdisziplinär zusammengesetztes Team: Bauingenieure, Statistiker, Informatiker und Geographen
- ✔ 32 festangestellte Mitarbeiter

## Ausgewählte Referenzen der WVI GmbH



### Verkehrsverbund Oberelbe

- ✔ Bewertung von Tarifmaßnahmen
- ✔ Seniorenticket
- ✔ Untersuchung Tarifstruktur



### Großraum-Verkehr Hannover

- ✔ Erstellung eines Modells zur Bewertung der Tarifreform 2020 (3+3)
- ✔ JobTicket für alle / Tarifmodell im GVH
- ✔ Entwicklung GVH-Regionaltarif (Gelegenheitsverkehr)



### Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

- ✔ verbundweite Einführung eines kostengünstigen 9-Uhr-JahresAbonnements
- ✔ Erstellung einer Machbarkeitsstudie (e-Tarif)
- ✔ SemesterTicket-Studie

### Andere Verbünde

- ✔ 365-Euro-Jugend-Ticket im VVM
- ✔ RMV-Smartphone-Tarif
- ✔ Hildesheim: Konzeption und Beratung zur Einführung Tarifverbund ROSA
- ✔ Hessenweites Schülerticket

## Agenda

- ▼ Ausgangslage
- ▼ Methodischer Ansatz und Datengrundlage
- ▼ Ergebnisse
- ▼ Fazit

## Agenda

- ▼ Ausgangslage
- ▼ Methodischer Ansatz und Datengrundlage
- ▼ Ergebnisse
- ▼ Fazit

## Ausgangslage

- ✔ Es wird diskutiert, ob und in welchem Umfang ein **365-Euro-Ticket** in Dresden bzw. im VVO eingeführt werden könnte.
- ✔ Damit kommt aus der Kommunalpolitik der Wunsch, folgende Ansätze zu verfolgen:
  - ✔ Sozial-politische Forderungen
  - ✔ Einhaltung der Klimaschutzziele
  - ✔ Modal-Split-Verschiebung zu Lasten des MIV

---

## Ausgangslage

- ✓ Für die Modellierung der Forderungen aus dem Stadtrat zu einem 365-Euro-Ticket wurden folgende Varianten diskutiert:
  - ✓ **Variante 1:** Absenkung des Jahrespreises der Abo-Monatskarte für Dresden auf 365 EUR  
Ohne weitere Anpassungen entstünden bei dieser Variante Verzerrungen zwischen Preis und Leistung im bestehenden Produktportfolio, die nicht kommunizierbar wären. Produkte wie das 9-Uhr-Abo wären teurer als das 365-Euro-Ticket obwohl sie mit Gültigkeitseinschränkungen verbunden sind. **Diese Variante wurde daher verworfen.**
  - ✓ **Variante 2:** Einführung eines 365-Euro-Tickets in Dresden und gleichzeitige Rabattierung aller anderen Zeitkartenprodukte in Dresden anhand der derzeitigen Preisverhältnisse  
**Diese Variante fügt sich nicht ins Verbundtarifgefüge ein** und würde zu Verwerfungen bei der großen Anzahl von Ein- und Auspendler führen. Ferner wäre der Dresdner Stadtverkehr bei deutlich besserem Angebot dadurch wesentlich günstiger als die kleinen Stadtverkehre in der Region. Die Variante **wurde trotzdem modelliert**, da sie Rückschlüsse auf die Verteilung der Mindereinnahmen zwischen Dresden und der Region zulässt.
  - ✓ **Variante 3:** Analog zur Variante 2 und Ausweitung der neuen Preise auf alle weiteren Preisstufen im VVO  
Dies ist aus Verbundsicht die **einzig vertretbare Variante**.

## Agenda

- ▼ Ausgangslage
- ▼ Methodischer Ansatz und Datengrundlage
- ▼ Ergebnisse
- ▼ Fazit



## Methodischer Ansatz und Datengrundlage

Für die Tarifuntersuchung werden erhobene Nachfrage- und Verkaufsdaten verwendet.

Verwendung der Daten aus der Fahrgasterhebung



Verwendung der Daten aus der Verkaufsstatistik im Basisjahr 08/2018 bis 07/2019



Hochrechnung der Eingangsdaten auf den zu untersuchenden Tarifstand 2020



Bewertung der Einführung der zu untersuchenden Varianten

## Agenda

- ▼ Ausgangslage
- ▼ Methodischer Ansatz und Datengrundlage
- ▼ Grundlagen des Tarifmodells
- ▼ Ergebnisse
  - ▼ Variante 2
  - ▼ Variante 3
- ▼ Fazit

---

## Variante 2

- ✔ In **Variante 2** werden **alle Zeitkarten in Dresden** um ca. 40% rabattiert.  
Das bedeutet, dass z.B.
  - ✔ der Preis der 9-Uhr-Abo-Monatskarte bei mtl. 26,10 EUR liegt,
  - ✔ der Preis der ermäßigten Abo-Monatskarte bei mtl. 22,80 EUR liegt.
- ✔ Das **derzeitigen Spannungsverhältnis** zwischen den Fahrausweisen im Zeitkartensegment bleibt bestehen.
- ✔ Die Preisabsenkungen in Variante 2 führen in erster Linie zu **Veränderungen im Binnenverkehr von Dresden**. Die geringen Fahrpreise in Dresden führen zu Tarifunterlaufungen durch **Fahrausweisstückelungen** im Quell-/Zielverkehr der Stadt Dresden, die in der Tarifuntersuchung ebenfalls abgebildet und bewertet werden.

## Variante 2

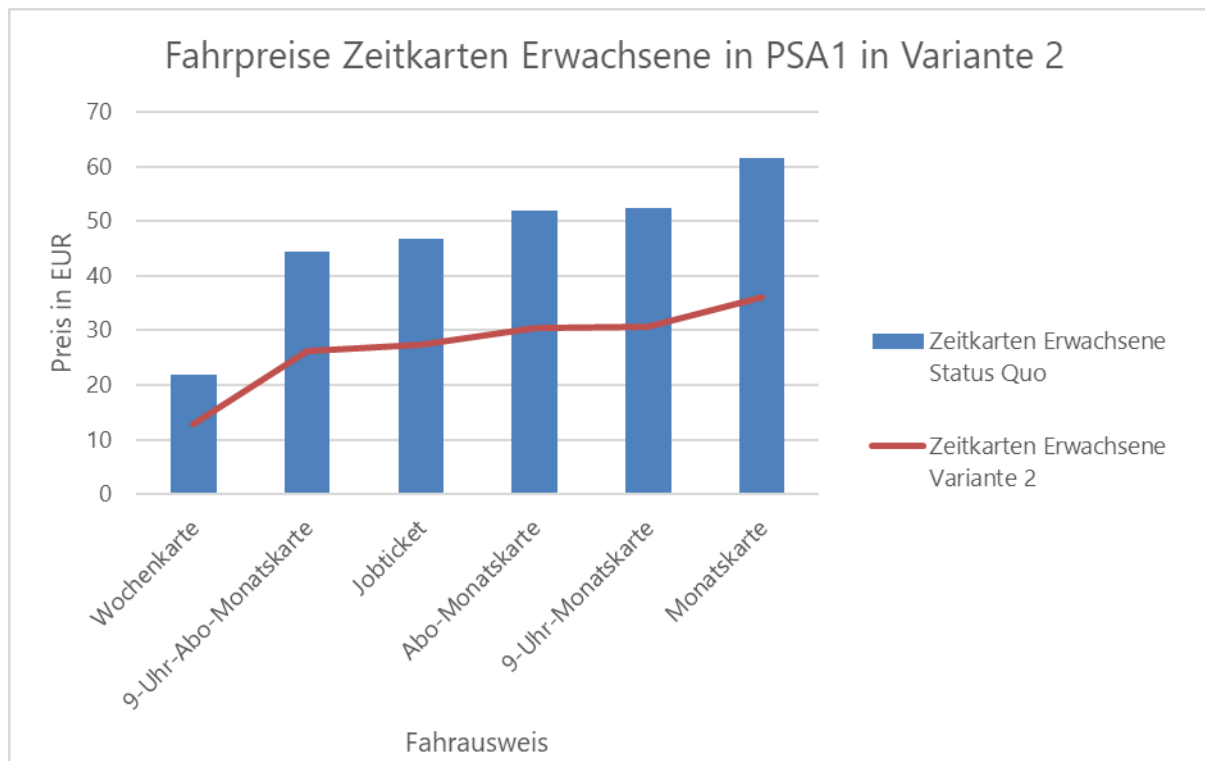
- ✓ **Fahrpreistableau** der Zeitkarten Erwachsene in Variante 2
- ✓ Die Preisstufe A1 für Dresden ist preislich günstiger als die Preisstufe A.

Zeitkarte	PS	Status Quo	Variante 2	rel. Veränd.
Wochenkarte	A	17,90	17,90	0%
	A1	21,90	12,80	-42%
	B	32,50	32,50	0%
	C	48,60	48,60	0%
	D	64,10	64,10	0%
Monatskarte	A	49,30	49,30	0%
	A1	61,50	36,00	-41%
	B	90,00	90,00	0%
	C	134,50	134,50	0%
	D	178,00	178,00	0%
9-Uhr-Monatskarte	A	43,20	43,20	0%
	A1	52,40	30,70	-41%
	B	78,00	78,00	0%
	C	116,50	116,50	0%
	D	155,50	155,50	0%

Abo-Monatskarte	A	41,90	41,90	0%
	A1	51,90	30,42	-41%
	B	76,60	76,60	0%
	C	114,20	114,20	0%
	D	151,60	151,60	0%
9-Uhr-Abo-Monatskarte	A	36,90	36,90	0%
	A1	44,50	26,10	-41%
	B	66,50	66,50	0%
	C	99,40	99,40	0%
	D	132,60	132,60	0%
Jobticket	A	37,70	37,70	0%
	A1	46,70	27,40	-41%
	B	68,95	68,95	0%
	C	102,80	102,80	0%
	D	136,45	136,45	0%

## Variante 2

▮ **Fahrpreise** der Zeitkarten Erwachsene in Preisstufe A1 (Dresden) in Variante 2:

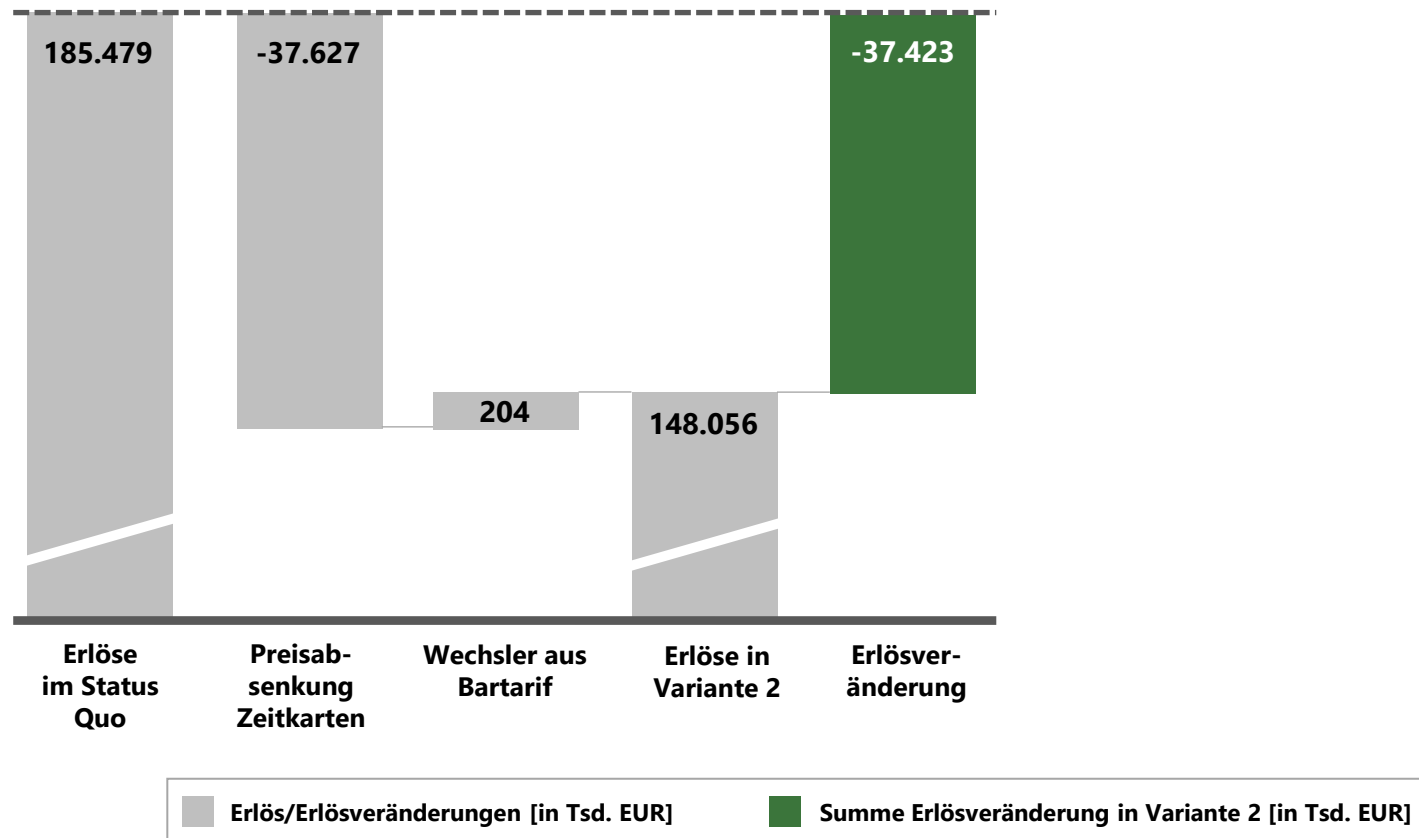


## Ergebnisse – Variante 2 – gesamter Verbund – Einnahmen

- Die Einnahmen sinken um 20%.  
(Bezogen auf den Binnenverkehr Dresden sinken die Einnahmen um 31%.)

Bezeichnung	Einnahmen (in Tsd.)			
	Status Quo	Variante 2	Differenzen (abs.)	Differenzen (%)
Bartarif	56.156	53.619	-2.538	-5%
Zeitkarten Erwachsene	88.305	62.394	-25.911	-29%
Zeitkarten Auszubildende	31.282	26.348	-4.934	-16%
Semesterticket	9.736	5.695	-4.040	-42%
<b>Σ Einnahmen</b>	<b>185.479</b>	<b>148.056</b>	<b>-37.423</b>	<b>-20%</b>

## Ergebnisse – Variante 2 – gesamter Verbund – Einnahmen



## Ergebnisse – Variante 2 – gesamter Verbund – Verbundbeförderungsfälle (VBF)

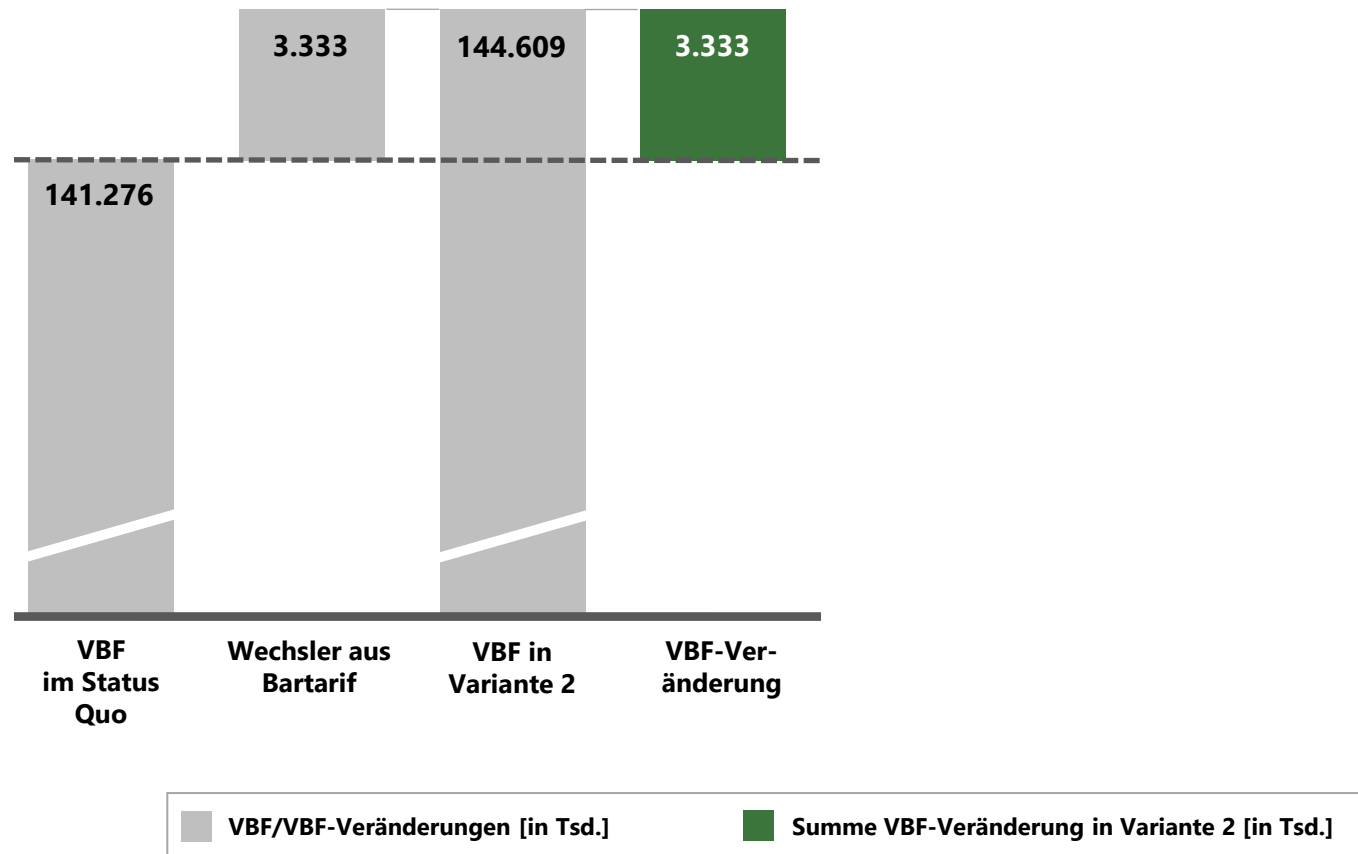
- Die Nachfrage steigt um 2%.  
(Bezogen auf den Binnenverkehr Dresden steigt die Nachfrage um 3%.)

Bezeichnung	Verbundbeförderungsfälle (in Tsd.)			
	Status Quo	Variante 2	Differenzen (abs.)	Differenzen (%)
Bartarif	27.793	26.740	-1.053	-4%
Zeitkarten Erwachsene	84.319	87.662	3.343	+4%
Zeitkarten Auszubildende	29.163	30.207	1.044	+4%
<b>Σ Verbundbeförderungsfälle</b>	<b>141.276</b>	<b>144.609</b>	<b>3.333</b>	<b>+2%</b>

Hinweis: Verbundbeförderungsfälle ohne Semestertickets



## Ergebnisse – Variante 2 – gesamter Verbund – Verbundbeförderungsfälle (VBF)



Hinweis: Verbundbeförderungsfälle ohne Semestertickets

---

## Ergebnisse – Variante 2 – Diskussion

### ▮ Ergebnis Dresden – Absenkung der Preise im Zeitkartenportfolio in Dresden

- ▮ Es werden alle Zeitkarten in Dresden im **Preis abgesenkt**.
- ▮ Es treten zwar **keine Wechsel** im Zeitkartensortiment innerhalb der Preisstufe A1 auf, da alle Zeitkarten gleichermaßen rabattiert werden,
- ▮ dafür ist zu erwarten, dass Einpendler aus höheren Preisstufen zukünftig eine **Kombination aus dem 365-EUR-Ticket** und einer niedrigeren Preisstufe fürs Umland nutzen, womit es zu Mindererlösen auch in der Region kommt, oder
- ▮ künftig **mit dem Auto an den Dresdner Stadtrand** fahren, um nur noch für den Stadtverkehr das 365-EUR-Ticket zu nutzen.
- ▮ Daher wären in dieser Variante **gesonderte Preisstufen B1 und C1** für Verkehre mit Quelle oder Ziel in Dresden einzuführen.
- ▮ Es ist **schwierig vermittelbar**, weshalb Fahrgäste in der Region mit Preisstufe A für das dort geringere Leistungsangebot künftig mehr zahlen sollen (41,90 € pro Monat) als Fahrgäste in Dresden mit dem 365-EUR-Ticket (30,42 € pro Monat).
- ▮ Variante 2 setzt das Prinzip höherer Bepreisung des besseren Leistungsangebots außer Kraft.

---

## Agenda

- ▼ Ausgangslage
- ▼ Methodischer Ansatz und Datengrundlage
- ▼ Grundlagen des Tarifmodells
- ▼ Ergebnisse
  - ▼ Variante 2
  - ▼ Variante 3
- ▼ Fazit

---

## Variante 3

- ✔ Die Preissenkung in **Variante 3** entspricht in Dresden der Variante 2. Zusätzlich werden jedoch **alle Zeitkarten im gesamten VVO** wie in Dresden rabattiert.
- ✔ Der **Rabatt** beträgt ca. 40%.
- ✔ Die Modellbetrachtung in Variante 3 entspricht im Binnenverkehr von Dresden der Variante 2. Zusätzlich werden im **Quell-/Zielverkehr Dresden** und in der **Region** Nachfrage- und Einnahmewirkungen durch die Preisabsenkungen bewertet.
- ✔ Das ÖPNV-Angebot, das wesentlichen Einfluss auf die ÖPNV-Nutzung hat, ist in der Stadt Dresden deutlich umfangreicher als in der Region. In der Region werden deshalb geringere Nachfragezuwächse durch Preisabsenkungen erwartet als in Dresden.

## Variante 3

### ▮ Fahrpreistableau der Zeitkarten Erwachsene in Variante 3:

Zeitkarte	PS	Status Quo	Variante 3	rel. Veränd.
Wochenkarte	A	17,90	10,50	-41%
	A1	21,90	12,80	-42%
	B	32,50	19,00	-42%
	C	48,60	28,40	-42%
	D	64,10	37,50	-41%
Monatskarte	A	49,30	28,90	-41%
	A1	61,50	36,00	-41%
	B	90,00	52,70	-41%
	C	134,50	78,70	-41%
	D	178,00	104,20	-41%
9-Uhr-Monatskarte	A	43,20	25,30	-41%
	A1	52,40	30,70	-41%
	B	78,00	45,70	-41%
	C	116,50	68,20	-41%
	D	155,50	91,00	-41%

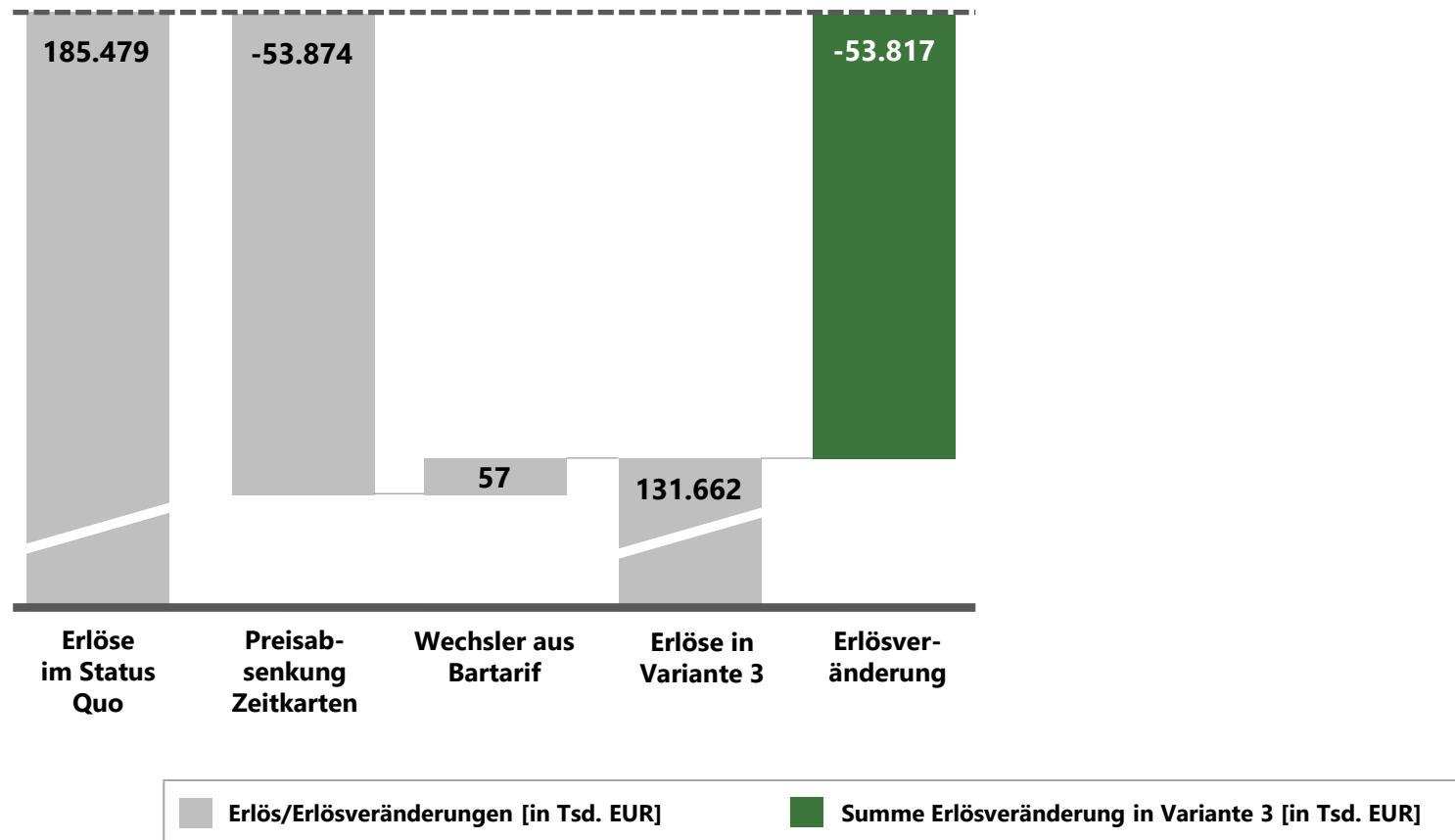
Abo-Monatskarte	A	41,90	24,50	-42%
	A1	51,90	30,42	-41%
	B	76,60	44,80	-42%
	C	114,20	66,80	-42%
	D	151,60	88,70	-41%
9-Uhr-Abo-Monatskarte	A	36,90	21,60	-41%
	A1	44,50	26,10	-41%
	B	66,50	38,90	-42%
	C	99,40	58,20	-41%
	D	132,60	77,60	-41%
Jobticket	A	37,70	22,05	-42%
	A1	46,70	27,40	-41%
	B	68,95	40,30	-42%
	C	102,80	60,10	-42%
	D	136,45	79,85	-41%

## Ergebnisse – Variante 3 – gesamter Verbund – Einnahmen

Die Einnahmen sinken um 29%.

Bezeichnung	Einnahmen (in Tsd.)			
	Status Quo	Variante 3	Differenzen (abs.)	Differenzen (%)
Bartarif	56.156	53.010	-3.147	-6%
Zeitkarten Erwachsene	88.305	53.991	-34.314	-39%
Zeitkarten Auszubildende	31.282	18.966	-12.316	-39%
Semesterticket	9.736	5.695	-4.040	-42%
<b>Σ Einnahmen</b>	<b>185.479</b>	<b>131.662</b>	<b>-53.817</b>	<b>-29%</b>

## Ergebnisse – Variante 3 – gesamter Verbund – Einnahmen



## Ergebnisse – Variante 3 – gesamter Verbund – Verbundbeförderungsfälle (VBF)

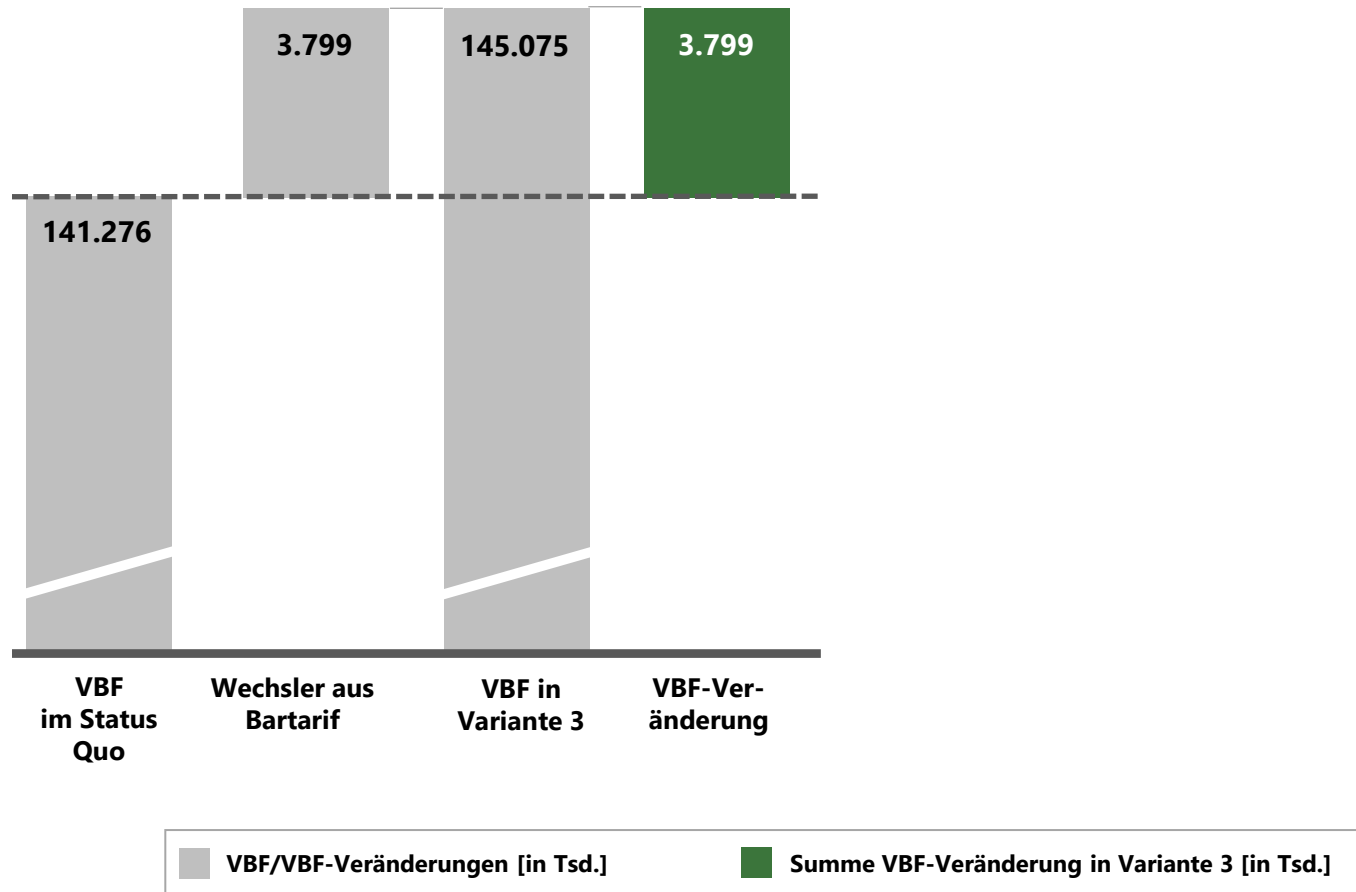
Die Nachfrage steigt um 3%.

Bezeichnung	Verbundbeförderungsfälle (in Tsd.)			
	Status Quo	Variante 3	Differenzen (abs.)	Differenzen (%)
Bartarif	27.793	26.592	-1.201	-4%
Zeitkarten Erwachsene	84.319	88.081	3.762	+4%
Zeitkarten Auszubildende	29.163	30.402	1.239	+4%
<b>∑ Verbundbeförderungsfälle</b>	<b>141.276</b>	<b>145.075</b>	<b>3.799</b>	<b>+3%</b>

Hinweis: Verbundbeförderungsfälle ohne Semestertickets



## Ergebnisse – Variante 3 – gesamter Verbund – Verbundbeförderungsfälle (VBF)



Hinweis: Verbundbeförderungsfälle ohne Semestertickets

---

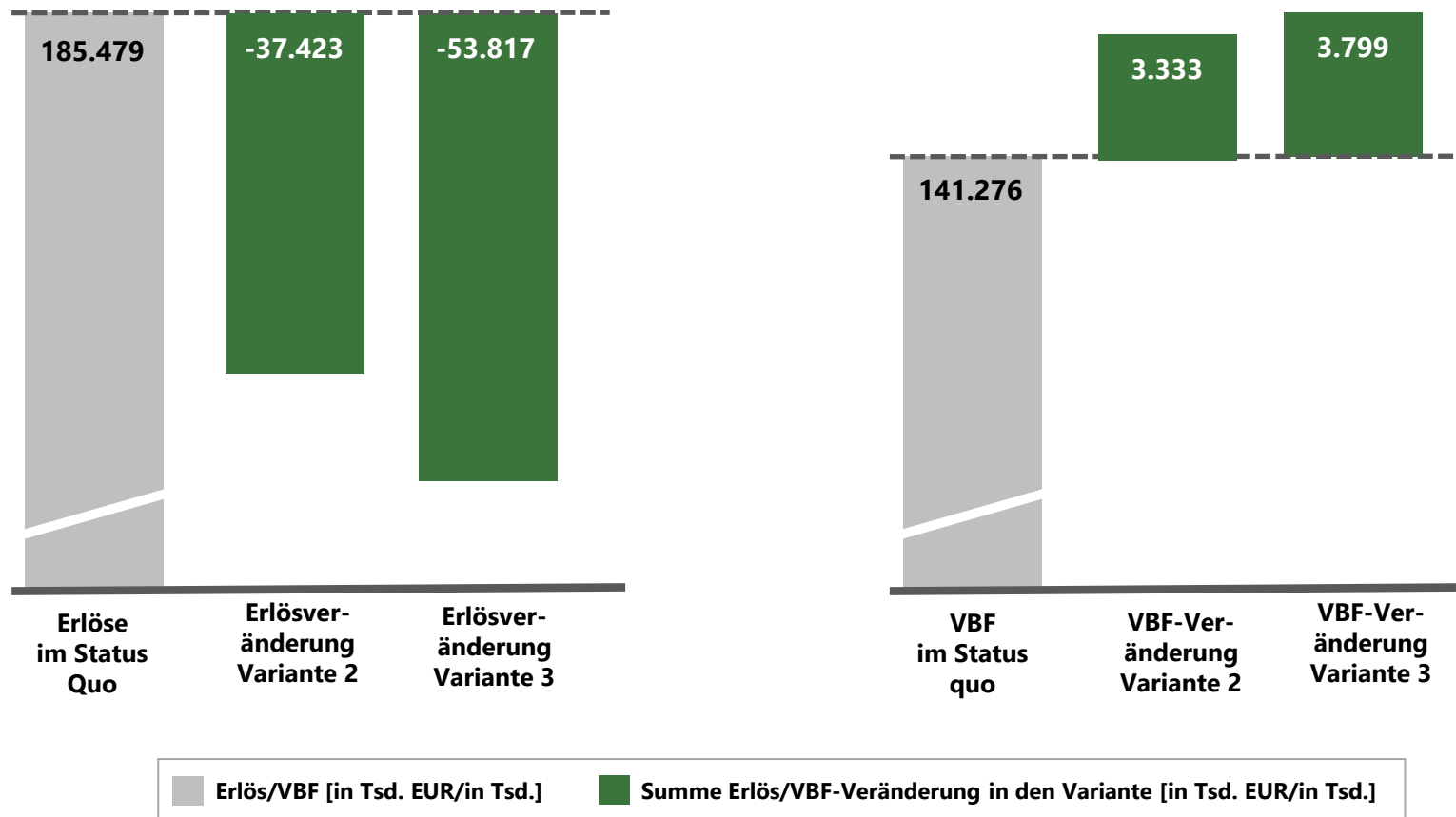
## Ergebnisse – Variante 3 – Diskussion

- ✔ **Ergebnis VVO – Absenkung der Preise im Zeitkartenportfolio im gesamten VVO**
  - ✔ Im Vergleich zu Variante 2 werden alle Zeitkarten im gesamten VVO im Preis **abgesenkt**, womit es zu keinen Wanderungen zwischen den Preisstufen kommt.
  - ✔ In den Varianten 2 und 3 gibt es keine Unterschiede in Tarifangebot und Fahrpreisen, sodass die Ergebnisse hinsichtlich Nachfrage und Einnahmen für den **Binnenverkehr Dresden** in beiden Varianten **gleich** sind.
  - ✔ Es werden **Einnahmenverluste** von ca. 27% im VVO erwartet.
  - ✔ Der Nachfragezuwachs durch die Preisabsenkung ist aufgrund des sehr guten ÖPNV-Angebotes in der Stadt Dresden größer als in der Region. Es wird im Vergleich zu Variante 2 nur ein **leichter Nachfragezuwachs** erwartet.
  - ✔ In der Region werden **kaum zusätzliche Fahrgäste** gewonnen, da bei den Zeitkarten die durch die Schulwegkostenträger finanzierten Ausbildungszeitkarten dominieren.
  - ✔ Variante 3 **wahrt** im Vergleich zu Variante 2 die **Preiswürdigkeit des Leistungsangebots**.

## Agenda

- ▼ Ausgangslage
- ▼ Methodischer Ansatz und Datengrundlage
- ▼ Ergebnisse
- ▼ Fazit

## Fazit – Zusammenfassung der Ergebnisse



---

## Fazit – Empfehlungen

### ▼ **Schlussfolgerungen:**

- ▼ Durch die Preisabsenkung werden v.a. große Mindereinnahmen bei den Bestandskunden erzielt.
- ▼ Der Nachfragezuwachs ist gering, da ein Großteil der „neuen“ Jahreskartenkunden bereits heute Monatskarten nutzt.
- ▼ Von den drei kommunalpolitischen Zielen werden mit dem 365-Euro-Ticket nur sozialpolitische Forderungen befriedigt. Eine Erreichung der Klimaschutzziele und eine Modal-Split-Verschiebung zu Lasten des MIV sind durch eine singuläre Preisabsenkung nicht zu erwarten. Hierzu wäre eine Kombination mit anderen Maßnahme notwendig, wie z. B. :
  - ▼ Ausweitung des ÖPNV-Angebots im gesamten Verbundgebiet und Anpassung der Nutzenschwellen zwischen Bartarif und Zeitkarten, als Anreiz für den Kunden ins Abo zu wechseln
  - ▼ Umsetzung zusätzlicher Gegenmaßnahmen im MIV (z.B. Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung)
  - ▼ Abbau von Zugangshemmnissen im Gelegenheitsverkehr z.B. durch Digitalisierung

Vielen Dank  
für Ihre Aufmerksamkeit!