Untersuchung zum Sozialtarif in Nürnberg

Juni 2012

Socialdata

Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung GmbH
Fürstenrieder Straße 284

81377 München

Telefon: 089 / 71 08 - 1
Telefax: 089 / 71 64 20
E-Mail: socialdata@socialdata.de

Einführung
in die Sozialticket-Problematik
durch VAG

P R O J E K T - D E S I G N

Das für dieses Projekt erarbeitete Design beruht auf drei wichtigen Säulen.

Verhalten: Das Mobilitätsverhalten der Besitzer eines Nürnberg-Passes wurde über ein ganzes Jahr erhoben, zusammen mit der kontinuierlichen Erhebung des Mobilitätsverhaltens, die die VAG Nürnberg seit über 20 Jahren durchführt (KONTIV).

Die gewählte Erhebungsmethodik (schriftlich / postalisch mit telefonischer Motivation und Validierung) hat sich bewährt und liefert valide Ergebnisse. Alle Mitglieder eines Haushaltes berichten ihre Mobilität in einem Tagebuch zu einem vorgegebenen Stichtag (über das gesamte Jahr verteilt; 365 Stichtage).

In der Befragung wurde eine Antwortquote von 60 % erreicht. Es wurden 805 Haushalte (netto) befragt mit 2.057 Haushaltsmitgliedern (darunter 1.521 mit Nürnberg-Pass). Damit wurde die vertragliche Vorgabe übertroffen (siehe nächste Seite).

Tarifsensibilität: Die für realitätsgerechte Abschätzungen der Reaktionen auf Veränderungen im Tarifsystem erforderlichen Tarifsensibilitäten (in einfacherer Form Preiselastizitäten) wurden in mündlichen Interviews mit dem ganzen Haushalt ermittelt. Auf die (gebräuchliche) Abfrage „Was würden Sie machen, wenn?“ oder eine dieser Varianten wurde verzichtet.

Stattdessen wurde mit den Haushalten ihr Haushaltsbudget ermittelt und ihr Fahrkarten-Kaufverhalten erfasst. Durch neue Angebote angeregte Veränderungen mussten dann im Rahmen des Haushaltsbudgets vollzogen werden. Auf diese Weise kann die Reaktion auf neue Angebote wesentlich vielfältiger und valider ermittelt werden.

Insgesamt wurden 103 Personen befragt, bei einer Ausschöpfung von 58 % (siehe nächste Seite). Die Ergebnisse dieser Befragung wurden für die gesamte Verhaltensstichprobe simuliert.

Tarifmodell: Alle erhobenen Daten wurden in das SOCIALDATA-Tarifmodell eingespeist. Dieses Modell ist seit über zehn Jahren für die VAG im Einsatz und wird kontinuierlich verbessert. Es kann – im Gegensatz zu herkömmlichen Modellen – alle Reaktionen bei einem Tarifwechsel abbilden (Verkehrsmittelwechsel, Fahrkartenwechsel, „natürliche“ Zu- und Abgänge etc.).

Dafür wurden – in Absprache mit dem Auftraggeber – vier Tarifvarianten formuliert. Dabei war das wichtigste neue Element – neben verschiedenen Preissenkungen – die Aufspaltung des bisherigen Sozialtickets in ein Single-(ohne Mitnahme) und ein Mitnahme-Ticket zu den bei der VAG üblichen Mitnahme-Bedingungen.

MOBILITÄTSERHEBUNG "SOZIALTICKET"

- KONTIV® 2011 -

Vertragssoll: 800 Personen (netto)

Befragungszeitraum: 01.01.2011 bis 31.12.2011

Feldverlauf:

	Gesamt (Haushalte)
Haushalts-Brutto	2.000
QNA[1)]	665
Bereinigtes Brutto	1.335
Befragte Haushalte	**805[2)]**
Ausschöpfung in %	**60**

1) Qualitätsneutrale Ausfälle (unbekannt verzogen; verstorben etc.)

2) Da die Zahl der Personen mit Nürnberg-Pass pro Haushalt nicht bekannt war, wurden zur Sicherheit 800 Haushalte netto befragt. Die Zahl der erfassten Personen liegt jetzt bei 2.057 (und 1.521 Personen mit Nürnberg-Pass); sämtlich ohne Altersbegrenzung.

VERTIEFENDE BEFRAGUNG "SOZIALTICKET"

- Mündliche Befragung -

Vertragssoll: 100 Personen (netto)

Befragungszeitraum: Oktober 2011

Feldverlauf:

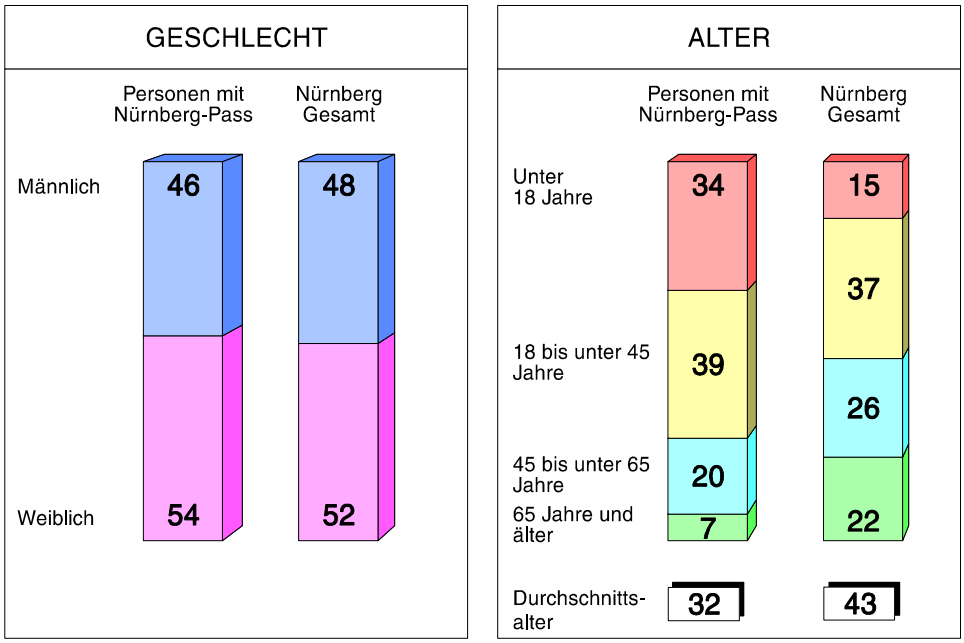
	Gesamt (Personen ab 14 Jahren)
Personen-Brutto	250
QNA[1)]	72
Bereinigtes Brutto	178
Befragte Personen	**103[2)]**
Ausschöpfung in %	**58**

1) Qualitätsneutrale Ausfälle (unbekannt verzogen; verstorben etc.)

2) Die zu den Tarifberechnungen nötigen Werte wurden mit dem SOCIALDATA-Tarifmodell für den gesamten Bestand der Verhaltenserhebung simuliert.

ALTER UND GESCHLECHT

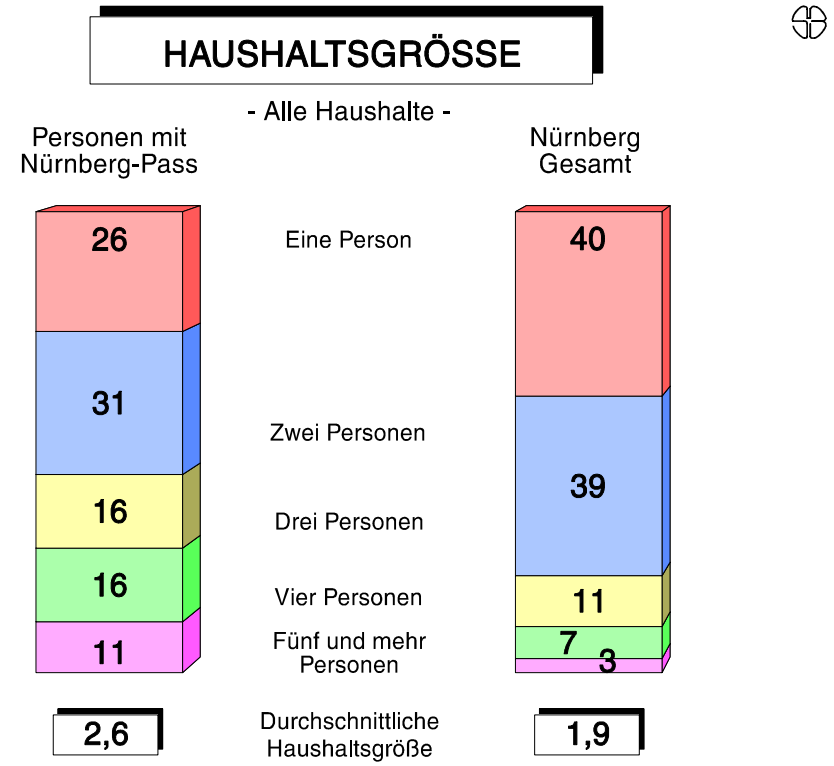
- Alle Haushalte -



Der Männer/Frauen-Anteil bei Personen mit Nürnberg-Pass unterscheidet sich nur unwesentlich von der Gesamt-Bevölkerung.

Dagegen gibt es deutlichere Unterschiede in der Altersstruktur. Personen mit Nürnberg-Pass sind im Durchschnitt 11 Jahre jünger, der Anteil der unter 18-Jährigen ist mehr als doppelt so hoch und der der über 65-Jährigen weniger als ein Drittel.

Drei Viertel nicht älter als 45 Jahre, nur wenige im Rentenalter.



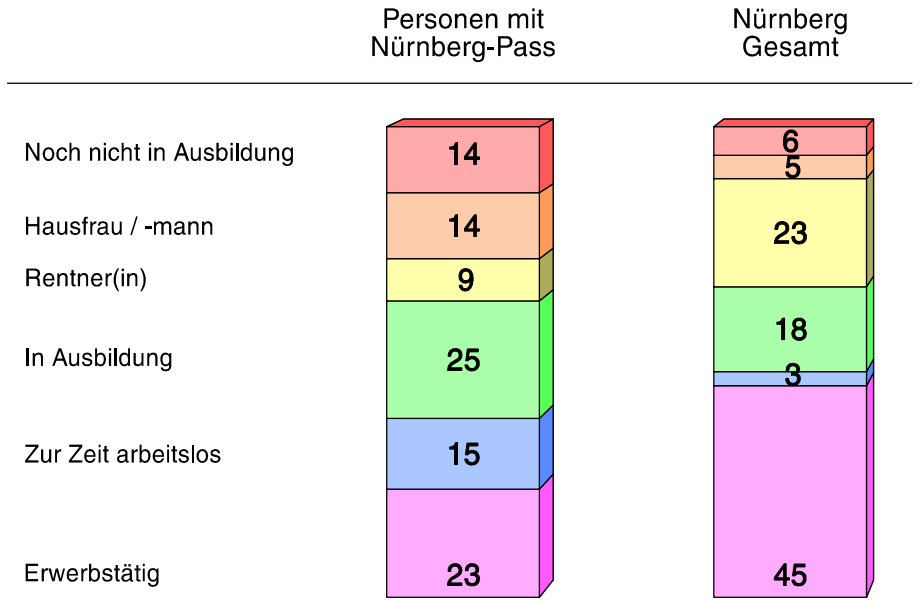
Ein Haushalt mit Nürnberg-Pass-Besitzern umfasst im Durchschnitt 2,6 Personen und ist damit um ein Drittel größer als in Nürnberg-Gesamt. Je ein Sechstel besteht aus drei oder vier Personen, jeder neunte aus fünf und mehr.

Gleichwohl liegt der Anteil der Ein- und Zweipersonen-Haushalte noch deutlich über 50 % (Nürnberg vier Fünftel).

Nürnberg-Pass-Besitzer: Viele kleine Haushalte,
aber auch doppelt so viele große Haushalte wie im Nürnberger Durchschnitt.

ERWERBSTÄTIGKEIT

- Alle Haushalte -

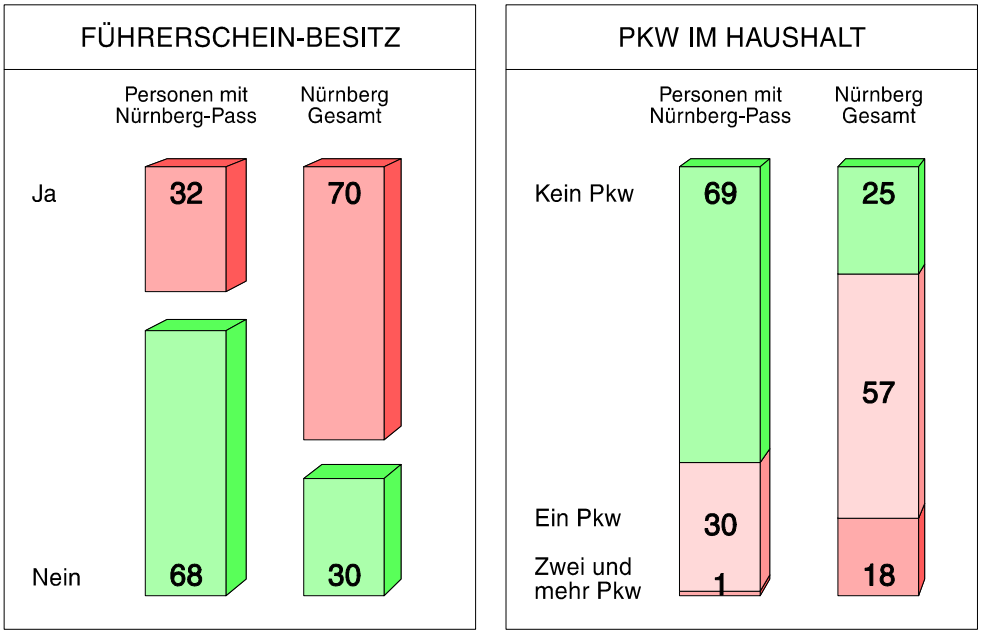


Im Vergleich zur Gesamt-Stadt finden sich bei den Personen mit Nürnberg-Pass halb so viele Erwerbstätige und relativ wenige Rentner(innen). Deutlich überrepräsentiert sind dagegen Arbeitslose (15 : 3), Hausfrau / Hausmann (14 : 5) und noch nicht in Ausbildung (14 : 6).

Geringe Erwerbstätigkeit, höhere Arbeitslosigkeit und stärkerer Anteil an Personen in Ausbildung.

FÜHRERSCHEIN UND PKW

- Alle Haushalte -



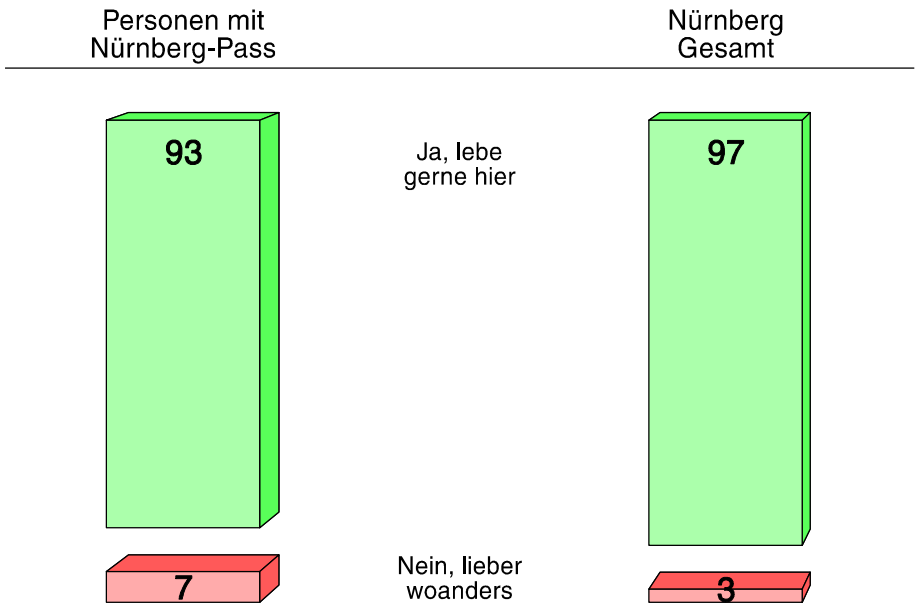
Sieben von zehn Nürnberger(innen) haben eine Fahrberechtigung für einen Pkw. Bei Personen mit Nürnberg-Pass ist dieses Verhältnis umgekehrt.

Entsprechend verfügt nur ein knappes Drittel der Nürnberg-Pass-Besitzer über einen Pkw im Haushalt (Nürnberg Gesamt: 75 %).

Verfügbarkeit von Pkw stark eingeschränkt.

LEBEN IN NÜRNBERG

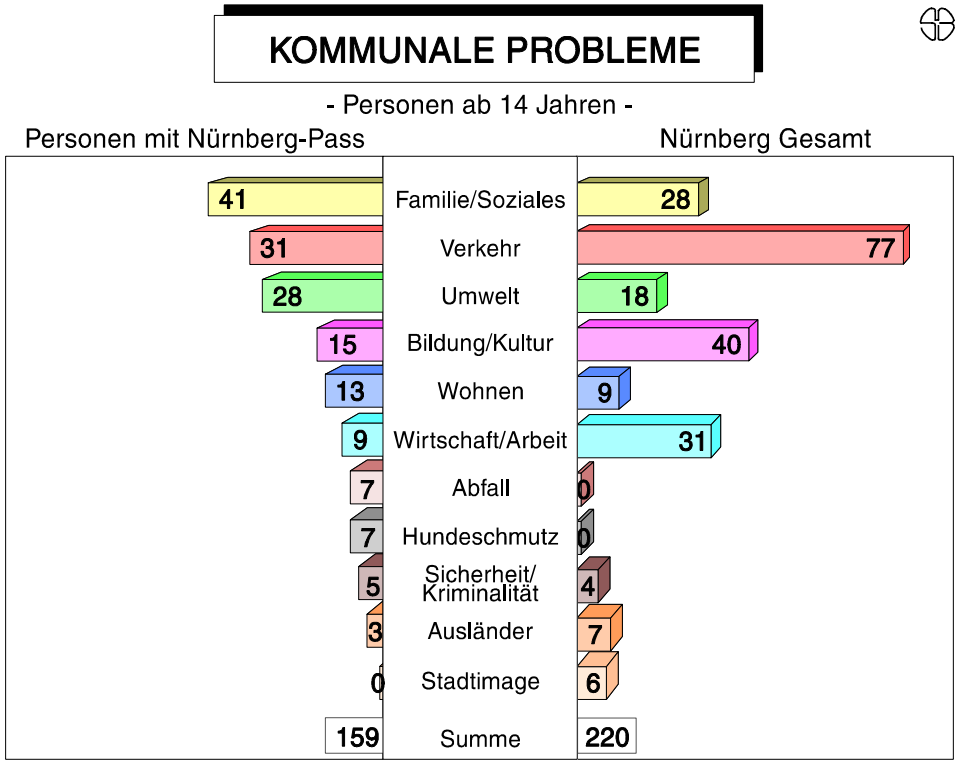
- Personen ab 14 Jahren -



Über 90 % der Personen mit Nürnberg-Pass (ab 14 Jahren) leben gerne in Nürnberg. Damit erreichen sie fast den für die Gesamtstadt ermittelten (Spitzen-) Wert.

Negative Einschätzungen haben fast immer mit „stadtfremden“ Faktoren zu tun (Familienmitglieder, die woanders leben, Sehnsucht nach „der alten Heimat“ etc.).

Sehr positive Bewertung der Stadt Nürnberg als Lebensraum.



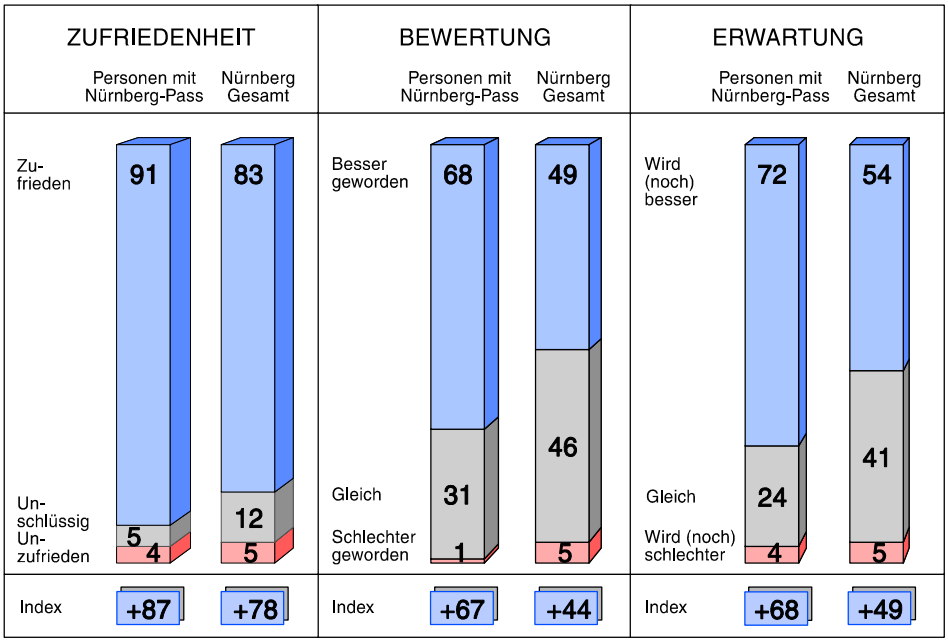
Während die Nürnbergerinnen und Nürnberger (ab 14 Jahren) traditionell die größten kommunalen Probleme bei Verkehr (vor allem), Bildung / Kultur und Wirtschaft / Arbeit sehen, steht bei den Nürnberg-Pass-Familien das Thema Familie / Soziales im Vordergrund. Auch bei den Themen Umweltschutz, Wohnen und Abfall / Schmutz sind sie kritischer als die Bevölkerung insgesamt.

Allerdings ist die Vielfalt der Nennungen bei den Personen mit Nürnberg-Pass deutlich geringer (1,59 pro Person = 159 %).

„Familie / Soziales“ als größtes Problem, Verkehr kaum wichtiger als Umwelt.

EINSCHÄTZUNG ÖPNV

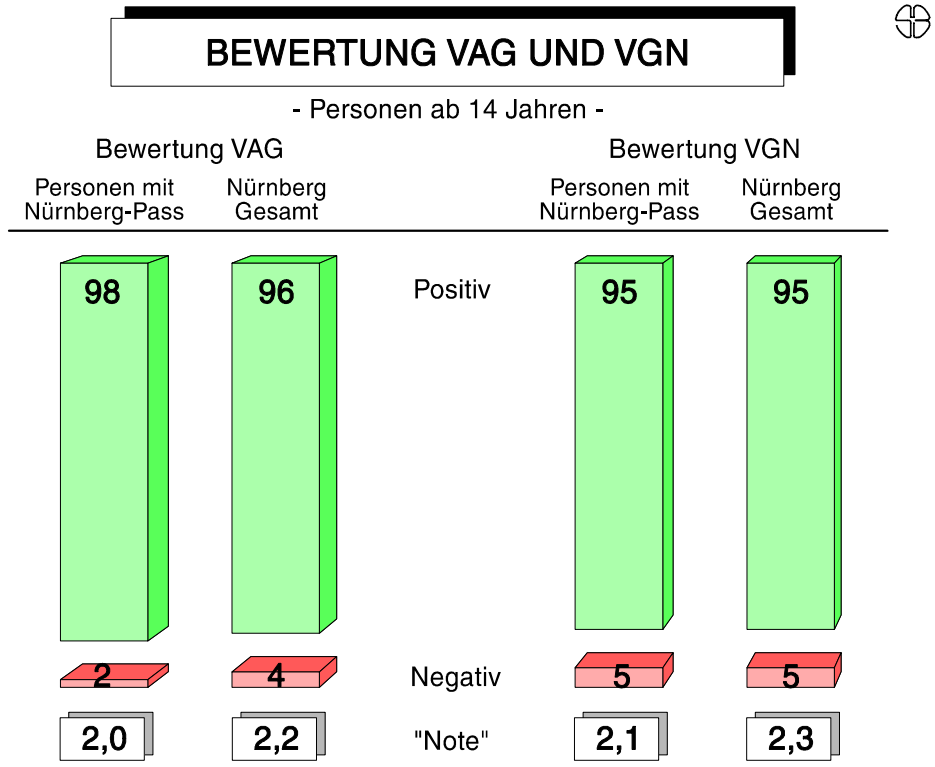
- Personen ab 14 Jahren -



Neun von zehn Nürnberg-Pass-Besitzern (ab 14 Jahren) sind mit dem derzeitigen ÖPNV-Angebot in Nürnberg zufrieden, nur 4 % sind es nicht (Zufriedenheitsindex: +87, aus 91-4). Damit liegt ihre Zufriedenheit noch über dem – bereits sehr hohen – Durchschnitt für Gesamt-Nürnberg.

Diese positiv(er)e Bewertung setzt sich fort bei der Einschätzung der Entwicklung in den letzten Jahren und in der Zukunft.

Außerordentlich positive Einschätzung des gegenwärtigen ÖPNV-Angebotes.



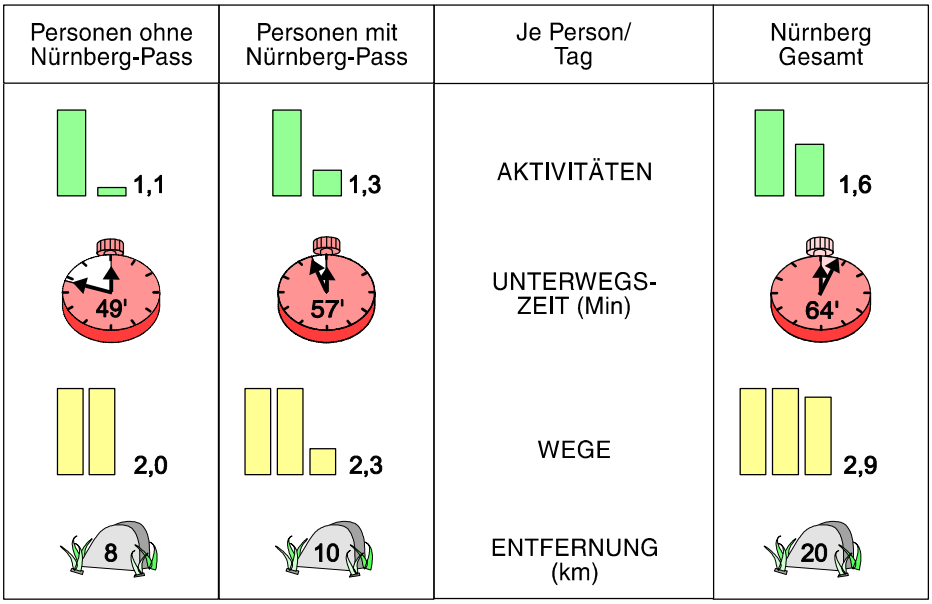
Auf einer Schulnoten-Skala von 1 bis 6 erreicht die VAG bei Personen mit Nürnberg-Pass die Note 2,0 (Nürnberg Gesamt 2,2); nur einer von fünfzig (2 %) vergibt die Note 4, 5 oder 6.

Die Bewertung des VGN ist in beiden Gruppen fast genauso gut (Personen ab 14 Jahren).

Ausgesprochen positive Bewertung von VAG und VGN.

MOBILITÄT

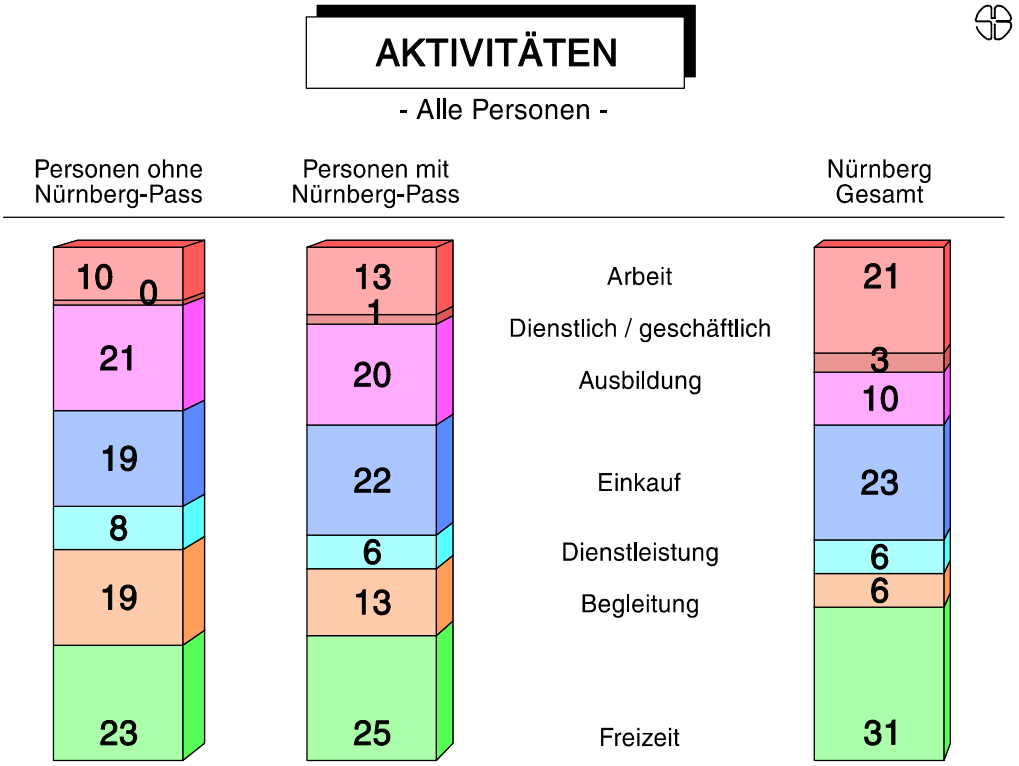
- Alle Personen -



Die Nürnberger(innen) erledigen im Jahresdurchschnitt 1,6 Aktivitäten pro Tag außer Haus. Dazu machen sie 2,9 Wege, brauchen 64 Minuten (Unterwegszeit) und legen (im Alltagsverkehr) täglich 20 Kilometer zurück.

Bei den Personen mit Nürnberg-Pass – und noch mehr bei ihren Haushaltsmitgliedern – zeigt sich eine deutlich geringere Mobilität. Die täglich zurückgelegte Entfernung halbiert sich im Vergleich zur Gesamt-Bevölkerung, die tägliche Unterwegszeit ist dagegen nur geringfügig niederer.

Geringere Mobilität und deutlich geringerer Aktionsradius.



Personen mit Nürnberg-Pass und ihre Haushaltsmitglieder haben weniger Arbeits- aber doppelt so viele Ausbildungswege wie die Gesamt-Bevölkerung.

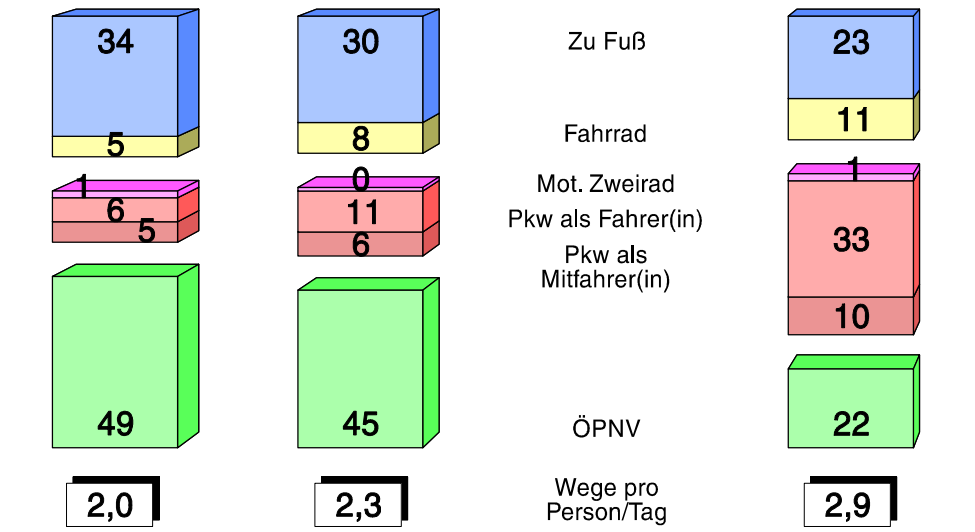
Ihr Anteil an Einkaufswegen ist nahezu gleich hoch, ebenso der bei denen Dienstleistungen (Post, Arzt etc.) in Anspruch genommen werden.

Der Anteil an Freizeit-Aktivitäten ist geringer, aber Wege zur Begleitung anderer Personen (Kinder, Senioren) ist zwei- bis dreimal so hoch wie in Nürnberg insgesamt.

Hoher Aufwand für die Begleitung von Familienmitgliedern.

VERKEHRSMITTELWAHL

- Alle Personen -



Bei den Personen mit Nürnberg-Pass ist der öffentliche Nahverkehr das dominierende Verkehrsmittel (45 bzw. 49 % aller Wege und damit etwa doppelt so hoch wie in Nürnberg-Gesamt).

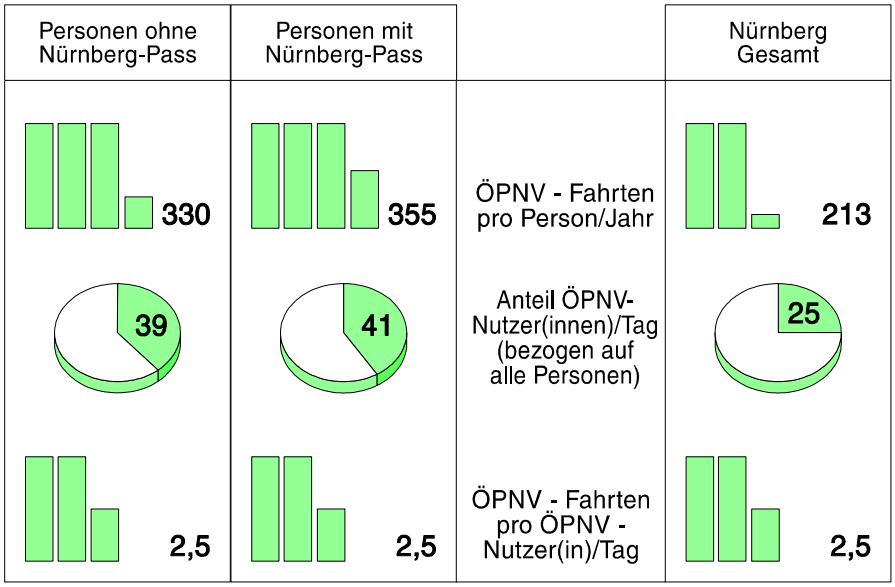
Beim nichtmotorisierten Verkehr liegt der Anteil der Fußwege über und der der Fahrradwege unter dem Gesamt-Durchschnitt.

Bei jedem neunten Weg sind Personen mit Nürnberg-Pass als Pkw-Fahrer unterwegs, bei jedem sechzehnten als Mitfahrer in einem Pkw.

Intensive Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, hoher Anteil Fußwege.

ÖPNV-NUTZUNG

- Alle Personen -



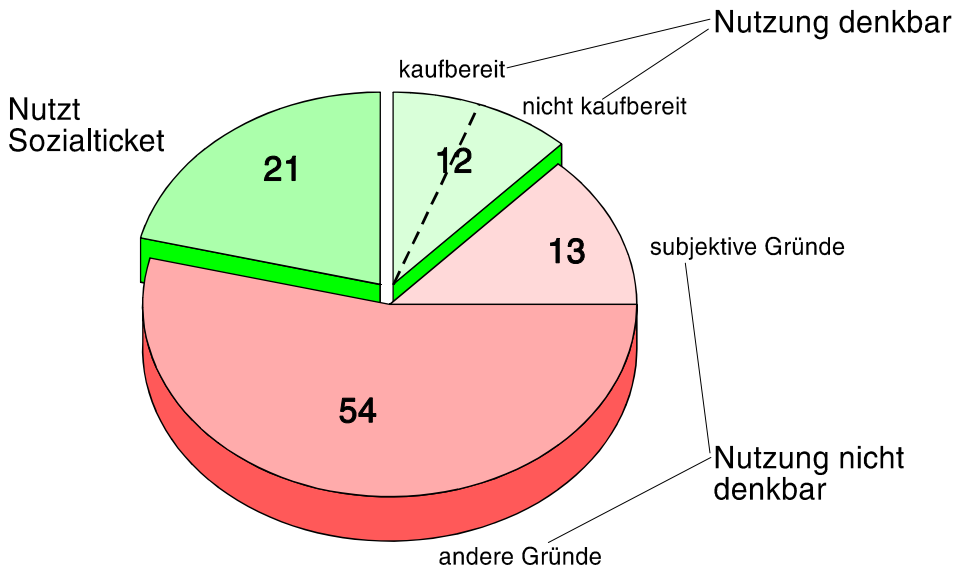
Jede(r) vierte Nürnberger(in) ist an einem durchschnittlichen Tag des Jahres mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Bei 2,5 Fahrten pro Tag ergeben sich 213 Fahrten pro Jahr (gerechnet für die Anwesenheitstage).

Personen mit Nürnberg-Pass zeigen die gleiche tägliche Nutzungsintensität (2,5 Fahrten), nutzen den ÖPNV aber sehr viel öfter (41 bzw. 39 %). Hieraus errechnen sich 355 bzw. 330 Fahrten pro Jahr.

Etwa 40 % nutzen den ÖPNV (mit über 350 Fahrten / Jahr).

NUTZUNG SOZIALTICKET

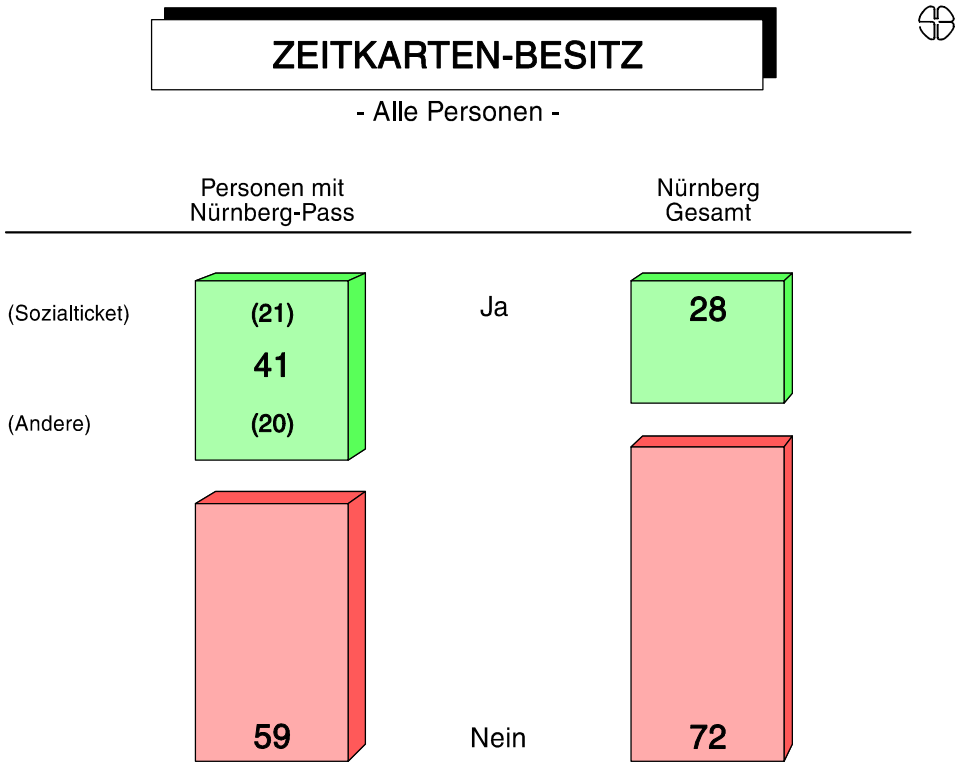
- Personen mit Nürnberg-Pass -



Von allen Personen mit Nürnberg-Pass, hat 2011 ein gutes Fünftel (21 %) das Sozialticket genutzt. Für zwei Drittel kam die Nutzung nicht in Frage, meist aus „externen“ Gründen (z. B. Ausschlusszeiten bei Berufstätigkeit, zu jung, körperliche Einschränkungen etc.)

Bei 25 % waren subjektive Gründe für die Nicht-Nutzung ausschlaggebend. Davon waren gut die Hälfte „harte“ Ablehner; die andere Hälfte teilt sich nochmals in zwei gleiche Teile von kaufbereiten und nicht kaufbereiten Personen (z. B. Verunsicherung durch die Bindung / Bezahlung für einen ganzen Monat). Damit gibt es für das Sozialticket in seiner gegenwärtigen Form ein Potential, das knapp ein Drittel der bisherigen Nutzer umfasst (6 %).

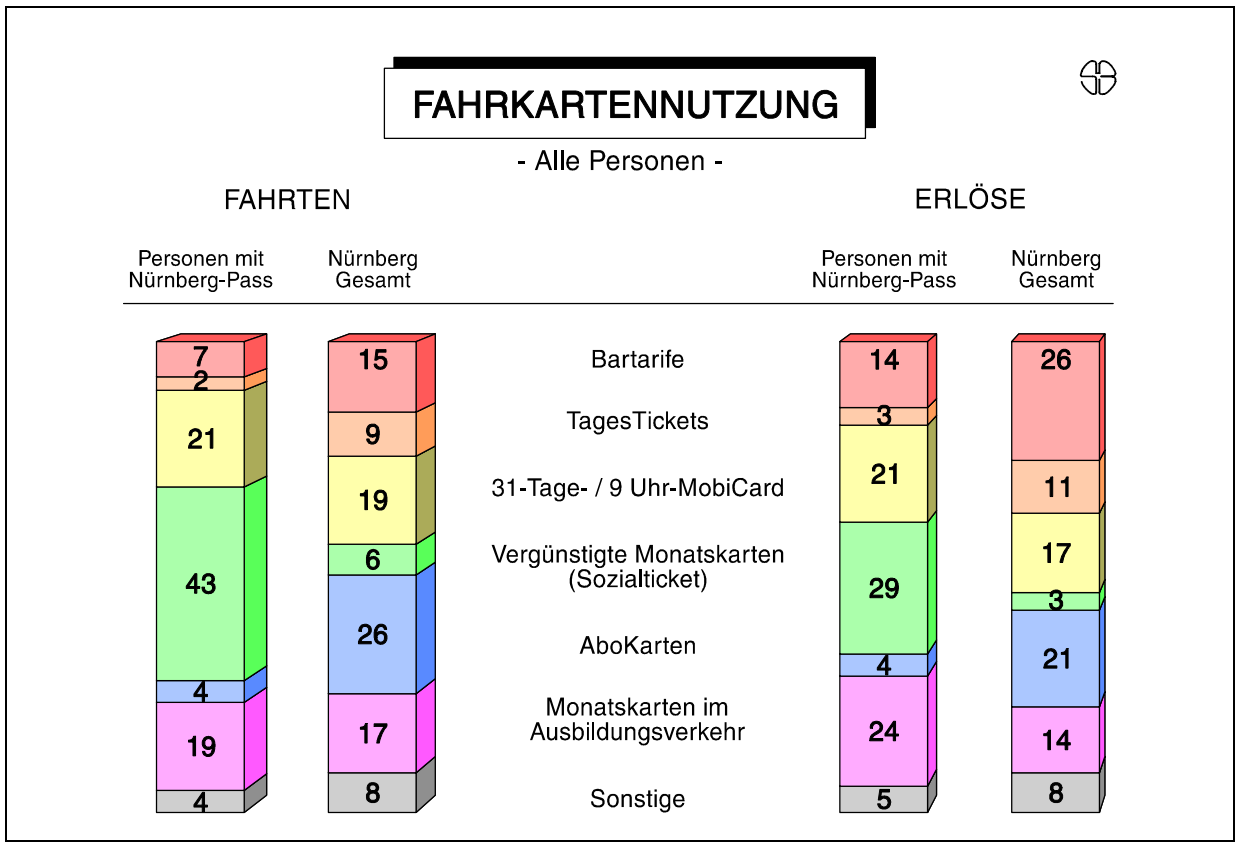
Potential-Reserve beim bestehenden Angebot fast ein Drittel.



Gut jede(r) vierte Nürnberger(in) hat eine Zeitkarte zur Nutzung des ÖPNV.

Bei den Personen mit Nürnberg-Pass (alle Personen) steigt dieser Anteil auf 41 % an. Allerdings handelt es sich nur in der Hälfte der Fälle um ein Sozialticket, bei nahezu gleich vielen Fällen wird eine andere Zeitkarte gekauft (Mobi-Card, Abo etc.).

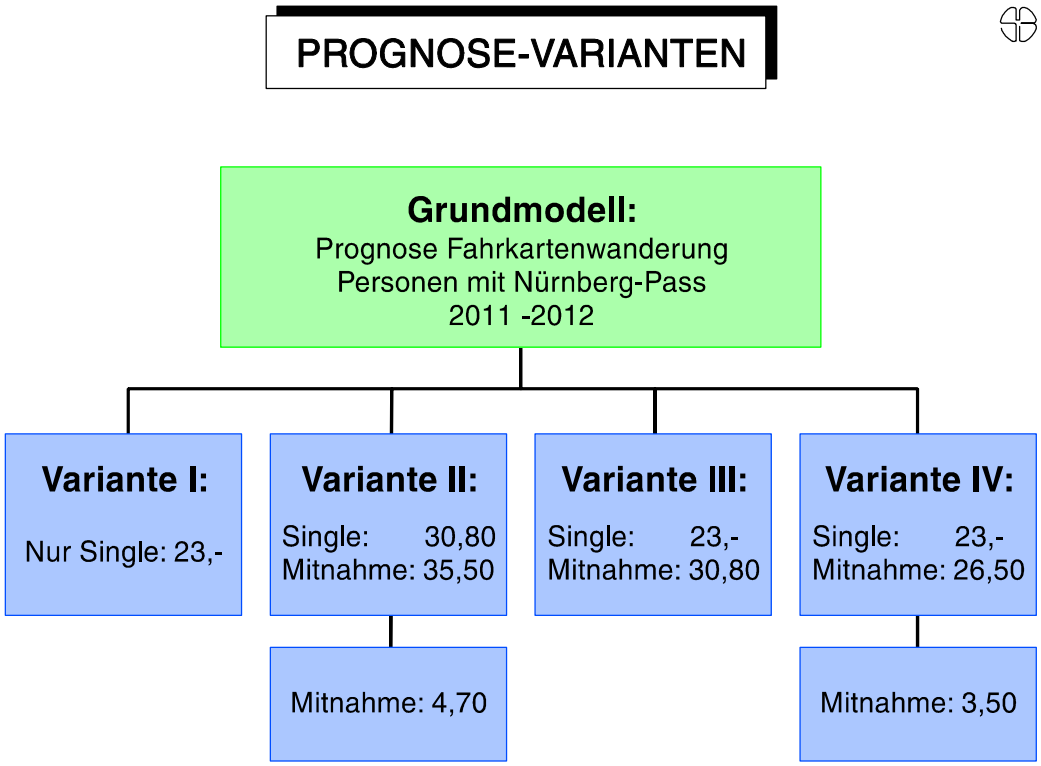
Sozialticket und andere Zeitkarten halten sich die Waage.



Personen mit Nürnberg-Pass benutzen ein Sozialticket bei 43 % ihrer ÖPNV-Fahrten. Bei 25 % benutzen sie MobiCards oder Abos, bei 9 % den Bartarif und 19 % ihrer Fahrten erledigen sie mit einer Monatskarte im Ausbildungsverkehr.

Vom gesamten Etat, den der durchschnittliche Haushalt mit Nürnberg-Pass für den ÖPNV aufwendet, entfällt nur ein gutes Viertel (29 %) auf das Sozialticket. Die korrespondierenden Werte im Bartarif liegen bei 17 % und bei der MobiCard bei 21 % (und damit höher als im Durchschnitt der Stadt).

Nur 43 % der Fahrten und 29 % der Einnahmen durch Sozialticket.

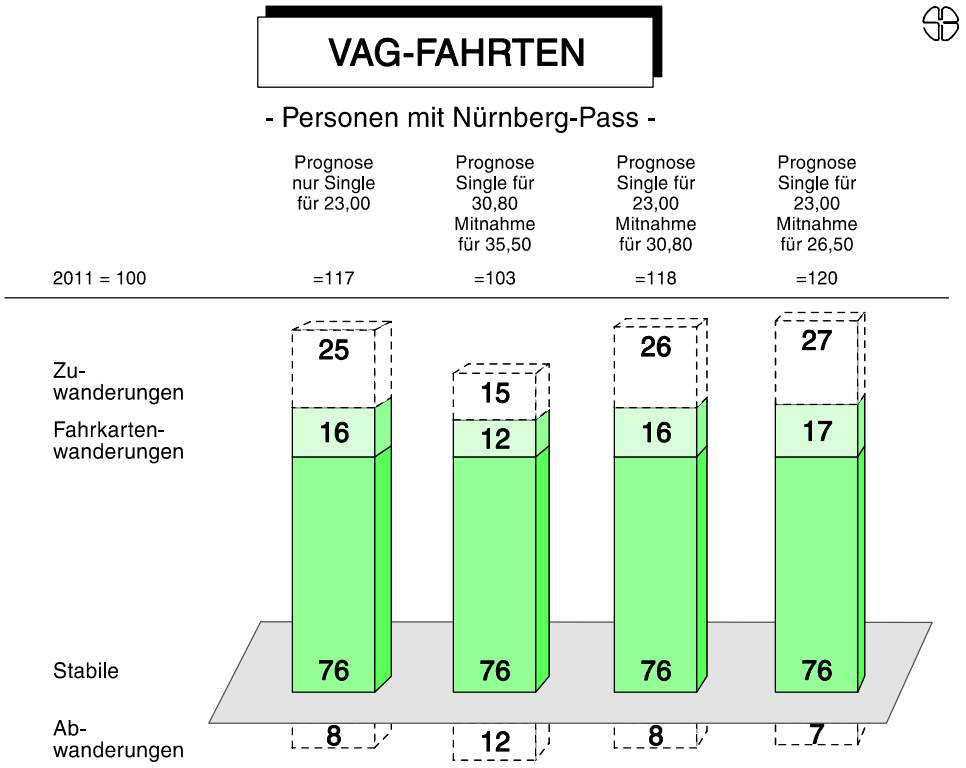


Für das Projekt wurden vier Prognose-Varianten formuliert. Drei dieser Varianten (II bis IV) bieten zwei Tickets an: Ein „Single"-(Mitnahme ausgeschlossen) und ein „Mitnahme-Ticket" (zu den üblichen Bedingungen).

In Variante I wird das bisherige Sozialticket zum Preis von € 23,-- angeboten (Mitnahme ausgeschlossen). In Variante III gilt der bisherige Preis € 30,80 für ein Ticket, das die Mitnahme erlaubt und ein korrespondierendes Single-Ticket wird ebenfalls für € 23,-- angeboten.

Die Varianten II und IV sehen den alten Preis (€ 30,80) bzw. den neuen ermäßigten Preis (€ 23,--) für das Single-Ticket vor. Der Aufschlag für das dazu „passende" Mitnahme-Ticket wurde über das Tarifmodell berechnet. Daraus ergaben sich € 4,70 für Variante II (Gesamtpreis € 35,80) und € 3,50 für Variante IV (Gesamt € 26,50).

Aufsplittung in Tickets zur Single- und zur Mitnahme-Nutzung.



Der größte Fahrtenzuwachs insgesamt wird mit 20 % bei Variante IV erreicht; Zuwächse in ähnlicher Größenordnung verzeichnen die Varianten III (18 %) und I (17 %). Dagegen kann Variante II nur in geringem Ausmaß zusätzliche Nachfrage generieren (3 %).

Diese Zuwächse sind der Saldo aus Zu- und Abgängen. Jedes ÖPNV-System verzeichnet natürliche Abwanderungen, die durch Zuwächse ausgeglichen werden müssen, um alleine den Bestand zu erhalten. Diese Abgänge liegen bei der Zielgruppe Nürnberg-Pass im Bereich von 7 - 12 % (und sind damit geringer als bei der Gesamt-Bevölkerung).

Zusätzliche Veränderungen ergeben sich durch Fahrkarten-Wanderungen. Personen mit Nürnberg-Pass nutzen ja in großem Umfang auch andere Tarifangebote und werden je nach Variante stärker (17 %) oder schwächer (12 %) dazu motiviert zum / vom Sozialticket zu wechseln.

Allerdings reagieren durchgängig drei Viertel (76 %) auf keines der Angebote in irgendeiner Form.

Das bestehende Angebot stellt drei Viertel der Nutzer zufrieden.

ZWISCHEN – FAZIT

Die bisherigen Ergebnisse zeigen, dass sich die gewählten Prognose-Varianten in zwei Gruppen unterteilen lassen:

- Höhere Preise und geringere Fahrgastzuwächse
  (Variante II)
- Niedrigere Preise und höhere Fahrgastzuwächse
  (Variante I, III und IV)

Die nachfolgenden Modellberechnungen werden zeigen, dass sich die Varianten I, III und IV hinsichtlich ihrer monetären Auswirkung nur wenig unterscheiden (Der Hauptgrund hierfür liegt darin, dass die Personen mit Nürnberg-Pass bisher in so großem Umfang reguläre – und damit relativ teure – Fahrkarten kaufen. Wenn sie bei diesen Fahrten auf ein günstigeres Sozialticket wechseln, ist der Einnahmeverlust so hoch, dass er nur durch ein Vielfaches an Nachfragesteigerung überhaupt kompensiert werden könnte).

Aufgrund der geringen Unterschiede zwischen den drei „billigeren“ Varianten wurde beschlossen, einen intensiven Vergleich zwischen Variante II (teurere Version) und Variante IV (höchste Nachfragesteigerung) durchzuführen.

Alle Ergebnisse für die anderen beiden Varianten werden ebenfalls dargestellt, aber nicht gesondert kommentiert.

FAHRTENHÄUFIGKEITEN

- Personen mit Nürnberg-Pass -

SOZIALTICKETS	FAHRTEN			
	GESAMT	FAHRTEN DURCH FAHRKARTEN-BESITZER	FAHRTEN DURCH MITNAHME	ANTEIL
IST	**63**	**63**		
Nur Single 23,--	**60**	**60**		
Szenario Single 30,80 / Mitnahme 35,50	**64,7**	**63**	**1,7**	
Single 30,80	**63**	**63**		**89 %**
Mitnahme 35,50	**74**	**63**	**11**	**11 %**
Szenario Single 23,-- / Mitnahme 30,80	**61,4**	**60**	**1,4**	
Single 23,--	**60**	**60**		**94 %**
Mitnahme 30,80	**85**	**60**	**25**	**6 %**
Szenario Single 23,-- / Mitnahme 26,50	**61,6**	**60**	**1,6**	
Single 23,--	**60**	**60**		**84 %**
Mitnahme 26,50	**70**	**60**	**10**	**16 %**

Gegenwärtig werden mit dem Sozialticket 63 Fahrten pro Monat durchgeführt; eine Mitnahme ist nicht möglich.

Bei Variante II bleibt diese Fahrtenhäufigkeit sowohl für das Single- als auch das Mitnahme-Ticket erhalten. Zusätzlich generiert das Mitnahme-Ticket elf weitere Fahrten von Mitfahrern.

Da aber das Mitnahme-Ticket nur einen Marktanteil von 11 % erreicht, ergibt sich als gesamte Fahrtenhäufigkeit für Variante II (Single- und Mitnahme-Ticket zusammen) ein Wert von knapp 65 Fahrten pro Monat.

Geringe Resonanz des Mitnahme-Tickets und leicht erhöhte Fahrtenhäufigkeit bei Variante II

FAHRTENHÄUFIGKEITEN

- Personen mit Nürnberg-Pass -

SOZIALTICKETS	FAHRTEN GESAMT	FAHRTEN DURCH FAHRKARTEN-BESITZER	FAHRTEN DURCH MITNAHME	ANTEIL
IST	**63**	**63**		
Nur Single 23,--	**60**	**60**		
Szenario Single 30,80 / Mitnahme 35,50	**64,7**	**63**	**1,7**	
Single 30,80	**63**	**63**		**89 %**
Mitnahme 35,50	**74**	**63**	**11**	**11 %**
Szenario Single 23,-- / Mitnahme 30,80	**61,4**	**60**	**1,4**	
Single 23,--	**60**	**60**		**94 %**
Mitnahme 30,80	**85**	**60**	**25**	**6 %**
Szenario Single 23,-- / Mitnahme 26,50	**61,6**	**60**	**1,6**	
Single 23,--	**60**	**60**		**84 %**
Mitnahme 26,50	**70**	**60**	**10**	**16 %**

Der geringe Preis von Variante IV spricht auch bisherige Nicht-Nutzer an. Sie nutzen meist den ÖPNV weniger; deshalb sinkt die monatliche Fahrtenhäufigkeit insgesamt (auch hier bei beiden Varianten) auf 60 ab.

Auch in dieser Variante würde sich die große Mehrheit für die Single-Version entscheiden; nur jeder sechste wählt die Mitfahr-Variante. Bei zehn Mitfahrten pro Monat ergäbe sich eine durchschnittliche Fahrtenhäufigkeit von knapp 62 Fahrten pro Monat.

Mitnahme-Version interessiert jeden sechsten;
das ist die höchste Resonanz unter allen Varianten.

SZENARIEN

	Entwicklung Sozialticket Verkäufe	Entwicklung Fahrten Nürnberg-Pass Inhaber	Entwicklung Erlöse absolut	Marktanteil Sozialticket (Fahrten)	Anteil Mitfahrer an den Sozialticket Fahrten
Nur Single 23,-	+52%	+17%	-176.000 €	54%	-
Single 30,80 Mitnahme-option 35,50	+1%	+3%	+28.000 €	44%	11%
Single 23,- Mitnahme-option 30,80	+52%	+18%	-177.000 €	55%	6%
Single 23,- Mitnahme-option 26,50	+59%	+20%	-180.000 €	57%	16%

Variante II würde zu einer Steigerung des Ticket-Absatzes um 1 % und der Fahrten um 3 % führen.

Der Marktanteil des Sozialtickets läge damit bei 44 % der ÖPNV-Fahrten von Personen mit Nürnberg-Pass (bisher 42 %); dazu kämen 11 % Fahrten von Mitfahrern

Dieser eher geringe Nachfrage-Zuwachs wäre nahezu kostenneutral: Gegenüber der bisherigen Situation wären jährlich Mehreinnahmen von € 28.000,-- zu erwarten.

Geringe Nachfragesteigerung und geringe Mehr-Erlöse (Variante II).

SINGLE 30,80 / MITNAHME 35,50

- ERLÖSE IN 1000 -

Erlöszuwachs Sozialticket: **+132**

	VERLUSTE
Einzelfahrkarte	0
Streifenkarte	-12
TagesTickets	-2
7-Tage-MobiCard	0
31-Tage-MobiCard	-17
9 Uhr-MobiCard	-14
Solo 31	-2
JahresAbos	-9
Monatskarte für Schüler	-40
Sonstige	-8
GESAMT	-104

+28 Ergebnis im System

Durch Mehrverkäufe würde die Variante II gut 150.000 neue Fahrten im Jahr generieren und damit € 132.000,-- zusätzlich erlösen.

Die hierdurch entstehenden Erlös-Ausfälle bei bisher gekauften Fahrkarten (alleine € 40.000,-- bei MobiCards und Abo) summieren sich auf € 104.000,--. Damit verbleiben als (positive) Differenz € 28.000,-- pro Jahr.

Neu gekaufte Fahrkarten ersetzen bisherige im Bar- und Zeittarif.

SZENARIEN

	Entwicklung Sozialticket Verkäufe	Entwicklung Fahrten Nürnberg-Pass Inhaber	Entwicklung Erlöse absolut	Marktanteil Sozialticket (Fahrten)	Anteil Mitfahrer an den Sozialticket Fahrten
Nur Single 23,-	+52%	+17%	-176.000 €	54%	-
Single 30,80 Mitnahme-option 35,50	+1%	+3%	+28.000 €	44%	11%
Single 23,- Mitnahme-option 30,80	+52%	+18%	-177.000 €	55%	6%
Single 23,- Mitnahme-option 26,50	+59%	+20%	-180.000 €	57%	16%

Bei Variante IV würde sich der Verkauf von Sozialtickets um 59 % steigern, der Zuwachs an Fahrten läge jedoch deutlich darunter (+20 %). Der Grund liegt darin, dass billigere Varianten auch für Personen mit geringerer ÖPNV-Nutzung interessant sind.

Damit würde das Sozialticket bei den ÖPNV-Fahrten der Personen mit Nürnberg-Pass einen Marktanteil von 57 % erreichen (ein gutes Drittel höher als bisher). Zusätzlich kämen 16 % Fahrten von Mitfahrern hinzu.

Allerdings würde die Einführung dieser Variante zu einem negativen wirtschaftlichen Ergebnis führen (-180.000,-- €). Dieser Betrag unterscheidet sich nur unwesentlich von den erwarteten Einnahme-Minderungen bei den Varianten I und III.

Steigerung der Verkäufe um fast zwei Drittel und des Marktanteils um ein gutes Drittel

SINGLE 23,- / MITNAHME 26,50

- ERLÖSE IN 1000 -

Erlöszuwachs Sozialticket: **+565**

	VERLUSTE
Einzelfahrkarte	-5
Streifenkarte	-68
TagesTickets	-48
7-Tage-MobiCard	-5
31-Tage-MobiCard	-195
9 Uhr-MobiCard	-128
Solo 31	-24
JahresAbos	-32
Monatskarte für Schüler	-217
Sonstige	-23
GESAMT	-745

-180 Ergebnis im System

Die durch Mehrverkäufe erzielten Erlöse lägen bei Variante IV bei € 565.000,-- (etwa zwei Millionen neue Fahrten).

Diesen Erlösen stehen aber deutliche Verluste entgegen. Allein im Bartarif € 123.000,-- und fast € 400.000,-- bei den verschiedenen MobiCard- / Jahres-Abo-Varianten.

Insgesamt summieren sich die Minder-Einnahmen auf € 745.000,-- und erzeugen damit ein Minus von insgesamt € 180.000,-- pro Jahr.

Zusätzliche Erlöse werden durch Verluste im Bar- und Zeittarif kompensiert.