

Zur Finanzierbarkeit von Sozialtickets im öffentlichen Personennahverkehr

Kritische Auswertung der (kommunalen)
Studien für Hannover, Dresden und Köln

Studie im Auftrag der Bundestagsfraktion DIE LINKE.

DIE LINKE.
I M B U N D E S T A G

Inhalt

1. Einleitung

2. Kriterien zur Qualitätskontrolle empirischer Sozialforschung und Raster zur Untersuchung der einzelnen Studien

2.1. Kriterien zur Qualitätskontrolle empirischer Sozialforschung

2.2. Fehlerquellen bei Umfragedesigns

2.2.1. Pretest und Auswahl der Untersuchungsmethode

2.2.2. Die Stichprobe

2.2.3. Fragebogen

2.2.4. Das Interview

2.2.5. Situation und Umfeld des Interviews

2.3. Raster zur Untersuchung der Einzelstudien

3. Kritik der einzelnen Studien

3.1. Hannover

3.1.1. Sachstand

3.1.2. Kritik des Studiendesigns

3.1.3. Berechnungsgrundlagen

3.1.4. Beurteilung der Einzelstudie

3.2 Dresden

3.2.1. Sachstand

3.2.2. Kritik des Studiendesigns

3.2.3. Berechnungsgrundlagen

3.2.4. Beurteilung der Einzelstudie

3.3 Köln

3.3.1. Sachstand

3.3.2. Kritik des Studiendesigns

3.3.3. Berechnungsgrundlagen

3.3.4. Beurteilung der Einzelstudie

3.4 Weitere Beispiele: Dortmund und Düsseldorf

3.4.1. Dortmund

3.4.2. Düsseldorf

4. Schlussfolgerungen und Vergleich der Studiendesigns

5. Checkliste: Was sollte beachtet werden, wenn eine Studie zu Sozialtickets in Auftrag gegeben wird?

5.1. Der Auftrag

5.2. Pretests

5.3. Fragebogen

5.4. Stichprobe

5.5. Interview

5.6. Auswertung

6. Quellen- und Literaturverzeichnis

DIE LINKE.

I M B U N D E S T A G

Fraktion DIE LINKE. im Deutschen Bundestag
Platz der Republik 1, 11011 Berlin
Telefon: 030/22 75 1170, Fax: 030/22 75 6128
E-Mail: fraktion@linksfraktion.de
V.i.S.d.P.: Ulrich Maurer, MdB
Parlamentarischer Geschäftsführer

Verfasser: Dipl. pol. Henning Obens

Stand: 1. Juni 2009

**Mehr Informationen zu unseren parlamentarischen
Initiativen finden Sie unter: www.linksfraktion.de**

**Dieses Material darf nicht zu Wahlkampfzwecken
verwendet werden!**

I. Einleitung

In zahlreichen Städten, Landkreisen und auf Länderebene finden aktuell Auseinandersetzungen um die Einführung eines Sozialtickets statt.

Unter dem Begriff Sozialticket werden verschiedene Varianten einer Ermäßigung von Fahrscheinen für Bus und Bahn für Hartz-IV-Beziehende, Asylsuchende oder GeringverdienerInnen verstanden. Die Finanzierung dieser Sozialtickets erfolgt in der Regel entweder über einen Zuschuss aus dem städtischen Haushalt oder über eine Quersubventionierung der Stadtwerke.

Sozialinitiativen beklagen, dass Mobilität immer stärker zu einem Luxus für Besserverdienende werde. Viele Menschen müssten auf die Nutzung des Öffentlichen Personen Nahverkehr (ÖPNV) verzichten oder ohne Fahrschein fahren. Beide Entscheidungen haben persönlich wie gesellschaftlich massive Konsequenzen – sei es durch Vereinsamung oder gar Inhaftierung¹. Im Regelsatz für »Hartz IV-Beziehende« sind lediglich monatlich 11,02 Euro für den ÖPNV vorgesehen, dagegen stehen Kosten von bis zu 70 Euro für ein reguläres Monatsticket.

Mobilität ist ein hohes kulturelles, politisches und wirtschaftliches Gut. Eine demokratische Gesellschaft lebt von der lebendigen Teilnahme der Bürgerinnen und Bürger an kulturellen, politischen und sozialen Veranstaltungen. Grundlegend ist die Frage, ob die kostenlose Gewährleistung der Mobilität unter dieser Zielsetzung nicht Aufgabe einer entwickelten Demokratie sein müsse.

Begründet mit den Zielen Gemeinwohl und Daseinsvorsorge, Verringerung der Umweltbelastung und der Wirtschaftsförderung werden jetzt bereits die ÖPNV Betriebe durch Bund, Länder und Gemeinden gefördert. Insgesamt wurden allein 1998 über 15 Millionen Euro dafür bereitgestellt (vgl. Peistrup 2006: 23). Davon soll »unter sozialpolitischen Gesichtspunkten auch Personen, die diese allgemein marktfähigen Preise nicht zahlen können, eine Versorgung mit angemessener Mobilität ermöglicht werden.« (Peistrup 2006: 27)

Auch die Bundesregierung sieht in der finanziellen Entlastung durch ein Sozialticket eine mögliche »gemeinwirtschaftliche Verpflichtung«² bei der Durchsetzung von EU-weiten »sozialen Qualitätsstandards im öffentlichen Personennahverkehr« (Schenk 2008:19 ff.).

¹ Rund ein Drittel der Insassen der Berliner Haftanstalt Plötzensee ist dort wegen mehrfachem Fahren ohne Fahrschein inhaftiert. Dies betrifft mehrere hundert BerlinerInnen pro Jahr.

Vgl. <http://www.tagesspiegel.de/berlin/Plötzensee-Schwarzfahrer-BVG-Berliner-Justiz;art270,2684962>

² Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE, BT-DS. 16/8635 vom 19.03.08

Eine gesetzliche Verankerung auf Bundes- und Länderebene ist jedoch noch nicht in Sicht. Dennoch haben bereits 23 Städte und Landkreise sowie das Land Brandenburg flächendeckend auf diesen Misstand reagiert und eigenständig ein Sozialticket eingeführt. Die Kosten für diese vergünstigten Tickets liegen für die NutzerInnen dennoch weit über den im Hartz-IV-Regelsatz vorgesehenen Betrag. Zahlreiche Städte zahlen für die Sozialtickets einen Zuschuss von 80.000 Euro (in Luckenwalde) bis zu 8 Millionen Euro im Jahr (in Berlin). Diese Zuzahlungen entstehen meistens aus geschätzten Einnahmeverlusten der Verkehrsbetriebe. In einigen Städten werden die Kosten zwischen Stadt und Verkehrsbetrieben aufgeteilt.

Eine der Kernfragen der Auseinandersetzungen um die Einführung eines Sozialtickets ist deswegen auch die Frage der Art und Weise der Finanzierung. Um die Kosten, die sich aus einer möglichen Einführung eines Sozialtickets ergeben, zu ermitteln werden von Politik, Verwaltung und öffentlichen Unternehmen Studien in Auftrag geben. Von den Ergebnissen dieser Studien hängen also unmittelbar politische und finanzielle Entscheidungen der Abgeordneten in den Stadtparlamenten ab.

So haben in Hannover und Dresden Studien zu den möglichen Kosten eines Sozialtickets dazu geführt, dass kein Sozialticket eingerichtet wurde. In Köln wurden die städtischen Zuschüsse zum Sozialticket nach den Erkenntnissen einer Studie reduziert. In Dortmund steht durch die unerwartet hohen angegebenen Kosten für die Stadt das Sozialticket zur Disposition. In Hannover wurde sogar ein zuvor gefällter Beschluss der Regionsversammlung zur Einrichtung eines solchen Sozialtarifs durch die Regionsverwaltung, unter Hinweis auf die Studienergebnisse, revidiert.

Diese Beispiele machen die besondere Bedeutung deutlich, die in der Überprüfbarkeit und Transparenz dieser Studien liegt. Vor diesem Hintergrund hat die Fraktion DIE LINKE. im Bundestag eine kritische Auswertung der (kommunalen) Studien zur Finanzierbarkeit von Sozialtickets im Öffentlichen Personennahverkehr in Auftrag gegeben. Es sollten die vorliegenden Studien in ihrer Unterschiedlichkeit und ihren Voraussetzungen untersucht werden. Zudem sollte kommunalen und regionalen Gruppen eine Argumentationshilfe gegeben werden.

In der hier nun vorliegenden Arbeit werden die unterschiedlichen Studiendesigns auf ihre wissenschaftliche Zuverlässigkeit, ihre Vorannahmen und ihre Methodik untersucht. Besondere Aufmerksamkeit verlangt dabei die Problematik, dass die Verkehrsbetriebe das Studiendesign entwickelt haben und gleichzeitig die Ergebnisse Einfluss auf die Höhe von Zuschüssen an die Verkehrsbetriebe haben könnten. Die Verquickung von ökonomischen Interessen und wissenschaftlichen Untersuchungen sollte eigentlich ausgeschlossen sein. Zumindest sollte eine besondere Sensibilität und Transparenz im Umgang mit den Forschungsergebnis-

sen bestehen. Die untersuchten Studien weisen bei näherer Betrachtung eine Reihe von wertenden Vorannahmen, methodischen Unsauberkeiten und groben Verstößen gegen die Grundlagen der empirischen Sozialwissenschaften auf. Diese Studie versucht diese Schwachstellen herauszuarbeiten.

Zunächst werden die wissenschaftlich anerkannten Qualitätsanforderungen an solide sozialwissenschaftliche Studien dargelegt und häufige Fehlerquellen bei der Erstellung, Durchführung und Auswertung eines Fragebogens aufgezeigt.

Ein aus diesen wissenschaftlichen Standards entwickeltes Raster dient zur Untersuchung der einzelnen Studien aus den Städten Hannover, Dresden und Köln und soll eine systematische Vergleichbarkeit und Kritik ermöglichen. Zudem werden Erkenntnisse aus Dortmund und Düsseldorf herangezogen.

Abschließendes Ziel der Untersuchung ist zu prüfen, ob die Studien einen Referenzcharakter besitzen können (also übertragbar sind) oder ob sie als unwissenschaftlich betrachtet werden müssen.

Nach einer Zusammenfassung der Ergebnisse werden Kriterien entwickelt, die als Grundlagen einer validen (gültigen) Studie zu der Einführung von Sozialtickets gelten sollten.

2. Raster zur Untersuchung der Einzelstudien und Kriterien zur Qualitätskontrolle empirischer Sozialforschung

Zum Einstieg in die Thematik werden hier die Grundlagen der Umfrageforschung umrissen, um die Bedeutung einer soliden wissenschaftlichen Fundierung von Umfragen zu erläutern.

2.1. Kriterien zur Qualitätskontrolle empirischer Sozialforschung

Die empirische Markt- und Sozialforschung steht unter einem enormen Rechtfertigungsdruck. Schon Winston Churchill wusste zu berichten, dass er keiner Statistik traue, die er nicht selbst gefälscht habe. Besonders in den Gründerjahren der empirischen Sozialforschung haben zahlreiche Skandale dazu geführt, dass diese massiv in der Kritik stand. In der Politik nehmen Statistiken und Umfragen zur Untermauerung einer Position dennoch einen enormen Stellenwert ein. Zahlreiche Lobbygruppen kooperieren eng mit Forschungsinstituten, um so die öffentliche Meinung zu beeinflussen. Besonders relevant werden solche Fragen, wenn von den Ergebnissen einer Studie unmittelbare finanzielle und politische Konsequenzen abgeleitet werden. Die Möglichkeiten der Verzerrung und Beeinflussung von Ergebnissen sind enorm. In der sozialwissenschaftlichen Forschung herrscht Einigkeit darüber, dass auch vermeintlich kleine Aspekte wie die Formulierung einer Frage, die Auswahl der Befragten, Methode und Umfeld der Befragung faktisch über das Ergebnis der Studie entscheiden. Max Kaase fasst zusammen: »In welchem Ausmaß Umfrageergebnisse durch Formulierung und Aufbau des Fragebogens beeinflusst werden, ist bestenfalls einem Fachpublikum bewusst.« (Kaase 1999: 20)

Die empirische Markt- und Sozialforschung hat versucht, den Manipulations- und Fehlerquellen dadurch vorzubeugen, dass die Methodik ausgefeilt wurde. Zudem müssen Studien immer und unbedingt kontrolliert werden können. D.h. sie müssen transparent sein.

Basierend auf dem Ethikkodex der Vereinigung für öffentliche Meinungsforschung (Codes of Ethics der American Association for public Opinion Research, AAPOR) von 1991 (vgl. Kaase 1999: 137ff.) haben sich die in der Arbeitsgemeinschaft deutscher Markt- und Sozialforschungsinstitute e.V. (ADM) zusammengeschlossenen Unternehmen und Forschungsinstitute auf grundlegende Qualitätskriterien für Umfragen geeinigt.³

³ vgl. <http://www.adm-ev.de/> vgl. auch Häder 2006: 446

Bei Umfragen sind im Einzelnen mindestens zu dokumentieren:

- Name des Auftraggebers der Untersuchung
- Name des die Untersuchung durchführenden Instituts
- Aufgabenstellung der Untersuchung
- Zielgruppe der Untersuchung
- Zahl der befragten Personen (Stichprobengröße)
- statistische Fehlertoleranz der Ergebnisse (Konfidenzintervall)
- Untersuchungszeitraum
- angewandte Stichproben-Methode
- angewandtes Erhebungsverfahren (mündliche, schriftliche, telefonische Interviews)
- Stichproben-Ausschöpfung (bei Random-Stichproben)
- Zahl der eingesetzten Interviewer
- Methode und Ergebnis der Interviewerkontrollen
- der Fragebogen
- angewandte Gewichtungungsverfahren

Insbesondere die Stichprobenauswahl und -größe, die Aufgabenstellung und der Fragebogen sind entscheidende Faktoren, um die Aussagekraft einer Umfrage zu überprüfen.

Das Metier der Umfragenforschung benötigt ein hohes Maß an Glaubwürdigkeit. So existiert beim Rat der Marktforschungsunternehmen eine Beschwerdestelle, bei der unseriöse Umfragen und Forschungsprojekte gemeldet werden können. Die Nichtherausgabe der aufgeführten Informationen gilt als Indiz für eine unwissenschaftliche Studie und kann bei einer Anzeige beim Rat der Marktforschungsunternehmen zu einer Rüge führen.

In den hier diskutierten Fällen ist die kritische Überprüfung besonders brisant, da es nicht nur um die Manipulation einer Einstellungsbefragung geht, sondern es sich um wichtige Entscheidungshilfen für MandatsträgerInnen handelt. Zudem werden durch die Studien Kosten, die der öffentlichen Hand durch die Einführung eines Sozialtickets entstehen, prognostiziert.

2.2. Fehlerquellen bei Umfragedesigns

Es existieren zahlreiche Fehlerquellen, die jedoch erst exakt bestimmt werden können, wenn Fragebogen, Stichprobendesign etc. vorliegen. Im Folgenden werden einige solcher Fehlerquellen aufgeführt und auf mögliche Umfragen bei Sozialticketstudien bezogen.

2.2.1. Pretest und Auswahl der Untersuchungsmethode

Bereits die Methodenauswahl wirkt sich entscheidend auf die späteren Ergebnisse aus. Dazu gehören unterschiedliche Zugänge zum Themenfeld sowie auch die Durchführung von Pretests, in denen die Wirkung der Fragen und mögliche Fehler

ermittelt werden. Ebenso sind systematische Reflexionen zum Gegenstand wichtig, um mögliche Fehlerquellen, Verzerrungen durch Umfrageform und die Problematik der sozialen Erwünschtheit zu berücksichtigen. Bei vorab stattfindenden Interviews (Pretests) sollten Arbeitshypothesen überprüft und der Fragebogen intensiv auf mögliche Verzerrungsmöglichkeiten (bias) durchleuchtet werden.

Der erste Grundsatz einer wissenschaftlich fundierten Umfrage ist die sorgfältige Auswahl und Überprüfung der Untersuchungsform. Besitzt eine Studie den Charakter einer Referenzstudie, dann bestehen besonders hohe Ansprüche an sorgfältige Pretests und methodische Rechtfertigung.

Vor- oder Nachteil einer bestimmten Befragungsform (face-to-face, telefonisch, schriftlich) lassen sich nicht grundsätzlich und abstrakt festlegen. Entscheidend ist »daß eine bestimmte Erhebungsmethode nicht ohne systematische Begleitforschung« geschieht (Kaase 1999: 26).

2.2.2. Die Stichprobe

Zunächst muss die Grundgesamtheit der Personen bestimmt werden, die zur Zielgruppe gehören. In unserem Fall sind dies die potentiellen NutzerInnen des Sozialtickets. Wer zu den potentiellen NutzerInnen zählt, wird politisch entschieden. Diese Zahlen kennen die Sozialbehörden der Städte.

Da aus (forschungs)-ökonomischen Gründen meistens nicht alle Personen einer Grundgesamtheit befragt werden können, bedarf es einer Stichprobe. Die Zusammensetzung dieser Stichprobe darf keinesfalls willkürlich geschehen, es existieren etablierte Kriterien um zu gewährleisten, dass diese Stichprobe hochwertige Rückschlüsse auf die gesamte Gruppe zulässt.

Ausgehend von dieser Grundgesamtheit soll ein »kontrollierter Zufallsprozess« (Kromrey 2006: 28of.) entscheiden, wer befragt wird.

Als erstes wesentliches Qualitätsmerkmal für seriöse Studien wird von der Vereinigung für öffentliche Meinungsforschung, der AAPOR, das Stichprobendesign behandelt. Zufallsstichproben werden als einzige wissenschaftlich fundierte Stichprobenziehung bezeichnet (vgl. Kaase 1999: 47).

Kerngedanke ist, dass »jedes Element der Zielpopulation eine berechenbare Chance hat, in die Stichprobe aufgenommen zu werden« (Kaase 1999: 13). Die wissenschaftliche Debatte kann hier nur oberflächlich wiedergegeben werden, jedoch ist es entscheidend festzuhalten, dass es nicht die Größe einer Stichprobe ist, die die Repräsentativität einer Studie bestimmt. Zentral ist es zunächst, dass alle Mitglieder der Zielgruppe die gleichgroße Chance haben, in die Stichprobe zu gelangen. Zudem muss natürlich eine ausreichende Menge an Befragten existieren. Häufig liegt der Standard hier bei ca. 1000 Personen.

Als solide Untersuchungsmethode gilt die Lotterie oder Listenauswahl (Kaase 1999: 35) auf Grundlage von Daten der Meldeämter, verbunden mit einer kombinierten Befragung (mündlich/telefonisch) mit schriftlicher Vorankündigung. Etabliert ist auch die Gebietsauswahl Random-Route-Verfahren (Kromrey 2006: 309 f.), wobei Haushalte nach einer Zufallsroute ausgewählt werden. Keinesfalls darf die Zufallsstichprobe durch den Gedanken bestimmt sein, möglichst viele Menschen schnell und einfach aus der Grundgesamtheit befragen zu können.

Vor diesem Hintergrund erscheint es höchst zweifelhaft, dass in Hannover und Dresden die Befragungen ausschließlich im Foyer der Jobcenter durchgeführt wurden. Die Auswahl des Befragungsortes muss also danach geprüft werden, ob die Wahl des Ortes Einfluss auf die Kerninteressen der Studie hat und zu Verzerrungen führen kann, die das Gesamtergebnis beeinflussen.

Der grundlegende Einwand in dieser Wahl des Ortes hierbei ist, dass die BesucherInnen der Arbeitsagenturen höchstwahrscheinlich kein adäquates Bild von dem Mobilitätsgrad der Grundgesamtheit der Gruppe abbilden. Die Anzahl der Besuche in der Arbeitsagentur für Personen, die Anspruch auf ein Sozialticket hätten, ist höchst unterschiedlich. Ältere Personen werden häufig nicht mehr vermittelt und erscheinen folglich selten noch persönlich. Die Präsenz im Jobcenter hängt häufig auch von der Teilnahme an »Maßnahmen« oder »i-Euro-Arbeitsgelegenheiten« ab. Diese Personen bekommen in der Regel Monatskarten finanziert. Bei Besuchen im Jobcenter können Einzelfahrscheine erstattet werden. Dadurch erhöht sich möglicherweise die Quote der NutzerInnen dieser verschiedenen Ticketarten. Insgesamt ist die Häufigkeit des Erscheinens auf dem Jobcenter stark von der Einschätzung der Vermittelbarkeit abhängig. Mobilität ist ein entscheidender Faktor hierbei.

In der Forschung wird auch das Problem der Selektivität der Auswahl durch die interviewenden Personen immer wieder erwähnt.

Besonders bei „face-to-face“ Befragungen besteht die Problematik, dass durch den Interviewer/die Interviewerin eine Vorauswahl getroffen wird. Manche Personen werden aufgrund ihres Aussehens, ihrer Kleidung etc. weniger befragt, da keine hohe Antwortbereitschaft unterstellt wird.

2.2.3. Fragebogen

Beim Erstellen eines Fragebogens können Inhalt, Aufbau und Formulierung der Fragen entscheidenden Einfluss auf die Ergebnisse haben. Deshalb ist eine kritische Betrachtung der Entstehungsbedingungen wichtig. Im Folgenden werden einige Probleme bei der Fragebogenentwicklung an dem konkreten Fall diskutiert.

Das Fehlen wichtiger Antwortoptionen (vgl. Kaase 1999: 22) ist die größte Fehlerquelle bei Umfragen. Bei den Umfragen wird der Durchschnitt der monatlichen

Ausgaben der Zielgruppe aus der angegebenen Nutzungsintensität und der Nutzung der hauptsächlichen Ticketart bestimmt.

Bei der Zielgruppe muss ein besonders knappes Budget vorausgesetzt werden, die im Regelsatz vorgesehenen 11,04 Euro für den ÖPNV sind wahrscheinlich früh aufgebraucht, so dass entweder ohne Fahrschein gefahren, auf den ÖPNV verzichtet oder die Mobilitätskosten anderswo abgespart werden müssen.

Hier liegt eine unangemessene Komplexitätsreduktion in den Antwortoptionen vor. Zumindest die Frage »Wie viel Geld geben Sie monatlich für den ÖPNV aus?« fehlt als Kontrollkategorie.

Auch die Reihenfolge der Fragen (vgl. Schwarz/Strack 1988) kann einen erheblichen Einfluss auf das Antwortverhalten liefern. Die »Ja-Sager-Tendenzen« (Wiehold 200: 114) berühren auch das Mobilitätsverhalten.

Die Vorgaben liefern den Zielpersonen ein Referenzsystem für ihre Antworten. »Sie interpretieren die Antwortvorgaben und ziehen daraus Schlussfolgerungen für ihr Antwortverhalten.« (Häder 2006: 217)

So werden die Ergebnisse durch das Bemühen der Befragten beeinflusst, innerhalb einer Frageserie konsistent zu antworten (consistency effects) (Kaase 1999: 22).

2.2.4. Das Interview

Alle Interviews wurden mit Hilfe einer persönlichen computergestützten Umfragemethode (CAPI) durchgeführt. Ein Interviewer nimmt die Antworten eines Befragten auf und gibt diese in einen Computer ein. Die Interviewten sehen sich dabei in einer »face-to-face« Situation mit einem Gegenüber konfrontiert, wobei sich der Effekt eines sozial erwünschten Antwortens verstärken könnte. Verstärkt wird diese Gefahr, wenn es keine ausreichende Legitimation der Interviewer durch die Logos der Auftraggeber der Studie (Stadt, Verkehrsgesellschaft, Marktforschungsinstitut bzw. Universität) gibt, sondern die Befragten über Sinn und Zweck der Umfrage im Unklaren sind.

Zusätzlich können in persönlichen Interviews Verfälschungen der Zufallsauswahl auftreten und es besteht eine Verfälschungsgefahr durch den Interviewer.

Durch die Selektivität und Verzerrung im Auswahlprozess durch den Interviewer/ die Interviewerin ergeben sich »aller Erfahrung nach Konsequenzen auch für die korrekte Umsetzung des Designs« (Kaase 1999: 18).

Es besteht die Möglichkeit, dass die interviewende Person die Interviews teilweise oder ganz fälscht (Häder 2006: 187 ff.). Es wird von mindestens 3% Gesamtfäl-

schungen (Kaase 1999: 37) ausgegangen, die Teilfälschungen liegen deutlich höher. Häufig wird diesem Aspekt mit einem System von Interviewerkontrollen begegnet. Einzig in der Dresdner Studie wird ein System von Interviewerkontrollen erläutert.

2.2.5. Situation und Umfeld des Interviews

Die sorgfältige Auswahl von Befragungsorten ist für das Zustandekommen einer validen Studie unabdingbar. Sowohl die Zusammensetzung der Befragten als auch ihr Antwortverhalten hängen massiv von dieser Entscheidung ab.

Alle Standardwerke der empirischen Sozialforschung betonen die Bedeutung der »sozialen Erwünschtheit«⁴ bei dem Antwortverhalten. Dabei wird davon ausgegangen, dass sich die Befragten daran orientieren, was der Interviewer »hören will« und welche Ansichten und Verhaltensweisen gesellschaftlich akzeptiert und »gern gesehen« sind.

Erstaunlicherweise kommen die Studien aus Hannover und Dresden vollkommen ohne eine Problematisierung der Interviewsituation aus. Gerade im Foyer des Jobcenters müssten solche Aspekte mitgedacht werden.

Zwei konkrete Störfaktoren können in Anbetracht der Interviewsituation also nicht außer Acht gelassen werden:

Erstens gilt Mobilität als Kernkriterium der »Vermittelbarkeit« auf dem Arbeitsmarkt. Durch die Arbeitsmarktreformen der vergangenen Jahre gelten 1,5 Stunden Anreise zum Arbeitsplatz als zumutbar. Eine Weigerung führt zu Leistungskürzungen. Wenn auf dem Jobcenter also eine Frage nach dem Mobilitätsverhalten gestellt wird, kann davon ausgegangen werden, dass erhebliche Verzerrungen entstehen können, indem der individuelle Mobilitätsgrad übertrieben wird. Diese Angaben erhöhen wiederum die angenommene Nutzungsintensität sowie die Mobilitätsausgaben insgesamt. Damit verändert sich dann der zugrunde gelegte »Nullbetrag«, also die Summe, von der ausgegangen wird, wenn Subventionen errechnet werden, welche von der Stadt an die Verkehrsbetriebe überwiesen werden sollen.

Zweitens ist in der Atmosphäre des Jobcenters in einer offenen Interviewsituation die Wahrscheinlichkeit ziemlich hoch, dass der Effekt der »sozialen Erwünschtheit« besonders zum tragen kommt.

Die Erhebung in den Räumlichkeiten der Jobcenter ist also aus diversen Gründen problematisch. Alternativen einer validen Studie zum Mobilitätsverhalten der Zielgruppe sollen zum Ende dieser Untersuchung aufgegriffen werden.

⁴ Bortz/Döring 2006: 232ff., Wienold 2000: 113, Weischer 2007: 236ff. Häder 2006: 207f.

Zuletzt ein kleines Szenario, das verdeutlicht, wie die verschiedenen Verzerrungseffekte auch in einander greifen und zusammen massiv veränderte Ergebnisse produzieren können:

In allen einsehbaren untersuchten Befragungen wird die Frage nach der Nutzungsintensität im ÖPNV als erstes gestellt. Wenn wir davon ausgehen, dass hohe Mobilität an diesem Ort besonders »sozial erwünscht« ist, wird die befragte Person diese Frage mit einer hohen Selbsteinstufung beantwortet. Danach folgt die Frage nach der Ticketart. Stellen wir uns vor, diese Frage nach der Ticketwahl wird offen im Foyer der Arbeitsagentur gestellt. Die Option »meistens ohne Fahrschein« wird und kann überwiegend nicht gewählt werden⁵, (vgl. Häder 2006: 210) da eine Situation sozialer Kontrolle wahrgenommen wird. Wenn die hohe Mobilität später an die Kostenfrage gekoppelt wird (welche Ticketart?), neigen sicherlich viele der Befragten zu einer konsistenten Antwort.

2.3. Raster zur Untersuchung der Einzelstudien

Ausgehend von den theoretischen Überlegungen zu den Fehlerquellen der Studien zu Sozialtickets in den Städten soll nun ein Fragen-Raster entwickelt werden, mit dessen Hilfe die Einzelstudien dargestellt und auf ihre Validität überprüft werden können.

2.3.1. Sachstand

- In welcher Situation ist das Projekt Sozialticket im Moment (Vorbereitung, Pilotphase, Umsetzung)?
- Wie sind die haushaltspolitischen Rahmenbedingungen in der Stadt?
- Welche Rolle spielen außerparlamentarische und parlamentarische Initiativen bei der Auseinandersetzung um das Sozialticket?
- Welche Varianten eines Sozialtickets werden diskutiert oder geprüft? Welche alternativen Entwürfe sollen geprüft werden? Wie sieht der Kreis der Nutzungsberechtigten aus und wie viele Personen umfasst er?

2.3.2. Kritik des Studiendesigns

- Auf welcher Materialbasis kann die Analyse der Studienergebnisse geschehen?
- Liegt die Studie komplett vor oder muss mit einer erstellten Studienpräsentationen und Presseinformationen gearbeitet werden?

⁵ Bei der renommierten Allbus-Umfrage werden Fragen zu kleinen Gesetzesverstößen im Kuvert ausgehändigt. Vgl. <http://www.gesis.org/dienstleistungen/daten/umfragedaten/allbus/frageboegen/>

- Welche Qualitätskriterien der empirischen Sozialforschung können dabei überprüft werden?
- Besteht die Gefahr von »Gefälligkeitsgutachten« oder einer Interessenkollision?
- Welche Fragen sollten gestellt werden, um den Sachverhalt angemessen abzubilden?
- Werden relevante Fragen nicht gestellt und findet so eine unzulässige Komplexitätsreduktion statt?
- Werden wichtige Antwortoptionen weggelassen und wenn ja, welchen Effekt könnte dies haben?
- Wirken Aufbau und Reihenfolge der Fragen auf eine Antwortoption hin?
- Wirken einzelne Formulierungen suggestiv oder legen »sozial erwünschte« Antworten nahe?
- Wie werden sensible Fragen gestellt? (z.B. Fahren ohne Fahrschein)
- Wird das Ergebnis durch die Fragesituation verzerrt?
(Ort der Befragung, Interviewform)

2.3.3. Berechnungsgrundlagen

- Sind die Berechnungsgrundlagen für die Kosten durch die Verkehrsbetriebe schlüssig dargelegt?
- Ist die Einschätzung der bisherigen Mobilitätskosten für Hartz IV-Beziehende plausibel und durch Konsumstatistiken gedeckt?
- Richtet sich die Fragestellung nur nach Kosten für die Verkehrsverbünde oder auch nach Mobilitätsgewinn?
- Werden Erfahrungen aus vergleichbaren Pilotprojekten einbezogen?

2.3.4. Beurteilung der Einzelstudie nach den methodischen Gütekriterien

1. Objektivität: Die Objektivität eines Messinstruments ist gegeben, wenn die Ergebnisse einer Messung unabhängig von der Person sind, die das Instrument einsetzt. (vgl. Weischer 2007: 181) Kann davon bei der zu untersuchenden Umfrage ausgegangen werden?

2. Reliabilität (Verlässlichkeit): Können mit der Befragungsmethode verlässlich dieselben Ergebnisse erzielt werden?

3. Validität (Gültigkeit)

1. Werden die Methoden dem Untersuchungsgegenstand angemessen und regelmäßig eingesetzt? (Häder 2006: 114ff.):
2. Ist die Vorgehensweise so dokumentiert, dass sie nachvollziehbar ist und sie durch Dritte bewertet werden kann? (vgl. Weischer 2007: 187)
3. Sind die Ergebnisse in den Daten begründet?
4. Sind die Ergebnisse plausibel und im Einklang zu anderen Erkenntnissen?
5. Können die Erkenntnisse verallgemeinert werden?

3. Kritik der einzelnen Studien

3.1. Hannover

3.1.1. Sachstand

In Hannover hat ein breites Sozialbündnis aus Gewerkschaften, Erwerbsloseninitiativen, Kircheneinrichtungen und linken Organisationen seit 2005 intensiv für die Einführung eines Sozialtickets in der Region gearbeitet. Die erste Gesetzesinitiative zur Einführung eines Sozialtickets startete die WASG 2005. Nachdem in der Region der politische Druck erhöht wurde, schloss sich die Koalition aus SPD und Grünen der Forderung an und beschloss mit den Stimmen der LINKEN Ende 2007 einen zwei jährigen Modellversuch. Dieses Projekt sollte wissenschaftlich begleitet und nach einem Jahr evaluiert werden, um »gesicherte Erkenntnisse über eine Fortführung des Projekts und seine endgültige Ausgestaltung« (Beschlussdrucksache der Region Hannover II 47572007 vom 18.12.2007) zu erlangen.

Die Einführung des Sozialticket sollte zum Sommer oder Winterfahrplan 2008 geschehen. Dieses sollte LeistungsbezieherInnen nach SGB II und SGB XII, Familien, Personen mit Einkommen bis zur Höhe der Grundsicherung (nur auf Antrag) und LeistungsbezieherInnen nach Asylbewerberleistungsgesetz einschließen. Der Berechtigtenkreis umfasst ca. 119.000 Personen. Die Eigenbeteiligung sollte zwischen 20 und 46,50 Euro liegen.

Durch den Regionspräsidenten wurde jedoch zunächst eine Marktstudie in Auftrag gegeben, um »verlässliche Daten über das Mobilitätsverhalten der Betroffenen und damit belastbare Kalkulationsgrundlagen zu erhalten« (Studie Hannover S.4) Laut einer Erklärung von Regionspräsident Hauke Jagau wäre die Einführung des Sozialtickets mit Mehrkosten von ca. zehn Millionen Euro verbunden. Durch diesen Finanzierungsvorbehalt wurde die Einführung eines Sozialtickets bislang blockiert.

3.1.2. Kritik des Studiendesigns

Die Studie wurde von dem Marktforschungsinstitut e-mares aus Hannover vom 7. bis 30.4.2008 durchgeführt. Die Präsentation der Befragung mitsamt der Dokumentation der Ergebnisse geschah durch e-mares am 21. Mai 2008 gegenüber der Regionsverwaltung, aber erst am 12.9.2008 gegenüber der Öffentlichkeit. Mittels eines strukturierten Fragebogens wurden persönlicher Befragungen in den Jobcentern und Sozialämtern in der Region Hannover durchgeführt. Erfreulicherweise stehen für die Qualitätskontrolle notwendige Informationen wie Fragebogen, Ziel der Untersuchung, Stichprobendesign und Einzelauswertungen zur Verfügung.

Die Grundgesamtheit (Leistungsbeziehende nach SGB II und SGB XII) umfasste 99.994 Personen über 18 Jahren. Nicht betrachtet wurden BezieherInnen des

Asylbewerberleistungsgesetzes, Personen mit Einkommen bis zur Höhe der Grundsicherung und Leistungsbeziehende unter 18 Jahren. Die Stichprobengröße umfasste N=2107 Personen.

Die Umfrage wurde in den Jobcentern und Sozialämtern im Raum Hannover durchgeführt. In der Präsentation des durchführenden Instituts e-mares findet sich folgender Hinweis für die Übertragbarkeit der Ergebnisse: »Der methodische Ansatz der Befragung in den Jobcentern und Sozialämtern kann zu Verzerrungen der Repräsentativität führen, da evtl. weniger mobile Personenkreise zu einem geringeren Anteil in den entsprechenden Dienstzeiten angetroffen wurden. Dieser Zusammenhang wurde in den Vorberatungen aufgezeigt und diskutiert. Mangels methodisch zuverlässigerer Erhebungsalternativen wurde dieser mögliche Effekt jedoch in Kauf genommen.« (e-mares Präsentation S.6) Interessanterweise fehlt bei der Präsentation der Regionsverwaltung dieser Hinweis.

Wie bereits in dem Kapitel zu den Grundlagen der Stichprobenauswahl ausgeführt, bedeutet dieser methodische Ansatz jedoch eine Verletzung der grundlegenden Regeln der Umfrageforschung. Diese besagt, dass »jedes Element der Zielpopulation eine berechenbare Chance hat, in die Stichprobe aufgenommen zu werden.« (Kaase 1999: 13) Personen, die nicht beim Jobcenter waren, konnten in die Stichprobe gar nicht aufgenommen werden. In den Stadtteilen Garbsen und Laatzen wurden zudem keine Stichproben erhoben.

Zudem gelten die bei den grundsätzlichen Überlegungen diskutierten Einwände gegen den Befragungsort Jobcenter. Der Mobilitätsgrad der zur Ermittlung der späteren Kosten dient, erscheint hier deutlich überproportional für die Grundgesamtheit.

Dreh- und Angelpunkt für die Ermittlung der Mobilitätskosten ist die Frage 5: Welche Art von Fahrscheinen nutzen sie dabei hauptsächlich? Dann werden als Antwortoptionen das gesamte Fahrkartenrepertoire (Tages- und Monatskarten, Einzelfahrscheine etc.) präsentiert. Mit einer einzigen Frage werden die wesentlichen Kalkulationsgrundlagen der Studie abgefragt.

Diese Herangehensweise ist aus mehreren Gründen unangemessen. Sie führt zu enormen Verfälschungen des Studienergebnisses und lässt die Berechnungsgrundlage der Mehrkosten für die Region Hannover zweifelhaft erscheinen.

Erstens fehlt in den Antwortoptionen eine Fluchtkategorie (weiß nicht/keine Angaben), dies zwingt die Befragten, sich in eine der Kategorien einzuordnen, auch wenn diese nicht ihr reales Kaufverhalten widerspiegelt.

Zweitens bekunden 32% der Befragten im Besitz einer Mobilcard (Monatskarte) zu sein. Mit 57 Euro sind diese Karten kaum aus den Regelsätzen zu bezahlen. Die

hohe Zahl könnte sich aber daraus erklären, dass viele Befragten bei einer »1-Euro - Arbeitsgelegenheit« beschäftigt sind, wodurch ihnen die Monatskarte »fremdfinanziert« wird. Andererseits wird die Frage nach der Mitnutzung von übertragbaren Karten/Mitfaherkarten gar nicht gestellt.

Drittens berührt diese Frage den Straftatbestand »Erschleichung von Beförderung«. Die Situation und das Umfeld, in der das Interview stattfindet (Häder 2006: 223ff.) ist entscheidend für das Antwortverhalten. In persönlichen Interviews ist der Aspekt des sozial erwünschten Antwortverhaltens besonders relevant. In einer Befragungssituation im Eingangsbereich eines Jobcenters erscheint es höchst zweifelhaft, dass dabei ein repräsentatives Ergebnis erzielt werden konnte. Nur 2% der Befragten bekunden hauptsächlich »ohne Fahrschein« zu fahren. Diese geringe Anzahl unterstützt die Annahme einer sozialen Erwünschtheit der Antworten.

Viertens sind durch die statische Kategorie »hauptsächliche« Nutzung von Fahrscheinen die WechselkundInnen nicht abgebildet. Gerade in der finanziell schwachen Gruppe der Betroffenen ist es denkbar, dass zum Monatsende die Zahl der »GelegenheitsschwarzfahrerInnen« oder NichtnutzerInnen massiv ansteigt. Zudem werden WechselkundInnen kaum berücksichtigt, die gelegentlich Monatskarten kaufen nicht mit eingerechnet.

Fünftens fällt die Zahl der Nicht- oder Geringnutzer mit 18% äußerst niedrig aus. Hingegen liegt der Anteil der NutzerInnen des Bartarifs mit 52% überraschend höher als noch in einer Kalkulation der Region Hannover von 2005 (45%). Davon sollen sogar 31% auf Tagestickets zurückgreifen.

Durch das ungenaue Erfassungsraster hauptsächliche Nutzung« erscheinen viele Personen der Zielgruppe als intensive NutzerInnen des teuren Bartarifs, obwohl vielleicht auch häufig auf den ÖPNV verzichtet werden muss. Durch die statistische Kombination einer intensiven Nutzung des ÖPNV und einer hohen Bartarif- und Monatskartenquote erscheinen die Mobilitätsausgaben der Zielgruppe als besonders hoch. Diese Annahmen beeinflussen die Mehrkostenkalkulation drastisch.

Sechstens legen Interviewsituation und Umgebung den Schluss nahe, dass es bei sensiblen Frage zwangsläufig zu Verfälschungen im Sinne einer sozialen Erwünschtheit gekommen ist. Der Fragebogen erzeugt einen »Konsistenzeffekt« zwischen den Fragen vier und fünf⁶. Zunächst wird das Mobilitätsverhalten erfragt. In den Räumlichkeiten des Jobcenters muss hohe Mobilität durch die Befragten als besonders erwünschtes Verhalten interpretiert werden. Jobchancen oder gar Leistungskürzungen werden mit dieser Frage assoziiert. Nachdem so höchstwah-

⁶ Frage Nr. 4: Wie oft haben Sie in den letzten 3 Monaten die öffentlichen Verkehrsmittel in der Region Hannover genutzt? Frage Nr. 5: Welche Art von Fahrschein nutzen Sie dabei hauptsächlich?

scheinlich eine überhöhte Mobilität bekundet wurde, folgt die Frage nach der Fahrscheinart. Die bekannte intensive Nutzung des ÖPNV führt zu vermeintlich besonders hohen Mobilitätskosten, wie die unrealistischen Summen belegen, den die Hartz-IV-BezieherInnen zu den Einnahmen der GHV laut der Studie beitragen. Würde die Frageserie mit einer Selbsteinschätzung zu den monatlichen Ausgaben für den ÖPNV eingeleitet, würde sich dieser Effekt deutlich vermindern lassen.

Siebtens wird in einer Stellungnahme vom »Sozialbündnis Hannover« der Vorwurf erhoben, dass nicht alle Fragen allen Interviewten gestellt wurden. „Viele waren nicht bereit zu antworten. Etliche Personen mit Migrationshintergrund und Sprachproblemen haben die Fragen nicht verstanden. Der Auftraggeber der Studie wurde vor dem Interview nicht immer genannt, so dass die Interviewten den Eindruck bekommen konnten, Angestellte der Jobcenter befragten sie. Das führt zu Vorbehalten und ggf. zu Misstrauen und erhöht die Wahrscheinlichkeit von unwahren Antworten.“⁷

3.1.3. Berechnungsgrundlagen

Das Fazit der Studie lautet: »Erwachsene Personen der Zielgruppe für einen Sozialtarif erbringen einen Anteil von ca. 21% aller Tarifeinnahmen des GVH« (Studie e-mares S.19). Diese Summe würde ca. 40 Millionen Euro (sic!) pro Jahr bedeuten. Davon würden 87% aus dem Kreis der Stamm- und Gelegenheitskunden generiert, die an 1-2 Tagen pro Woche oder häufiger Busse und Bahnen in der Region nutzen.

In der Stadt Köln wurde bei 175.000 Anspruchsberechtigten für ein Sozialticket bei einer begleitenden Marktforschung der Subventionsbedarf auf pro Jahr auf 0,9 Millionen Euro taxiert. Im Vergleich zu Köln scheint es auf den ersten Blick fragwürdig, dass dagegen in der Region Hannover 145.000 anspruchsberechtigte SozialticketnutzerInnen einen jährlicher Subventionsbedarf von 10-20 Millionen Euro erzeugen sollen. Dieser Diskrepanz ist kaum aus dem unterschiedlichen Fahrverhalten in den beiden Großstädten zu erklären.

Nach den Angaben der Studie nutzt knapp ein Drittel der Zielgruppe eine Monatskarte für 57 Euro und überzieht damit die im Regelsatz vorgesehenen ÖPNV – Kosten um mehr als das Fünffache.

Der hohe Anteil von 52% EinzelticketnutzerInnen ist ebenfalls kaum zu plausibilisieren. Nach der Jahresbilanz der GHV von 2007 nutzen 31% der gesamten KundInnengruppe die teuren Bartarife im ÖPNV.⁸

⁷ Vgl. http://www.region-niedersachsen-mitte.dgb.de/pdf/Sozialticket_2008_10.pdf

⁸ vgl. GHV Bilanz 2007, S.9

Das Fazit des Regionspräsidenten Jagau⁹ lautet: »Angesichts des unabweisbaren Ziels, zum Erhalt der finanziellen Handlungsfähigkeit der Region Hannover für das Jahr 2009 einen strukturell ausgeglichenen Haushalt vorzulegen, sieht die Verwaltung keine Möglichkeit, die genannten Mehrkosten zu finanzieren. Sie wird deshalb keinen Betrag für das Sozialticket im Entwurf des Haushaltes 2009 einstellen.« (Präsentation Regionspräsident Jagau S.28)

Die Verwaltung der Region übergeht also aufgrund der von ihr in Auftrag gegebenen Studie den erklärten Beschluss der Mehrheit im Regionsparlament. Die Grundlagen dieser Entscheidung sind jedoch fragwürdig.

3.1.4. Beurteilung der Einzelstudie nach den methodischen Gütekriterien

Das verwendete Messinstrument der persönlichen Umfrage weist im Sinne der Objektivität einen Mangel bei der Auswahl der Zielpersonen auf. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass einige InterviewerInnen sich Personen für die Umfrage herausgesucht haben, bei denen Sie von einem höheren Mitwirkungsgrad ausgegangen sind. Diese subjektive Perspektive bei der Auswahl der Befragten kann die Ergebnisse beeinflussen.

Die Umfrageergebnisse wären wahrscheinlich unter den gleichen Rahmenbedingungen reproduzierbar, da die Kernprobleme in der selektiven Auswahl des Befragungsorte und der Konstruktion des Fragebogens liegen und nicht an der konkreten Technik.

Das Kernkriterium für die Qualität einer Studie ist die wissenschaftliche Gültigkeit.

Ausgebliebene Pretests, die willkürliche und unwissenschaftliche Auswahl und Erhebung der Stichprobe und die unangemessene Konstruktion des Fragebogens in Hinsicht auf die Ermittlung von Mobilitätsintensität und -Kosten lassen die vorliegende Studie als hochgradig fehlerhaft erscheinen. Die Ergebnisse der Studie halten einer wissenschaftlichen Prüfung nicht stand, sie können nicht als empirisch gesichert gelten.

3.2. Dresden

3.2.1 Sachstand

Momentan existiert ein Dresden-Pass, den 12.700 DresdnerInnen nutzen. Mit diesem Pass wird eine Ersparnis von acht Euro beim Kauf einer ÖPNV-Abokarte ermöglicht. Fünf Euro zahlt davon die Stadt, drei Euro trägt die Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB AG) bei. Um die acht Euro Subvention zu erlangen, muss jedoch zunächst der volle Betrag bezahlt werden, um dann mit Wertmarken in Service-

⁹ vgl. http://www.hannover.de/de/buerger/pres_med/RH_pm-2008-09/pm338.html

punkten zurückerstattet zu werden. Nur ein Viertel der Dresden-Pass-InhaberInnen nutzen dieses komplizierte System.

Nach einer langen politischen Auseinandersetzung hatte ein interfraktioneller Antrag am 07.03.2008 Erfolg: der Oberbürgermeister wurde beauftragt, eine Studie über die Möglichkeiten eines Sozialtickets zu veranlassen.

Beteiligt werden sollten Stadt, Verkehrsbetriebe und ein externer Sachverständiger von Technischen Universität Dresden (TU Dresden). Die Arbeitsteilung sah folgendes vor:

Die Stadt definierte die Rahmenbedingungen und die ersten vier Kapitel des Berichts. Der DVB AG oblag die Marktforschung, die Bereitstellung der notwendigen Daten für die Entscheidungsfindung, die deskriptive Datenauswertung und die Kalkulation der finanziellen Auswirkungen für die DVB AG. Professor Haase von der Fakultät für Verkehrswissenschaft der TU Dresden wurde für die Modellsimulation der verschiedenen Sozialticketvarianten und für externen Sachverstand zur Sicherung der Ergebnisse hinzugezogen, die praktische Arbeit übernahm Dr. Müller.

Nutzungsberechtigt sollten LeistungsbezieherInnen nach SGB II und SGB XII, AsylbewerberInnen und alle mit einem Einkommen bis zu 10% über SGB II sein.

Die Grundgesamtheit der Berechtigten wurde von der Stadt mit 35-40.000 Personen beziffert. Es sollten sowohl Zeitkarten als auch 4-er Karten auf ihre möglichen Kosten geprüft werden. Die Kosten sollten bei 40-60% des Normaltarifs liegen. Die Gültigkeit sollte die Stadt Dresden umfassen.

3.2.2. Kritik des Studiendesigns

Die DVB-AG als Verfasserin der Marktstudie verweigerte trotz intensiver Nachfragen die Herausgabe der zur Überprüfung der Ergebnisse notwendigen Daten. Dazu zählt vor allem der Fragebogen. Wie bereits ausgeführt, ist dies ein grober Verstoß gegen die Qualitätskriterien der empirischen Sozialforschung. So kann die Studie nicht als valide betrachtet werden, da sie sich einer Überprüfung verweigert. Eine systematische Kritik der Ergebnisse wird so unmöglich gemacht.

Die vorliegende Untersuchung kann sich daher nur auf eine Präsentation beziehen, welche die Verfasser der Studie zur Darstellung ihrer Ergebnisse erstellt haben. Einige Informationen hinsichtlich einiger Fragestellungen, Auswertungen von Befragungen und weitere Informationen lassen sich jedoch daraus ableiten. Zudem wurde eine Studie des Systems repräsentativer Verkehrsforschung¹⁰ (SrV-Studie) herangezogen, auf die sich die Verfasser der Studie bezogen haben und eine Vergleichbarkeit mit deren Ergebnissen beanspruchen.

¹⁰ Dies ist eine Befragung zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung in verschiedenen Städten.

Auf Vorschlag der Stadt Dresden wurde die Befragung in den Räumen der Arbeitsagenturen durchgeführt. Hier wurde nach festgelegter Alters- und Geschlechtsverteilung eine persönliche Befragung (CAPI) durchgeführt.

Es wurden 1007 Interviews durchgeführt, wovon sich jedoch nur 634 Personen in der Zielgruppe befanden. Diese auch im Vergleich mit der Hannoveraner-Studie relativ kleine Gruppe von Befragten führt jedoch nicht zwangsläufig zu Verzerrungen (bias).

Auf die problematische Wahl der Befragungsorte wurde bereits im Kapitel 3.1.3. hingewiesen, diese Bedenken haben auch bei dem Dresdner Studiendesign Gültigkeit.

3.2.3. Berechnungsgrundlagen

Ein weiterer Kritikpunkt betrifft die Berechnung der Mobilität und der Mobilitätskosten der potentiellen SozialticketnutzerInnen. Als Vergleichsmaßstab wird die SrV-Studie von 2003 herangezogen¹¹, an deren Fragen sich orientiert wurde. In der Präsentation der Studie zum Sozialticket in Dresden wird resümiert: »Die Vermutung, wesentliche Teile der Zielgruppe würden durch die Höhe der Fahrpreise von der gesellschaftlichen Teilhabe ausgeschlossen werden, kann mit den empirischen Befunden nicht bestätigt werden. Der Großteil der Probanden ist regelmäßig mobil und trägt die entsprechenden Mobilitätskosten.« (Dresdner Präsentation S. 13)

Diese Schlussfolgerung ist aus zwei Gründen unseriös:

1. Berechnung der Mobilität

Die Umfrage des Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) 2003 geht von einem völlig anderen Design der Befragung aus.

Die Erhebung erfolgte nach einem telefonisch-schriftlichen Befragungsdesign, das in enger Anlehnung an die Leiterhebung Mobilität in Deutschland (MiD) des Bundes entwickelt wurde.

Grundlagen der Stichprobenauswahl war bei der Studie folgende Maßgabe: „Die Adressen der zu befragenden Haushalte wurden zufällig aus dem Einwohnermelderegister gezogen. Nach der Adressziehung erfolgt zunächst eine Telefonnummernrecherche aus öffentlich zugänglichen Telefonregistern. Alle Haushalte, denen eine Telefonnummer zugeordnet werden kann, werden telefonisch befragt. Haushalte, denen keine Telefonnummer zugeordnet werden kann, werden schriftlich-postalisch befragt. Darüber hinaus haben alle Haushalte der Stichprobe die Möglichkeit, die Onlinebefragung zu nutzen. Dazu erhalten sie mit dem Ankündigungsschreiben entsprechende Zugangsdaten.“¹²

¹¹ http://www.tu-dresden.de/srv/SrV_Web/

¹² http://www.tu-dresden.de/srv/SrV_Web/Methode

Die Stichprobengröße wird folgend umrissen: Für die »hinreichend genaue Ermittlung des spezifischen Verkehrsaufkommens ist ein Stichprobenumfang von mindestens 1000 befragten Personen pro Stadt erforderlich.«¹³ Zudem erfolgt die Stichprobenziehung „unter Berücksichtigung von echten und unechten Ausfällen nach einem Zufallsverfahren. Dabei gibt es keine Einschränkungen hinsichtlich Alter und Nationalität. Es spielt auch keine Rolle, ob es sich um Haupt- oder Nebenwohnsitze handelt. D. h., alle Personen stehen für die Stichprobenziehung zur Verfügung.“ (ebenda)

Diese Auswahl und Befragungsmethode wurde gewählt, da mit der vorherigen »face-to-face« Befragungsmethode mangelhafte Ergebnisse und Rücklaufquoten verzeichnet wurden.

Diese bereits durch Vorüberlegungen, Stichprobenauswahl und Stichprobengröße völlig verschiedene Studie sollte als Vergleichsmaßstab dienen.

Angesichts der Verschiedenheit der methodischen Vorüberlegungen hätten die Verfasser der Sozialticketstudie zumindest eine Problematisierung ihres eigenen Vorgehens bekunden sollen. Der Vergleich von zwei Studien mit derart unterschiedlichen Studiendesigns ist nicht seriös.

2. Berechnung der Mobilitätskosten

Die Mehrkosten für ein Sozialticket sollten laut Auftraggeber der Studie und Verkehrsbetriebe durch die prognostizierten Einnahmeausfälle der Verkehrsbetriebe bestimmt werden. Dazu wurden Nutzungsintensität und Ticketart verglichen. Dagegen wurde die Gewinnung von NeukundInnen gerechnet.

a) Nutzungsintensität

In der Auswertung der Studie wird von einer »sehr hohen Nutzungsquote« gesprochen, »wesentliche Neukundenpotentiale durch reduzierte Preise bestehen demnach nicht.« (Dresdner Studienpräsentation S.13)

So sollen 50% der Zielgruppe (fast) täglich den ÖPNV nutzen (der Vergleich zur SrV-Studie mit 25% täglichen NutzerInnen fällt hier besonders drastisch aus).

b) NeukundInnen

Zur Ermittlung der potentiellen NeukundInnenzahl wurden die Selten- und NichtnutzerInnen befragt. In der Studie wird zusammengefasst: »Unter den Selten- und Nichtnutzern wird die Höhe des Fahrpreises ebenfalls nur zum Teil als Hemmnis genannt (...) Somit begründen nur 9% aller Probanden die Nicht- bzw. Seltennutzung mit der Höhe der Fahrpreise.« (D-Studie S.14)

Die Ressourcen zur Gewinnung von NeukundInnen gelten also als gering.

Diese Schlussfolgerung steht jedoch auf einem recht dünnen Fundament. Von 634 befragten Personen konnten lediglich die 25% zu dieser Frage antworten, die seltener als wöchentlich den ÖPNV in Dresden nutzen. Bei den weiter oben

¹³ http://www.tu-dresden.de/srv/SrV_Web/Stichprobe

angesprochenen Problemen der Repräsentativität kann bei dieser geringen Anzahl gelinde gesagt von einem »Schuss ins Blaue« gesprochen werden.

Zudem existiert in der SrV-Studie keine Antwortoption „Ich fahre meistens ohne Fahrschein“¹⁴ oder ähnliches. Da sich die Sozialticketstudie explizit an dieser Studie orientiert hat, liegt es nahe, dass diese Antwortoption auch in der Sozialticketstudie nicht offeriert wird. Die Kölner Erhebung zeigt, dass erhebliche Kundenzugewinne zu erzielen sind, ob durch TicketumsteigerInnen oder auch Personen, die früher ausschließlich oder überwiegend ohne Fahrschein gefahren sind. Auch wenn in Dresden die SchwarzfahrerInnenquote niedriger als in Köln angesetzt werden kann¹⁵ und die NeukundInnenzahlen damit nicht so deutlich steigen würden, ist die Nichteinberechnung dieses Effekts fahrlässig.

c) Fahrausweisnutzung

»Überraschend, aber bei der intensiven Nutzung nachvollziehbar, sind die bereits hohen Anteile an Stammkunden in der Zielgruppe.« (Dresdner Studienpräsentation S.14) lautet das Fazit zur Fahrausweisnutzung. Nach den Angaben der Studie nutzen 33% Abo- oder Jahreskarten regelmäßig, 20% zeitweise Monatskarten, 40% den Bartarif. Eine Ermittlung derjenigen, die ohne Fahrschein fahren, erfolgt nicht. Angemerkt wird ein »unökonomisches« Kaufverhalten.« (Dresdner Studienpräsentation S.14), da sich viele NutzerInnen regelmäßig für die teureren Monatstickets entscheiden würden. Es wird ein „durchschnittliches monatliches ÖV-Mobilitätsbudget von ca. 27,- € für die Mitglieder der Zielgruppe“ (Dresdner Studienpräsentation S.15) errechnet.

Wohlgemerkt, dies sind Durchschnittswerte. Bei den im Regelsatz festgeschriebenen 11,02 Euro erscheint diese Summe als illusorisch angesichts der knappen Finanzlage der Zielgruppe.

d) Kostenkalkulation

Die Kostenkalkulation basiert auf den Ergebnissen der Umfrage. Das aktuelle Mobilitätsbudget der Hartz-IV-BezieherInnen wird durch die Angaben in der Umfrage kalkuliert. Der »Nullfall«, die Einnahmesituation der Verkehrsbetriebe, basiert also auf den Angaben der Befragten auf den Fragebogen. Davon ausgehend wird der Subventionsbedarf durch die kalkulierten Einnahmeverluste der Verkehrsbetriebe durch verschiedene Sozialticketvarianten errechnet. Die Mindereinnahmen bei einem 50-60% ermäßigten Sozialticket werden mit 4 bzw. 5 Millionen Euro beziffert (Dresdner Studienpräsentation S.21).

¹⁴ http://www.tu-dresden.de/srv/SrV_Web/Personenfragebogen

¹⁵ 20.07.2002 - Weniger Schwarzfahrer in Dresden. Die Schwarzfahrerquote in Dresden liegt unter dem Bundesdurchschnitt. Die Zahl der erwischten Fahrgäste ohne Fahrschein sank im ersten Halbjahr 2002 von ca. 36.000 in den beiden Vorjahren auf etwa 30.000 vgl. <http://www.pro-bahn.de/mitteldeutschland/archiv/akt-02-3.htm>

Dieser Punkt ist besonders sensibel, schließlich berechnen die Verkehrsverbände die Summe der Zuschüsse, welche die Stadt den Verkehrsbetrieben pro Jahr als Ausgleichszahlungen für ein Sozialticket zur Verfügung stellen müsste. Es sollte eine Selbstverständlichkeit sein, dass man diese Ergebnisse überprüfen kann. Die Verfasser der Studie haben dies jedoch verweigert.

Bereits die Präsentation offenbart jedoch schon einige Probleme:

1. Der Berechtigtenkreis wird mit 40.000 Personen umrissen (D-Studie S.20) und als Berechnungsgrundlage genommen. In den Angaben der Stadt schwankt die Zahl zwischen 35.-40.000. Üblich ist in der Kalkulation solcher Zahlen eine konservative Schätzung der Einnahmeentwicklung, hier wird jedoch vom extrem gerechnet. Hierdurch werden Kosten um 12,5% gegenüber der niedrigeren Zahl erhöht.
2. Die Studie geht von einem unseriös bestimmten »Nullfall als Grundlage aus und berechnet einzig die Verlustmöglichkeit für die Verkehrsbetriebe. Es werden keine Großkundenrabatte oder eine finanzielle Beteiligungen der Verkehrsbetriebe in die Kostenkalkulation einbezogen.
3. Der NichtnutzerInnenanteil verringert sich laut diesen Berechnungen von 5% auf 3% (Dresdner Studienpräsentation S.20). Diese geringe Quote erscheint aus den weiter oben gemachten Einwänden als deutlich zu gering.

3.2.3. Beurteilung der Einzelstudie nach den methodischen Gütekriterien

Die Ergebnisse der Studie sind unter den vorgenommenen Rahmenbedingungen scheinbar reproduzierbar. Die geringe Zahl der Befragten im Vergleich zu Hannover kann jedoch einigen Zweifel an der Verlässlichkeit unterstützen. Bei der niedrigen Zahl der befragten GeringnutzerInnen des ÖPNV (25% der Befragten) muss jedoch mit einer erheblichen Ungenauigkeit gerechnet werden, die eine Reliabilität (Verlässlichkeit) bei den Aussagen zu dieser Gruppe unwahrscheinlich macht.

Das Kernkriterium für die Qualität einer Studie, die Validität (Gültigkeit) muss jedoch massiv bestritten werden. Schon alleine die Weigerung, die angefragten Informationen herauszugeben, lässt Zweifel an der wissenschaftlichen Haltbarkeit aufkommen. Die nachgewiesenen Unsauberkeiten in der Formulierung des bekannten Teils des Fragebogens und die sehr hoch angesetzten Berechnungen aufgrund einer fragwürdigen Ermittlung der Mobilitätskosten der Zielgruppe lässt diese Studie nicht als seriöse Arbeit erscheinen.

3.3. Köln

3.3.1. Sachstand

In Köln wurde ein Pilotversuch zur Wiedereinführung eines Sozialtickets mit dem Namen „Köln-Pass“ 2007 beschlossen, nachdem ein ähnliches Projekt im Jahr 2000 von der konservativ-liberalen Mehrheit abgeschafft wurde.

Zunächst wurden durch die Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) drei Simulationsrechnungen zu den Kosten eines Sozialticktes durchgeführt. Zudem wurde eine begleitende Marktforschung des Pilotversuches beschlossen. Dabei wurde parallel zu der Einführung der Vergünstigung eine großangelegte Befragung der NutzerInnen des Sozialtickets durchgeführt, um einen realistischen Blick auf die veränderten Fahrgewohnheiten der Zielgruppe zu gewinnen.

Angenommen wurde, dass eine begleitende Befragung die Veränderungen im Mobilitätsverhalten deutlich realistischer abbilden würde als eine Befragung, die im Vorhinein durchgeführt würde.

Parallel zu der Einführung des Sozialticket zum 1.1.2007 wurde die Marktstudie begonnen, um einen besseren Überblick über die Kosten des Sozialtickets zu gewinnen.

Die Sozialtarife im Kölner Modell wurden in zwei Varianten offeriert:

Rabattierte Vierertickets (4,40€ statt 7,80€; 2008: 4,50€ statt 8,10€) für GelegenheitsnutzerInnen und rabattierte Monatstickets (25,-€ statt 59,30€ / 2008: 28,-€ statt 62,60€). Anspruchsberechtigt waren Ende 2007 knapp 150.000 KölnerInnen. Dies sind Personen, die Arbeitslosengeld II beziehen, sowie AsylbewerberInnen und „GeringverdienerInnen“ (10% über SGB II-Niveau). Im Jahr 2007 wurden knapp 126.000 rabattierte Monatstickets (10.500 pro Monat) und 133.000 Vierer-Tickets verkauft (Angaben nach dem Erfahrungsbericht zum Köln-Pass 2007). Im ersten Jahr (2007) hat die Stadt Köln als Ausgleich für den Unterschied zwischen Verbundtarif und Endkundenpreis eine Summe von ca. 4,77 Millionen Euro an die Kölner Verkehrsbetriebe überwiesen. Für das Jahr 2009 rechnet die Stadt Köln jetzt nur noch mit einem Ausgleichsbetrag von rd. 1, 2 Millionen. Euro¹⁶. Nach den Ergebnissen der begleitenden Marktstudie lagen die realen Mindereinnahmen jedoch nur bei 1,17 Millionen Euro (2007) und 0,91 Millionen Euro (2008). Seit April 2008 ist das Köln-Ticket Teil des regulären Tarifangebots des Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS).

Die Einnahmen und Fahrgastentwicklung der KVB sind ungeachtet des Sozialtickets deutlich gestiegen¹⁷.

¹⁶ Vgl. Antworten auf Anfragen „Köln-Pass“, Sozialausschuss, 08.05.08

¹⁷ Laut dem KVB Geschäftsbericht 2007 sind die Fahrgastzahlen deutlich gestiegen 2006: 245,5 Millionen 2007: 252,0 Millionen (+2,7%). Noch deutlicher verhält es sich mit den Fahrgelderlösen 2006: 143,9 2007: 155,6 Millionen (+8,1%) vgl. Geschäftsbericht der KVB 2007 S.24 Dies kann nur begrenzt mit der parallelen Tarifierhöhung (5,1%) erklärt werden (vgl. ebenda: S.29).

3.3.2. Kritik des Studiendesigns

Leider waren die genauen Inhalte der Befragung von der KVB nicht zu erhalten. Dies ist problematisch, da die Ergebnisse dieser begleitenden Marktforschung nicht systematisch ausgewertet werden können und insbesondere mögliche Effekte im Aufbau des Fragebogens etc. nicht mit denen der anderen Studien verglichen werden können.

Zugänglich ist jedoch eine Präsentation der Ergebnisse des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg. Anhand dieser Informationen konnten deutliche methodische und forschungslogische Differenzen zu den anderen Marktforschungen markiert werden. Es konnte auch auf einen Erfahrungsbericht, Informationen aus der Verwaltung und zahlreiche Presseartikel zurückgegriffen werden.

Die vorherigen Simulationsrechnungen der KVB hatten keine Mindereinnahmen durch die Einführung eines Sozialtickets festgestellt. Das Verbundsystem der KVB, der Verkehrsverbund Rhein-Sieg, stand diesen Ergebnissen kritisch gegenüber. Deshalb wurde durch den VRS ein Marktforschungsinstitut beauftragt im Mai/ Juni 2007 etwa 1.700 Personen der Berechtigtengruppe des KölnPasses zu befragen. Hierunter waren fast 50% KölnPass-InhaberInnen.

Die Befragungen fanden bei den Berechtigten zu Hause statt. Im Gegensatz zu der offenen Befragungssituation im Foyer der Jobcenter konnten in dieser Atmosphäre sicherlich exaktere Ergebnisse erzielt werden.

Grundannahme der Untersuchung war, 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.« (VRS-Studie S.5)

Im Gegensatz zu den Befragungen in Hannover und Dresden wurde bei dieser Studie problemorientiert vorgegangen. Ausgehend von der Hypothese, dass in der Zielgruppe eine erhebliche Finanzknappheit existiert, wurde gezielt nach Veränderungen im Mobilitätsverhalten gefragt und ein Augenmerk auf die Aspekte der Gewinnung von NeukundInnen gelegt. Es wurde gezielt nach Effekten der Tarifabsenkung für den Neu- und Mehrverkehr gefragt. Zudem war das Problem der »Schwarzfahrer« und GeringnutzerInnen im Blick der Marktforschung.

3.3.3. Berechnungsgrundlagen

Der besondere Vorteil der Kölner Studie ist die Möglichkeit, die erwarteten Mehrkosten für das Sozialticket in einer begleitenden Marktforschung zu erhärten oder zu hinterfragen. Aufgabe der Studie war es, dass sich die »Veränderungen durch die rabattierten Tickets (...) auch in der Verkaufsstatistik nachweisen lassen.« (VRS-Studie S.5)

Entgegen den Erwartungen lagen die durch die Marktforschung ermittelten Kosten 2007 nur bei 1,17 Millionen Euro statt den angenommenen ca. 4,5 Millionen Euro

(VRS-Studie S. 6). Der massive Unterschied zwischen angenommenen und ermittelten Mehrkosten ist erstaunlich und zeigt auch die Probleme einer exakten vorherigen Bestimmung des Finanzbedarfs auf.

3.3.4. Beurteilung der Einzelstudie nach den methodischen Gütekriterien

Die Befragungsmethode der Hausbesuche vermeidet subjektive Verzerrungseffekte durch eine selektive Auswahl durch die InterviewerInnen. Dennoch bestehen aufgrund der unzureichenden Kooperation der Verfasser der Marktforschungsstudie in Köln Zweifel an einer Objektivität im Sinne der empirischen Sozialforschung.

Als Kernergebnisse der Kölner Studie lassen sich folgende Ergebnisse zusammenfassen: »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-InhaberInnen 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.« (VRS- Studie S. 17)

Die Übertragbarkeit der Ergebnisse auf andere Verkehrsverbünde ist aufgrund einer großen Anzahl von Berechtigten, einer hohen »Schwarzfahrquote« und eines dichten ÖPNV-Angebot nicht automatisch gegeben.

Bei dem Kernkriterium für die Qualität einer Studie, der Validität (Gültigkeit), besitzt die Kölner Untersuchung den Vorteil, dass sie die konkrete Überprüfung des »Umsteigeverhaltens« in einem praktischen Pilotprojekt unternommen hat. Leider sind die Daten dieser Kundenbefragung nicht ausreichend transparent gemacht worden, um hinsichtlich des Aufbaus des Fragebogens und der Gestaltung der Befragung besser auswerten zu können. Diese mangelnde Kooperation geht zulasten der wissenschaftlichen Qualität der Kölner Untersuchung.

3.4. Weitere Beispiele

3.4.1 Dortmund

In Dortmund droht das zum Februar 2008 eingeführte Sozialticket nach Ablauf des Pilotprojekts am 2.1.2010 massiv verändert oder wieder abgeschafft zu werden. Auch im NRW-Landtag haben die unerwartet hohen Mehrkosten zu einer Kontroverse geführt¹⁸. Problematisch ist jedoch, dass die Berechnungsgrundlagen dieser Mehrkosten untransparent und somit unüberprüfbar sind.

¹⁸ Der Dortmunder Stadtregierung wurde vom CDU-Abgeordneten Romberg vorgeworfen, dass offenbar »im Vorfeld schlicht und ergreifend schlampig gerechnet (zu haben H.O.), um sich der Öffentlichkeit als soziale Wohltäter präsentieren zu können.« WAZ vom 23.10.08

Die Rot-Grüne Koalition in Dortmund hat mit den Stimmen der LINKEN nach einer intensiven Kampagne durch sozialpolitische Gruppen und politische Parteien zum 1.2.2008 ein Sozialticket eingeführt. Bezugsberechtigt sind ca. 83.000 LeistungsbezieherInnen nach SGB II, SGB XII und Asylbewerberleistungsgesetz sowie von BezieherInnen wirtschaftlicher Jugendhilfe. Momentan nutzen ca. 23.500¹⁹ DortmunderInnen das für 15 Euro im Jahresabo erhältliche Ticket. Der Normalpreis eines Vollzeittickets im Großkundenrabatt beträgt 39 Euro. Die Verkehrsbetriebe sind Teil der Dortmunder Stadtwerke (dsw21), aus dessen Gewinnen der Fehlbetrag ausgeglichen werden soll. Mittels zweier Marktforschungen haben die Stadtwerke versucht die Einnahmedifferenzen zu bestimmen.

Mit Hilfe einer telefonischen Marktforschung²⁰ durch die Firma »O-Ton« im September und Oktober sollte überprüft werden, welche Veränderungen im Nutzungsverhalten durch das Sozialticket stattgefunden haben. Zuvor gab es im April bereits eine telefonische Befragung. Eine Überprüfung nach den Qualitätskriterien der empirischen Sozialwissenschaften ist jedoch nicht möglich. Auf Anfrage wurden von den Stadtwerken keine relevanten Informationen bezüglich des Fragebogens und der Auswahl der Stichprobe offengelegt. Die hier verarbeiteten Informationen konnten lediglich aus diversen Pressemeldungen, den Informationen von Akoplan e.V. und dem Dortmunder Sozialforum zusammengetragen werden. Eine solide Kritik an den Grundlagen dieser Befragung kann nicht geleistet werden und steht noch aus.

Nach massiver Kritik an dem Vorgehen der Verkehrsbetriebe wurde die Stadtkämmerin Dr. Christiane Uthemann beauftragt, die Berechnungen der Stadtwerke auf ihre Stichhaltigkeit zu prüfen.²¹ Sie kam zu dem Ergebnis, dass die Subventionskosten von 4,9 Millionen Euro zu bezahlen seien. Diese Summe setzt sich ganz banal aus den Zuschüssen der Stadt zu jedem der verkauften Sozialtickets zusammen.

Für das Jahr 2008 haben die Verkehrsbetriebe ihren Fahrgastzahlen von 130 auf 138 Millionen gesteigert, ein DSW-Sprecher fasst zusammen, »das Sozialticket hat uns mehr Fahrgäste gebracht.«²² Zudem gab es einen Sprung bei den Erlösen zum Vorjahr um 9,8 Prozent. Die von den Stadtwerken angeführte Tarifierhöhung um 5,5% im August 2008 kann diesen Erlöszuwachs jedoch nicht alleine erklären.

Die Stadtwerke verzeichnen eine massive Mehrnutzung von ca.15,5 Millionen Fahrten mit dem Ticket 1000 (es entspricht dem Sozialticket) (2007: 5,4 Millionen).

¹⁹ vgl. City-Anzeiger vom 17.12.08

²⁰ Aufgrund der Weitergabe der Daten durch die DSW steht eine Beschwerde des Datenschutzbeauftragten aus. Vgl. Westfälische Rundschau vom 07.10.08

²¹ vgl. WAZ vom 05.12.08

²² vgl. WR vom 14.01.09

Zugelegt haben zudem der Schüler- und Ausbildungsverkehr, das Barenticket für Senioren, abgenommen haben dagegen teurere Tickets.

Durch das verbilligte Sozialticket sollten deutlich mehr NeukundInnen gewonnen werden. Dies ist nach Angaben der des DSW-Verkehrsvorstands Jung nicht wie erhofft eingetreten. Zwar seien im Juli 20,7 % »UmsteigerInnen« aus dieser Kategorie vorhanden gewesen, aber ein »wesentlicher Zugewinn an Fahrgästen und eine spürbare Verkehrsverlagerung hin zum ÖPNV, die sich manch einer vom Sozialticket versprochen hatte«²³, konnte nicht bemerkt werden.

Die ausgewiesenen Mindereinnahmen entstehen laut Verkehrsbetrieben daraus, dass 7000 der inzwischen 23.300 SozialticketnutzerInnen zuvor schon eine zum Teil wesentlich teurere Monatskarte gekauft hatten und jetzt auf die preiswertere Variante umgestiegen seien²⁴.

Ohne die Fragestellung der Marktforschung betrachten zu können sind diese Informationen nicht kritisierbar, somit schirmen sich die Stadtwerke durch ihr Informationsmonopol gegenüber Kritik wirksam ab. Die Umstände der Befragung, Objektivität und Verlässlichkeit dieser Studie können nicht überprüft werden.

Massiver Zweifel an den Ergebnissen der Befragung muss jedoch bestehen. Der dsw-Vorstand bekundet, dass die neuen Sozialticket-AbokundInnen zuvor nur gelegentlich Tickets im Bartarif erstanden hätten. Dafür hätten sie monatlich durchschnittlich 30,55 Euro aufgewendet²⁵. In der ersten Befragung hierbei noch von ca. 10 Euro ausgegangen.

3.4.2. Düsseldorf

Die Befragung in Düsseldorf²⁶ unterscheidet sich in einiger Hinsicht von den Untersuchungen in Hannover, Dresden und Köln. Sie sollte nicht einen repräsentativen Eindruck der gesamten Gruppe der Hartz-IV-BezieherInnen gewinnen, sondern untersuchte speziell die Perspektive der besonders »von Armut betroffenen Menschen« in Düsseldorf. 76 % der Befragten beziehen als Einkommen Leistungen nach SG II (Arbeitslosengeld II) oder SGB XII (Leistungen der Grundsicherung). 28,2 % geben Rente, Flaschensammeln etc. an.

Angeregt wurde diese Befragung vom »Initiativkreis Armut in Düsseldorf«. Insgesamt wurden 681 Menschen in 18 sozialen Einrichtungen befragt. Die InterviewerInnen kamen aus den Sozialeinrichtungen, deshalb kann von einem hohen Vertrauensverhältnis zwischen InterviewerInnen und befragten Personen ausge-

²³ vgl. WAZ vom 18.11.08

²⁴ vgl. Wochenkurier vom 15.07.08

²⁵ Pressemitteilung der Fraktion Bündnis90/Die Grünen im Rathaus vom 25.06.08 <http://agora.free.de/sofodo/themen/do-spez-1/kommunale-pol/kosten-des-sozialtickets-untersuchung-muss-auf-den-tisch/>

²⁶ vgl. <http://www.ik-armut.de/>

gangen werden. Ziel der Befragung war es zu überprüfen, inwiefern diese Gruppe durch ihre prekäre finanzielle Situation besonders von erhöhten Beförderungsentgelten, Geldstrafen bzw. Ersatzfreiheitsstrafen betroffen ist.

Die Befragung wurde in der Woche vom 23. bis 29. Juni 2008 anhand eines strukturierten Fragebogens durchgeführt. Dieser bestand aus einem strukturierten Fragebogen mit sieben Fragen. Bei zwei Fragen war eine offene Beantwortung möglich.

Der Nutzungsgrad des ÖPNV lag mit 93,2 % regelmäßigen NutzerInnen (täglich, 3x die Woche, 1x die Woche) sehr hoch. Davon nutzen den ÖPNV 74,6 % täglich bzw. mehrmals täglich.

Über die Hälfte der Befragten gaben an, trotz geringer Finanzmittel regelmäßig oder gelegentlich ein Monatsticket zu besitzen, viele bekommen dieses jedoch durch eine Arbeitsgelegenheit finanziert. Durch die manchmal verzögerte Auszahlung des ALG II Regelsatzes können viele nicht immer ein Monatsticket kaufen. 13 % gaben die Nutzung von Einzel- oder 4er Tickets an. 29 % gaben an, meistens gar kein Ticket zu besitzen (sic!).

Besonders bemerkenswert ist, dass fast die Hälfte der Befragten (45,4 %) angab, selten bis oft ohne Fahrschein zu fahren. Von den Befragten 681 Menschen wurden bereits 39,2 % wegen „Erschleichung von Beförderung“ verurteilt oder geben ein laufendes Verfahren zu Protokoll. Von den Befragten gaben 92,5 % an, dass sie ein Monatsticket kaufen wollten, wenn dies für 15 Euro erhältlich wäre.

Die Düsseldorfer Befragung kann keinen repräsentativen Aufschluss über das ÖPNV-Nutzungsverhalten der Gesamtgruppe der „Hartz-IV-BezieherInnen“ leisten. Das beansprucht sie allerdings auch gar nicht.

Für die dieser Studie zugrunde liegende Fragestellung kann sie dennoch einige Impulse geben. Sie belegt die Abhängigkeit der Ergebnisse von dem Ort der Befragung. Auch in den Sozialeinrichtungen wurde ein großer Teil Hartz-IV-BezieherInnen angetroffen.

Die sehr hohen Zahlen von Menschen, die gelegentlich oder meistens ohne Fahrschein fahren sind, sicherlich nicht repräsentativ für die Zielgruppe der gesamten Hartz-IV-BezieherInnen. Diese Personen sind jedoch bei einer Befragung im Foyer des Jobcenters signifikant unterrepräsentiert.

Zudem verweist die hohe Zahl an Strafverfahren und möglichen Haftstrafen auf die soziale Not und die Notwendigkeit der ÖPNV-Nutzung dieser Gruppe hin. Das massive Interesse der Befragten an einem günstigen Sozialticket zeigt jedoch die Bereitschaft der Befragten, den ÖPNV regulär zu benutzen.

4. Schlussfolgerungen und Vergleich der Studiendesigns

Alle vorgestellten Untersuchungen können nicht als Referenzstudie für eine wohlüberlegte und aussagekräftige Befragung zu den zu erwartenden Kosten eines Sozialtickets gelten.

Von einer unabhängigen Studie kann bei einer Entwicklung des Umfragedesigns durch die Verkehrsbetriebe keine Rede sein. Es besteht ein ökonomisches Eigeninteresse der Verkehrsbetriebe an einer hohen Subventionsleistung.

Umso wichtiger wäre es, dass die vorgestellten Qualitätsstandards der empirischen Sozialforschung eingehalten würden. Dennoch weigerten sich die VerfasserInnen der Studien in Dresden und Köln, die Informationen der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen, die nötig sind, um die Ergebnisse überprüfen zu können. Zudem ist bei allen Studien eine Vielzahl an methodischen und handwerklichen Fehlern zu beanstanden.

Allen untersuchten Studien fehlt eine ausführliche dokumentierte Vorarbeit, bei der methodische Vorüberlegungen und eine Analyse der möglichen Fehlerquellen diskutiert und in Pretests überprüft werden könnten.

Bei der methodisch bedeutsamen Stichprobenauswahl sind zahlreiche Mängel zu beanstanden. Die Befragungen in Hannover und Dresden fanden in Jobcentern statt. Dies führt zu einer hohen Verzerrungswahrscheinlichkeit in Bezug auf die ÖPNV-Nutzungsintensität der Grundgesamtheit. Durch die gewählte Interviewform der persönlichen Befragung in der Atmosphäre des Jobcenters sind auch massive Verzerrungen durch den Effekt des sozial erwünschten Antwortverhaltens zu erwarten gewesen. Die Kölner Studie hat eine aufwendigere und systematischere Stichprobenauswahl vorgenommen. So hat sie durch die Durchführung von Interviews in den Haushalten der Befragten Personen diese Effekte höchstwahrscheinlich minimieren können.

Durch die unterkomplexe Konstruktion der Hannoveraner und Dresdner Fragebögen ist eine exakte Ermittlung der Fahrkartennutzung der Zielgruppe nicht möglich gewesen. Zusammen mit dem Faktor einer hohen – und aus Gründen der sozialen Erwünschtheit wahrscheinlich zu hoch bemessenen – ÖPNV-Nutzungsintensität entsteht in diesem Design ein signifikant erhöhter Betrag von durchschnittlichen Mobilitätsausgaben der Zielgruppe. Dies führt zu einem überproportional hohen »Nullwert«, von dem ausgehend die nötigen städtischen Subventionsleistungen bei Einführung von Sozialtickets berechnet werden. Resultat der unseriösen Untersuchungsmethode ist, dass die errechneten Zuzah-

lungen wie z.B. in Hannover mit zehn bis zwanzig Millionen Euro pro Jahr beziffert werden, während in der ungleich größeren Stadt Köln im Praxistest Subventionskosten von lediglich 0,9 Millionen Euro ermittelt wurden. Die enorme Differenz zwischen diesen Beträgen wird von den Verfassern der Studien in Hannover und Dresden nicht erklärt.

Mit den in Hannover, Dresden, Dortmund und Köln produzierten Ergebnissen der Studien, Umfragen und Marktforschungen zu den Kosten der Sozialtickets findet ein massiver Eingriff in die demokratische Entscheidungsfindung der Stadtparlamente statt.

Die vermeintlich objektiven Erkenntnisse stellen die Weichen für oder gegen die Einführung eines Sozialtickets. Durch dieses Vorgehen wird die politische Entscheidung ohnehin auf eine betriebswirtschaftliche Kostenfrage reduziert. Das Recht auf Mobilität darf nicht zu teuer sein. Die vorliegende Untersuchung zeigt zudem, dass die Ergebnisse der einzelnen Studien hinterfragt werden können und müssen.

5. Checkliste

Was sollte beachtet werden, wenn eine Studie zu Sozialtickets in Auftrag gegeben wird?

In der Auseinandersetzung um die Einführung eines Sozialtickets spielen Studien zur »Kostenprognose« eine gewichtige Rolle: Vermeintlich unpolitisch sollen sie den möglichen Kostenrahmen ausloten, um die Konsequenzen der Entscheidung absehen zu können. Faktisch erfüllen diese Studien häufig die Funktion von Nebelkerzen, indem sie die Auseinandersetzung vom politischen Terrain in eine Fachdiskussion von WissenschaftlerInnen und VerwaltungsexpertInnen überführen. Die drohenden Kosten eines Sozialtickets entmutigen PolitikerInnen, die sich für ein Sozialticket einsetzen, und beeinflussen die öffentliche Meinung in Bezug auf die Finanzierbarkeit eines Sozialtickets.

Wenn eine Studie vorgestellt wird, schlägt zunächst die »Stunde der Experten«. Durch eine Präsentation der Ergebnisse besitzen die MacherInnen der Studie (hier sind bislang immer die Städte/Kommunen und Verkehrsbetriebe federführend gewesen) einen Informationsvorsprung. Sind erstmal vermeintlich wissenschaftlich gesicherte Zahlen zu den Kosten im Umlauf und können diese nicht zügig erschüttert werden, wird es für die andere Seite schwierig, diese Zahlen in Zweifel zu ziehen. Zudem fokussieren Umfragen meistens nur auf den Kosten für die Verkehrsbetriebe und machen hier eine reine betriebswirtschaftliche Rechnung zwischen zwei Parteien (Verkehrsgesellschaft - Kommune) auf. Tatsächlich sollten weitaus mehr Aspekte bedacht werden: von der verbesserten Jobsuche, über kulturelle und politische Betätigung bis hin zu geringeren psychosozialen Betreuungskosten.

VerfasserInnen von Studien können sich in der Regel auf einen Vorsprung durch wissenschaftliches know-how verlassen. Die Erstellung eines Fragebogens ist ein komplexes Unterfangen. Eine Vielzahl von Faktoren kann das Ergebnis der Studie beeinflussen. Im Folgenden soll eine kleine Checkliste erstellt werden, die an eine Studie angelegt werden kann, um ihre wissenschaftliche Seriosität zu überprüfen.

Gleichzeitig soll betont werden, dass die Auseinandersetzung um die Einführung eines Sozialtickets eine politische Auseinandersetzung ist. Es ist eine Frage des politischen Kräfteverhältnisses und sollte nicht auf dem Terrain von wissenschaftlichen Expertisen und Gegenexpertisen ausgetragen werden. In dieser Auseinandersetzung werden AktivistInnen leicht zu StatistInnen, vermeintliche ExpertInnen dominieren die Diskussion. Durch eine kritische Sicht auf Konzeption und Durchführung von Studien lassen sich jedoch einige Fehlerquellen und Manipulationsmöglichkeiten aufdecken.

Im Folgenden wird eine kritische Checkliste erarbeitet.

5.1. Der Auftrag

Bereits bei der Definition des Studienziels werden wichtige Vorentscheidungen vorgenommen.

Werden bei der Ausschreibung einer Studie alleine die potentiellen Kosten für die Verkehrsbetriebe berechnet?

Sozialtickets sind nicht alleine eine Frage der betriebswirtschaftlichen Kalkulation zwischen Kommunen und Verkehrsbetrieben. Mobilität ist ein hohes kulturelles, politisches und wirtschaftliches Gut. In die Gesamtkalkulation sollten auch andere gesellschaftliche Kosten, wie die Senkung von (psycho-)sozialen Betreuungskosten durch höhere gesellschaftliche Teilhabe²⁷, niedrigere Kosten durch nicht mehr notwendige Gerichtstermine²⁸ und Haftstrafen²⁹ sowie der positive Effekt von Mobilität in der Suche nach Arbeitsplätzen einfließen.

Haben die Verkehrsbetriebe und die Stadtverwaltung weitgehenden Handlungsspielraum bei der Ausgestaltung der Studie?

Die gesamte Konzeption des Studiendesigns sollte von neutralen Personen und Institutionen durchgeführt werden, die kein unmittelbares Interesse an der Höhe der Zuschüsse oder dem Preis des Sozialtickets haben. Die Verkehrsbetriebe sind zwar formal privatisiert, meistens jedoch im Besitz der Städte und Kommunen, so sind die Einnahmewüchse auf dieser Seite eventuell mit höheren Ausgaben an einer anderen Stelle verbunden.

Falls die Verkehrsbetriebe an der Ausgestaltung der Befragung mitwirken wollen, dann sollten auch VertreterInnen aus Sozialticketinitiativen oder kritische WissenschaftlerInnen in die Entwicklung des Forschungsdesigns sowie die Studie selbst miteinbezogen werden.

²⁷ Wie dies von einer Leipziger Behörde bereits veranschlagt wurde.

²⁸ Eine detaillierte Auseinandersetzung mit den eminenten Kosten für das Justizwesen durch Bagatelldelikte wie »Erschleichung von Beförderung« kann hier nicht geleistet werden. Doch die Zahlen aus Hannover weisen auf massive Kosten für die Allgemeinheit hin. Sogar der CDU-Abgeordnete Dirk Töpffer kritisiert die hohen Kosten der Praxis: »Bei den wenigen Stichproben der ÜSTRA werden jährlich bis zu 88 000 Schwarzfahrer ertappt. Die tatsächliche Zahl dürfte um ein 10faches höher liegen. Gegen 16 423 Schwarzfahrern wurden im vergangenen Jahr in Hannover Strafverfahren eingeleitet, bis zu 120 Schwarzfahrer wurden inhaftiert. Bei einer Haftdauer zwischen durchschnittlich 20 und 160 Tagen und Kosten pro Hafttag von etwa 80 - 85 EUR entstehen der Allgemeinheit allein in Hannover so jährliche Kosten zwischen 192.000 EUR und 1.632.000 EUR. Dies allein für die Haft und ohne Kosten für Polizei, Staatsanwaltschaft und Gerichte. Dieser Aufwand ist aus meiner Sicht nicht mehr vertretbar.« http://www.dirk-toepffer.de/index.cfm?uuid=2270E6D6D42D61610BE13F9B290D2A69&and_uuid=FAB9A3F1F324E53E4EEA5FC1C4EEC789&field_id=16

²⁹ So kostet ein Hafttag den Steuerzahler 80 Euro, während die »Tilgungssumme« häufig nur bei 10 Euro pro Tag liegt. Vgl. <http://www.tagesspiegel.de/berlin/Pluetzensee-Schwarzfahrer-BVG-Berliner-Justiz;art270,2684962>

Werden verschiedene Sozialticketvarianten geprüft und wird auf die unterschiedlichen Mobilitätswünsche der Zielgruppe Rücksicht genommen?

Es müssen verschiedene Sozialticketvarianten vorgestellt werden, um dem individuellen NutzerInnenverhalten gerecht zu werden. Ein breites Sortiment an vergünstigten Tickets sollte in der Untersuchung angeboten werden, da viele Menschen keine vergünstigte Monatskarte, jedoch vergünstigte 4er oder 10er Karten benötigen.

Sind Transparenz und Qualitätskontrolle Bestandteil des Studienauftrages?

Um die Überprüfbarkeit der Ergebnisse zu gewährleisten, empfiehlt es sich, die Qualitätskriterien für die empirische Sozialforschung als Vertragsgrundlage festzulegen. Die Herausgabe der dort festgelegten Informationen erleichtert ggf. eine kritische Auseinandersetzung mit den Ergebnissen und verhindert eine »Stunde der Experten« gegenüber einer kritischen Öffentlichkeit und demokratischen Institutionen.

5.2. Pretests

Werden die systematischen Vorarbeiten und der Umgang mit Pretests dokumentiert?

Die Entwicklung eines Fragebogens muss auf Pretests basieren. In intensiven qualitativen Interviews mit zufällig ausgewählten Personen aus der Zielgruppe müssen Probleme im Studiendesign ermittelt werden. Mittels Kontrollfragen und im offenen Gespräch sollte die Aussagekraft des Fragebogens hinterfragt werden. Wesentlich problemorientierter sollten Fragen entwickelt werden: Wie kann eine realistische Bestandsaufnahme des gegenwärtigen Mobilitätsverhaltens entstehen? Wie können die möglichen Veränderungseffekte durch ein Sozialticket erfasst werden? Wie kann das gegenwärtige und ggf. veränderte Mobilitätsbudget der Befragten erfasst werden? Wie ist die Selbsteinschätzung des Mobilitätsbudgets? Wie verhält sich dieses zu den Ergebnissen, die aus den Fragebögen gewonnen werden?

Die in Pretests gewonnenen Erkenntnisse müssen kritisch interpretiert werden und zu einem ausdifferenzierten Fragebogen führen.

5.3. Fragebogen

Wie werden die gegenwärtigen Kosten für den ÖPNV von der Zielgruppe ermittelt?

Der Abbildung des Mobilitätsverhaltens muss deutlich mehr Platz eingeräumt werden. Wie häufig wird der ÖPNV im Sommer und Winter genutzt? Wie verändert sich das NutzerInnenverhalten innerhalb eines Monats (am Anfang mehr, am Ende weniger)? Wird die Selbsteinschätzung des Mobilitätsbudgets erfragt?

Wie werden die Kosten für ein Sozialticket errechnet?

Die Kosten für ein Sozialticket werden meistens aus einer Kombination aus gegenwärtiger Nutzungsintensität und der hauptsächlichen Ticketnutzung errechnet.

Werden verschiedene Sozialticketvarianten vorgeschlagen?

Würde ein Sozialticket, oder eher vergünstigte »4er-Karten« das Mobilitätsverhalten beeinflussen?

Wie wird die »hauptsächliche« Ticketnutzung abgefragt?

Es ist problematisch, wenn nur nach der hauptsächlichen Ticketart gefragt wird, denn so werden die unterschiedlichen Ticketformen unzulässig verallgemeinert. Manchmal fahren die Befragten auch mit einer übertragbaren Karte, Tagesticket, Kurzstrecke oder auch ohne Ticket.

Um einigermaßen aussagekräftige Antworten auch bei heiklen Fragen zu bekommen (wie z.B. nach dem (gelegentlichen) Fahren ohne Fahrschein), sollte die Umfrage in einem Kuvert ausgehändigt werden und nicht in einem persönlichen Gespräch abgefragt werden.

5.4. Stichprobe

Wie und wo wird die Stichprobe erhoben?

Die Auswahl der Stichprobe ist zentral für die Durchführung eines korrekten Forschungsprojekts. Durch eine kombinierte Methode aus einer telefonischen Zufallsbefragung und einem Gebietsauswahlverfahren würde die Zielgruppe deutlich repräsentativer abgebildet werden. Jede Umfrage muss dabei zwischen einer komplexen und häufig kostenintensiven »best practice« und einer dazu abgestuften, aber qualitativ angemessenen »good practice« abwägen. Die Kosten einer solchen Befragung sind sicherlich höher als die einer persönlichen Befragung im Jobcenter, da die Zielgruppe erst aus der Gesamtzahl der Interviewanfragen herausgefiltert werden muss. Jedoch ist die Jobcenterbefragung aus dem in dieser Studie ausgeführten Gründen besonders anfällig für Verzerrungen.

Besondere Probleme entstehen dann, wenn Teile der Zielgruppe systematisch ausgeblendet werden.

Besteht auch für weniger mobile Personen (Ältere, als unvermittelbar eingestufte oder Menschen ohne festen Wohnsitz) in der Zielgruppe eine adäquate Chance in die Befragung einbezogen zu werden?

5.5. Interview

In welcher Situation und mit welcher Methode wird die Befragung durchgeführt?

Von einer Befragung in Jobcentern wird wegen der hohen Wahrscheinlichkeit von sozial erwünschtem Antwortverhalten dringend abgeraten. Dieses könnte nicht nur falsche Resultate produzieren, sondern auch die prognostizierten Kosten für ein Sozialticket in die Höhe treiben.

Wie bei der Stichprobenauswahl schon vorgeschlagen wurde, sollte der Fragebogen ausgeteilt werden bzw. verschickt und/oder telefonisch-mündlich vorgelesen werden. Ein Vergleich der Resultate wäre angezeigt, um möglichen Unterschieden in dem Antwortverhalten nachgehen zu können. Um das Problem der selektiven Auswahl der Befragten durch die InterviewerInnen zu vermeiden, sind die vorgeschlagenen Befragungsformen geeignet.

5.6. Auswertung

- Ist die Studie einsehbar?
- Werden die Schlussfolgerungen aus dem Material ausreichend nachvollziehbar belegt?
- Wie werden die Schritte der Datenbereinigung dokumentiert?

6. Quellen- und Literaturverzeichnis

Quellenverzeichnis

VRS-Drucksache (2007) „Sozialticket – Ergebnisse zum Pilotprojekt ‚Ermäßigte Tickets für KölnPass-Inhaber‘“, Köln
http://www.sozialticket-leipzig.de/Dokumente/koeln/studie_vrs_koeln_pass.pdf

Stadt Köln (2008) Amt für Soziales und Senioren, Erfahrungsbericht zum Köln-Pass 2007, Köln
<http://www.sozialticket-leipzig.de/koeln.htm>

„Zum KVB-Geschäftsbericht 2007“, Erläuterungen zum Geschäftsbericht auf der Web seite der Kölner Verkehrsbetriebe KVB; www.kvb-koeln.de/german/unternehmen/leistungsdaten/geschaeftsbericht.html

Dokumentation einer Fachtagung in Leipzig am 12.10.2007 (2007) Sozialtickets-realisiert, initiiert und umkämpft“,
<http://www.sozialticket-leipzig.de/Dokumente/ReaderSozialticket.pdf>

Christian Blank/Sven Müller/Pierre Ullmann (2008) Marktstudie zur Einführung eines Sozialtickets – Ergebnisbericht

Geschäftsbericht HGV (2007) Großraum-Verkehr Hannover (GVH) im üstra Service Center City, Hannover

e-mares (2008) Präsentation der Marktstudie Sozialtarif zur Ermittlung des Nutzungsverhaltens öffentlicher Nahverkehrsmittel in der Region Hannover durch die Gruppe der SGB II und SGB XII Bezieher im Auftrag der Region Hannover Hannover, 21. Mai 2008

Gerda Egbers (2008) Stellungnahme des Sozialbündnis Hannover zur Studie vom 18.10.2008
http://www.region-niedersachsen-mitte.dgb.de/pdf/Sozialticket_2008_10.pdf

Die Region kann sich das Sozialticket nicht leisten
http://www.hannover.de/de/buerger/pres_med/RH_pm-2008-09/pm338.html

System repräsentativer Verkehrsbefragung (Studie 2003)
http://www.tu-dresden.de/srv/SrV_Web/

Literaturverzeichnis (Auswahl):

Jürgen Bortz, Nicola Döring (2006) Forschungsmethoden und Evaluation für Human- und Sozialwissenschaftler, Heidelberg

Hans-Liudger Dienel/Barbara Schmucki (Hg) (1997) Mobilität für alle. Geschichte des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt zwischen technischem Fortschritt und sozialer Pflicht. Beiträge der Tagung »Öffentlicher Nahverkehr« in München, Stuttgart

Michael Häder (2006) Empirische Sozialforschung. Eine Einführung, Wiesbaden

Max Kaase (Hg.) 1999 Deutsche Forschungsgemeinschaft- Denkschrift. Qualitätskriterien der Umfrageforschung, Berlin

Helmut Kromrey (2006) Empirische Sozialforschung, Stuttgart

Matthias Peistrup (2006) Der finanz-, umwelt-, und verkehrspolitische Rahmen: Womit kann oder muss der ÖPNV rechnen?, (21-38), in:

Imo Institut für Mobilitätsforschung, Öffentlicher Personennahverkehr, Herausforderungen und Chancen

Christoph Weischer (2007) Sozialforschung, Konstanz

Hanns Wienold (2000) Empirische Sozialforschung, Münster

www.linksfraktion.de