

Analyse und Strategieentwicklung zur Kurzstrecke in Heidelberg, Mannheim & Ludwigshafen

Kurzfassung Vorgehen und Ergebnisse



PROBST & CONSORTEN

MARKETING-BERATUNG

Altleutowitz 11
01157 Dresden

Telefon +49 351 42440-0
Telefax +49 351 42440-15
info@probst-consorten.de
www.probst-consorten.de

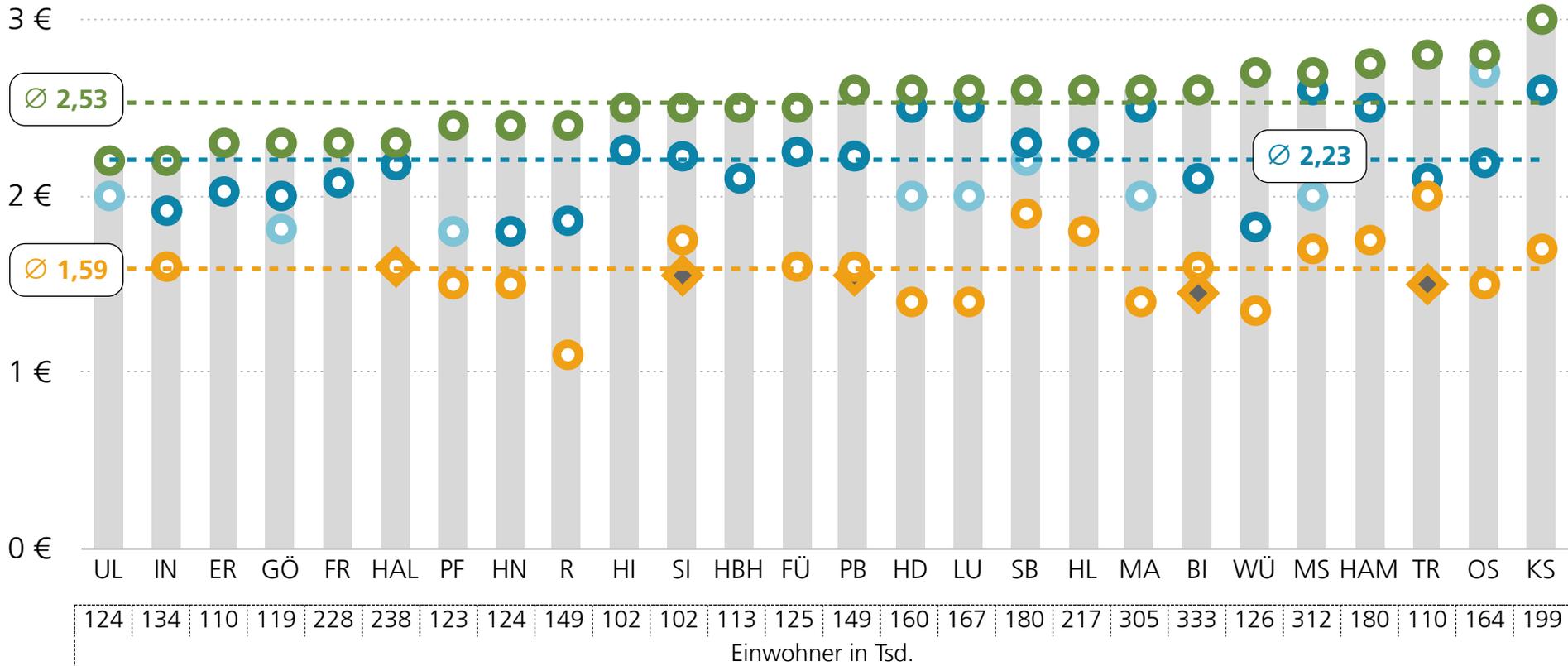
Dresden, 30. August 2018

Ricarda Rex, Dr. Michael Klier, Jakob Kunze

1 Handlungsmöglichkeiten – Preisvergleich Gelegenheitsnutzer

Die Bandbreite des Preisniveaus für Kurzstreckentickets ist in vergleichbaren Städten ähnlich. In einigen Städten gibt es kein Angebot.

Einzelpreis **Kurzstrecke / Mehrfahrten-Kurzstrecke** **Mehrfahrtenkarten / BC/Mobil-Preis**



Quelle: **PROBST & CONSORTEN** MARKETING-BERATUNG, kontinuierliche Tarifbeobachtung, Stand 07/2018

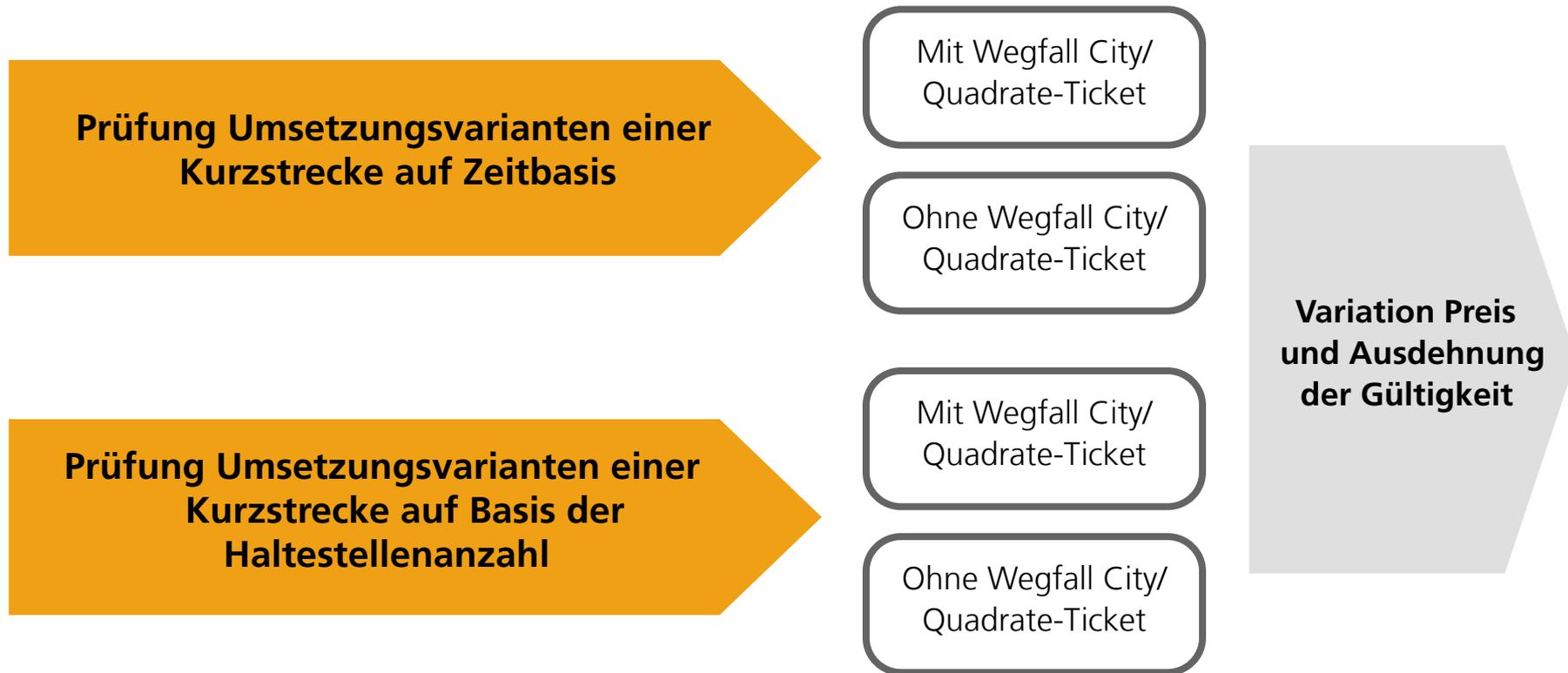
1 Handlungsmöglichkeiten – Ausgestaltung Kurzstreckenticket

Kurzstrecke ist nicht gleich Kurzstrecke. Sobald man die Zonenlogik verlässt, bieten sich viele Optionen.

<i>Gestaltungsoption</i>	<i>Vor- und Nachteile</i>
nach Haltestellenanzahl	<ul style="list-style-type: none">▶ üblichste Variante, einfach zu verstehen▶ sorgt in Einzelfällen (Stadtrand – eingemeindete Dörfer) für weite Fahrstrecken
nach Tarifpunkten	<ul style="list-style-type: none">▶ löst das Problem der ungleichen Haltestellendistanzen▶ sehr komplex, viele Einzelfallregelungen, hoher vertrieblicher Aufwand
nach Zeiteinheiten	<ul style="list-style-type: none">▶ nur in bestimmten Schritten kommunizier- und handhabbar▶ Fahrplanzeit vs. Echtzeit (Umgang bei Betriebsverzögerungen)▶ Anreiz zur Nutzung von Verbindungen mit hohen Reisegeschwindigkeiten
nach Kilometern	<ul style="list-style-type: none">▶ wird als gerecht empfunden (im Zusammenhang mit Kilometertarif)▶ Analog schwer zu kommunizieren (Liste der Kurzstreckenziele für jede Haltestelle)
nach Linien/ Unternehmen	<ul style="list-style-type: none">▶ Begrenzung auf einzelne Stadtbuslinien/Verkehrsunternehmen▶ geeignet für Kleinstädte ohne komplexes Verkehrsnetz
nach Innenstadtzone	<ul style="list-style-type: none">▶ folgt der Logik eines reinen Zonentarifs▶ Ortsteile am Stadtrand weiterhin leistungsgerecht bepreist (vgl. Regionaltarif)

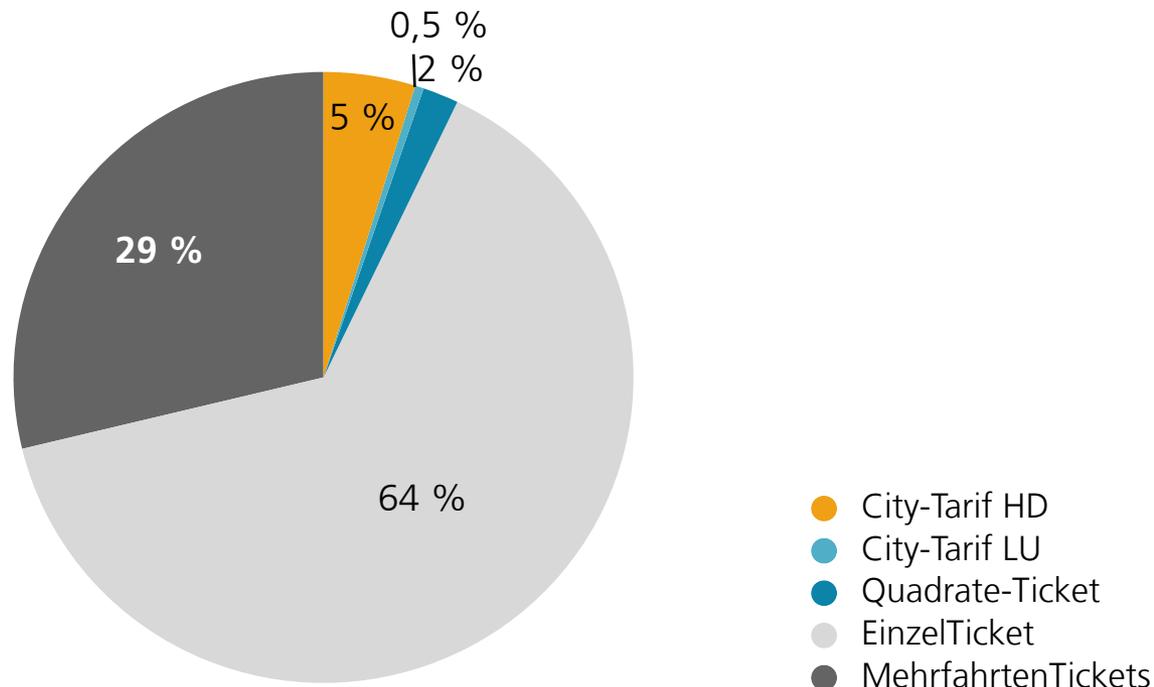
2 Vorgehen für HD, LU, MA – Übersicht Prüfvarianten

Die Prüfung der Einführung einer Kurzstrecke erfolgt für zwei Grundvarianten. Bei den Konditionen gibt es noch Gestaltungsspielraum.

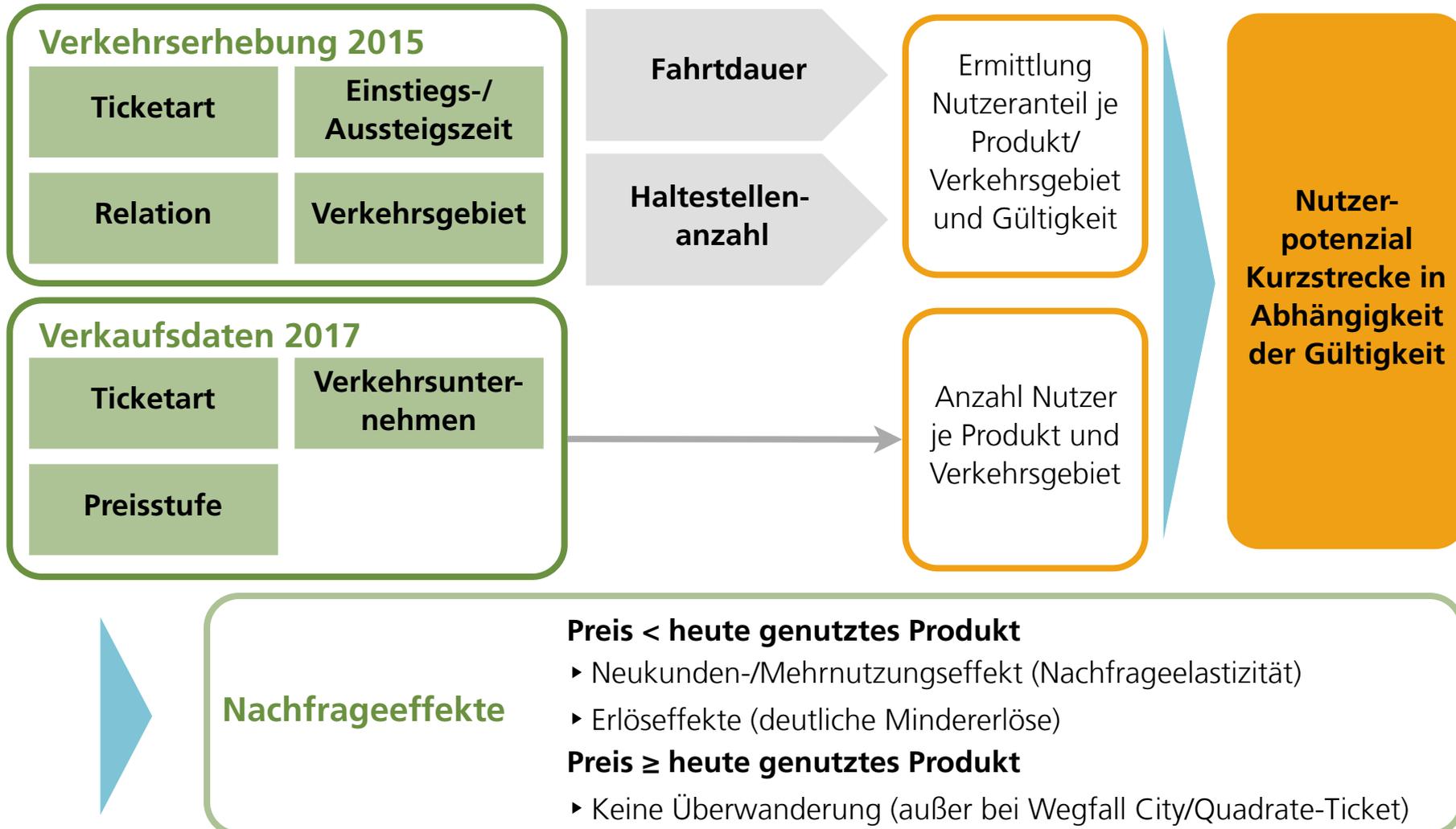


2 Exkurs: Relevanz der City-Tarife in Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim

Bezogen auf die Fahrtenanzahl von Einzel- und Mehrfahrtenkarten werden rd. 7% aller Fahrten mit City-Tarifen durchgeführt.



Die genutzten Entfernungen konnten tarifprodukt- und stadtfrein den Daten der Verkehrserhebung 2015 entnommen werden.



3 Kalkulationsergebnisse – Zeitbasierte Kurzstrecke: Einnahmewirkung gesamt

Ein 15-Minuten-Ticket bewirkt die Überwanderung fast aller Gelegenheitsnutzer, die Einnahmenverluste sind entsprechend hoch.

Preis Kurzstrecke	1,00 €	1,10 €	1,20 €	1,30 €	1,40 €	1,50 €	1,60 €	1,70 €	1,80 €	1,90 €	2,00 €
City-Tarife bleiben bestehen (Angaben in Mio. €)											
5-Minuten-Ticket	-6,2	-5,6	-5,1	-4,8	-4,3	-3,8	-3,4	-3,0	-2,6	-2,3	-1,9
10-Minuten-Ticket	-8,7	-7,9	-7,1	-6,8	-6,1	-5,4	-4,8	-4,2	-3,7	-3,3	-2,7
15-Minuten-Ticket	-11,7	-10,5	-9,4	-8,9	-7,9	-6,9	-6,0	-5,1	-4,3	-3,9	-3,2
City-Tarife entfallen (Angaben in Mio. €)											
5-Minuten-Ticket	-6,2	-5,6	-5,0	-4,8	-4,3	-3,8	-3,2	-2,7	-2,3	-2,0	-1,6
10-Minuten-Ticket	-8,7	-7,9	-7,1	-6,8	-6,1	-5,3	-4,6	-4,0	-3,4	-3,0	-2,3
15-Minuten-Ticket	-11,7	-10,5	-9,4	-8,9	-7,9	-6,9	-5,9	-4,9	-4,1	-3,6	-2,8

Zusätzliches Risiko durch Stückelung (2 KS statt 1 Einzelfahrt/MFK)

Realistischer Preiskorridor:
Deutlich negative Einnahmewirkung

3 Kalkulationsergebnisse – Haltestellenbasierte Kurzstrecke: Einnahmewirkung

Die Mindereinnahmen der haltestellenbasierten Variante sind deutlich geringer.

Preis Kurzstrecke	1,00 €	1,10 €	1,20 €	1,30 €	1,40 €	1,50 €	1,60 €	1,70 €	1,80 €	1,90 €	2,00 €
City-Tarife bleiben bestehen (Angaben in Mio. €)											
3 Haltestellen	-3,1	-2,8	-2,6	-2,4	-2,2	-1,9	-1,7	-1,5	-1,3	-1,2	-1,0
4 Haltestellen	-3,9	-3,5	-3,2	-3,0	-2,7	-2,4	-2,1	-1,9	-1,7	-1,5	-1,2
5 Haltestellen	-6,6	-5,9	-5,3	-5,0	-4,4	-3,8	-3,3	-2,8	-2,4	-2,1	-1,8
City-Tarife entfallen (Angaben in Mio. €)											
3 Haltestellen	-3,0	-2,7	-2,4	-2,3	-2,0	-1,8	-1,5	-1,3	-1,1	-0,9	-0,7
4 Haltestellen	-3,8	-3,4	-3,1	-2,9	-2,6	-2,3	-1,9	-1,6	-1,4	-1,2	-0,9
5 Haltestellen	-6,5	-5,9	-5,3	-4,9	-4,4	-3,7	-3,2	-2,6	-2,1	-1,8	-1,4

Zusätzliches Risiko durch Stückelung (2 KS statt 1 Einzelfahrt/MFK)

Realistischer Preiskorridor: deutlich geringere Mindereinnahmen als bei den zeitbezogenen Varianten

3 Kalkulationsergebnisse – Zeitbasierte Kurzstrecke nach Verkehrsgebiet

Je nach Preissetzung entstehen bei einer Regelung bis zu 15 Minuten Mindereinnahmen von 4 bis 7,9 Mio. EUR.

15 Minuten	Preis	HD	LU	MA	Summe	<i>Nachfrageänderung in Fahrten bzw. %*</i>	
City-Tarife bleiben bestehen	1,40 €	-1.473.743 €	-1.541.547 €	-4.898.073 €	-7.913.363 €	992.774	10,2 %
	1,60 €	-1.153.048 €	-1.216.897 €	-3.642.139 €	-6.012.084 €	803.689	8,2 %
	1,80 €	-869.856 €	-937.723 €	-2.535.216 €	-4.342.795 €	543.646	5,6 %
City-Tarife entfallen	1,40 €	-1.472.876 €	-1.541.547 €	-4.898.074 €	-7.912.497 €	992.774	10,2 %
	1,60 €	-1.061.706 €	-1.208.300 €	-3.606.684 €	-5.876.690 €	763.655	7,8 %
	1,80 €	-693.361 €	-921.035 €	-2.466.391 €	-4.080.787 €	463.579	4,7 %

*bezogen auf Fahrten im Segment der Einzel-, Mehrfahrten- und City-Ticket/Quadrat-Ticket-Nutzer

3 Kalkulationsergebnisse – Haltestellenbasierte Kurzstrecke nach Verkehrsgebiet

Je nach Preissetzung entstehen bei einer Regelung bis zu 4 Haltestellen Mindereinnahmen von 1,4 bis 2,7 Mio. EUR.

4 Haltestellen	Preis	HD	LU	MA	Summe	<i>Nachfrageänderung in Fahrten bzw. %*</i>	
City-Tarife bleiben bestehen	1,40 €	-561.872 €	-570.162 €	-1.584.608 €	-2.716.643 €	375.795	3,85 %
	1,60 €	-444.153 €	-453.652 €	-1.251.026 €	-2.148.830 €	305.728	3,13 %
	1,80 €	-338.753 €	-352.318 €	-965.235 €	-1.656.307 €	211.145	2,16 %
City-Tarife entfallen	1,40 €	-461.123 €	-570.162 €	-1.558.525 €	-2.589.810 €	375.795	3,85 %
	1,60 €	-299.133 €	-445.055 €	-1.201.553 €	-1.945.741 €	277.037	2,84 %
	1,80 €	-152.067 €	-335.630 €	-893.749 €	-1.381.446 €	153.763	1,57 %

*bezogen auf Fahrten im Segment der Einzel-, Mehrfahrten- und City-Ticket/Quadrat-Ticket-Nutzer

4 Handlungsmöglichkeiten Kurzstreckenticket – Fazit

Die Einführung eines Kurzstreckentickets bedeutet Mindereinnahmen. Zudem sind vertriebliche Anforderungen zu berücksichtigen.

Erlöswirkung

Bei einer **zeitlichen Gültigkeit** sind selbst bei einer 5-Minuten-Variante die **Mindereinnahmen deutlich höher als** bei der **haltestellenbezogen** Kurzstrecke (Hintergrund: Taktung Vertriebstechnik und Nutzerverhalten).

Als Mittel der **Gegenfinanzierung** könnte auch eine **Erhöhung der Einzelfahrpreise geprüft** werden (Verbundwirkung beachten).

Vertriebliche Umsetzung

Einmalige Kosten für den **Umstellungsaufwand** an den **Fahrkarten-automaten** (rd. 50.000 €) für ein haltestellenbezogenes Kurzstreckenticket.

Dafür ist ein **zeitlicher Vorlauf von 3-4 Monaten** notwendig.

Eine Umstellung der Entwerfertechnik auf **minutenfeine Taktung** ist **kurzfristig nicht möglich** und **finanziell deutlich aufwändiger**.

Gesamtfazit

Je nach Finanzierungsmöglichkeit ist ein **Kurzstreckenticket** zum Preis von 1,40 bis 1,90 € **einführbar**.

Es wird empfohlen, diese als **haltestellenabhängige Variante** zu gestalten, welche mehr **Klarheit für Nutzer** verspricht und **geringere Mindereinnahmen** bewirkt.