

# Kurzbericht zur SennestadtTicket-Evaluation

Erstellt von Janna Albrecht und Dr. Janina Welsch, unter Mitarbeit von Michael Herwegen

ILS Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH, Dortmund

Dezember 2020

## Inhalt

Das SennestadtTicket und die Befragung .....	2
Ausgewählte Ergebnisse .....	3
Besitz und Nutzung SennestadtTicket .....	3
Wirkung SennestadtTicket .....	4
Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung .....	4
Zusammenfassung und Fazit.....	7



## Das SennestadtTicket und die Befragung

Das SennestadtTicket wurde hauptsächlich von moBiel GmbH, der Baugenossenschaft Freie Scholle eG, der Sennestadt GmbH und Bielefeld pro Nahverkehr e.V. entwickelt und gemeinsam mit der BGW Bielefelder Gesellschaft für Wohnen und Immobiliendienstleistungen mbH in einer Pilotphase getestet. Das SennestadtTicket ermöglichte eine kostenlose Busnutzung in ganz Sennestadt (Geltungsbereich). Eine Erweiterung auf ganz Bielefeld war zu ermäßigten Kosten möglich. Bei Vorlage/Nachweis des Tickets konnte über moBiel das rund um die Uhr nutzbare Abo für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erworben werden (monatlich 29,45 Euro statt 59,70 Euro; 9-Uhr-Abo 19,45 Euro statt 47 Euro).

Im Bielefelder Stadtbezirk Sennestadt wurde den Mieterinnen und Mietern des Wohnungsbestandes der Freien Scholle und der BGW das neu konzipierte SennestadtTicket angeboten. Das Angebot richtete sich an alle Personen ab 18 Jahre. Dies entspricht ca. 1.200 Personen aus rund 750 Wohneinheiten. Das Angebot bestand zwei Jahre, die Testphase dauerte vom 01.01.2019 bis 31.12.2020. Die Freie Scholle und die BGW entrichteten für dieses Angebot einen Betrag von 5 Euro pro Wohneinheit und Monat an moBiel. Die Kosten wurden nicht auf die Miete umgelegt, weswegen das SennestadtTicket als eine Sonderform eines solidarfinanzierten Tickets gelten kann.



Personen, die bei den Wohnungsgebenden als Hauptwohnungsnehmende (HWN) geführt wurden, bekamen das personalisierte SennestadtTicket zu Beginn eines jeden Quartals unaufgefordert zugeschickt. Weitere im Haushalt lebende erwachsene Personen (wP) ab 18 Jahren konnten per Anruf ebenfalls ein kostenloses personalisiertes SennestadtTicket anfordern, es wurde dann zugesandt.

Die Sennestadt ist als neu geplante Stadt nach den Entwürfen von Hans Bernhard Reichow ab Mitte der 1950 mit getrennten Straßen- und Fußwegen gebaut und 1973 nach Bielefeld eingemeindet worden. Der Stadtteil liegt am südlichen Stadtrand von Bielefeld und ist als „autogerechte Stadt“ bekannt. Ein Anschluss an die Stadtbahn besteht nicht, der lokale ÖPNV wird über mehrere Buslinien und den Regionalbahnhof abgewickelt. Die Mobilität ist im Vergleich zu anderen Stadtteilen durch vergleichsweise lange und anteilig viele Pkw-Wege geprägt.

Das SennestadtTicket wurde im Rahmen des MobiliSta-Projektes durch das ILS evaluiert. Dafür wurde eine quantitative schriftliche Befragung mit zwei Messzeitpunkten durchgeführt. Im November 2018 wurden die Bewohnerinnen und Bewohner zu ihrem Verkehrsverhalten und ihrer Mobilität vor der Einführung des Tickets befragt (Vorher-Befragung). Mehr als ein Jahr später, im März 2020, erfolgte die erneute Befragung der Mieterinnen und Mieter (Nachher-Befragung). Die Frist für die Rücksendung der Fragebögen im März 2020 lag zeitlich knapp vor dem Corona-Lockdown. Der Einfluss der Corona-Pandemie wurde somit mit der Erhebung nicht erfasst. Insgesamt haben bei der Vorher-Befragung 153 Personen und bei der Nachher-Befragung 163 Personen teilgenommen. Alle Personen, die in der Vorher- und Nachher-Befragung teilgenommen haben, werden als Panelisten bezeichnet (66 Personen). In der Nachher-Befragung wurden nur denjenigen, die in Besitz des SennestadtTickets sind (140 Personen), Fragen zum Ticket gestellt, z. B. zur Nutzung und Zufriedenheit.

## Ausgewählte Ergebnisse

Etwas mehr als die Hälfte der Befragten sind weiblich. Mit rund 35 % gehören viele der älteren Altersgruppe ab 65 Jahren an und sind entsprechend zu einem ähnlich hohen Anteil bereits in Rente. Etwa 41-45 % haben einen Haupt-/Volksschulabschluss, rund 10 % sind ohne Schulabschluss. Rund 40 % sind nicht in Deutschland geboren. Die Befragten (HWN) wohnen häufig in kleinen Haushalten, rund die Hälfte in 1-Personen-Haushalten. Das monatliche Haushaltseinkommen zeigt einen relativ hohen Anteil geringer Einkommen. Knapp ein Drittel der Befragten haben ein monatliches Haushaltseinkommen von unter 1000 €. Zusammenfassend ist die Gruppe der Befragten insgesamt eher weiblich, älter, hat ein geringes Bildungsniveau und Einkommen und lebt in kleinen Haushalten.

### Besitz und Nutzung SennestadtTicket

140 Personen sind in Besitz des SennestadtTickets. Knapp die Hälfte nutzt das Ticket mindestens wöchentlich. Es zeigt, dass das SennestadtTicket gut angenommen wird (Abbildung 1). Diejenigen, die das Ticket regelmäßig (mindestens wöchentlich) nutzen sind häufiger Frauen, gehören eher der älteren Altersgruppe (ab 65 Jahre) an und sind eher bereits in Rente, haben eher einen niedrigen Bildungsabschluss und ein niedrigeres Einkommen. Sie verfügen seltener über einen Pkw als die Gruppe derjenigen, die das Ticket zwar besitzen, es aber nicht so regelmäßig oder gar nicht nutzen. Die überwiegende Mehrheit der Befragten gibt an, mit dem Ticket sehr zufrieden bzw. zufrieden zu sein.

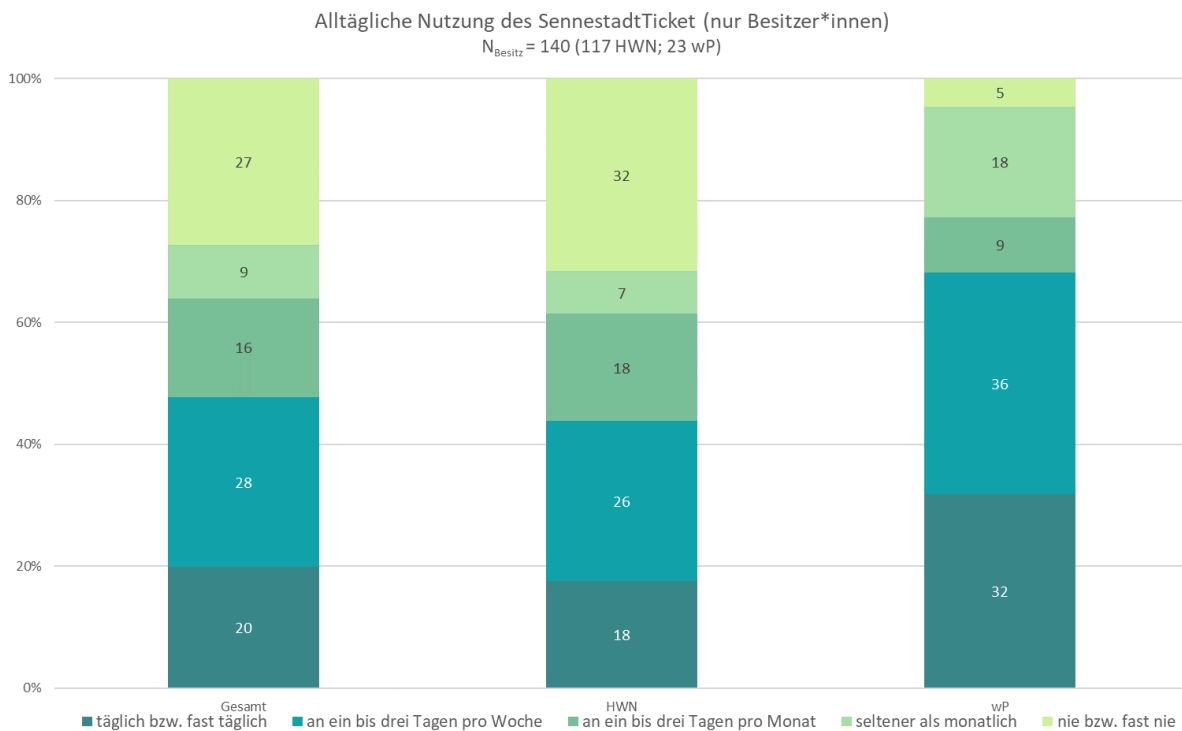


Abbildung 1: Nutzungshäufigkeit des SennestadtTickets (relative Häufigkeit in Prozent, nur gültige Werte, nur Besitzer\*innen, HWN: Hauptwohnungsnehmer, wP: weitere Personen im Haushalt)

## Wirkung SennstadtTicket

Dass das SennstadtTicket von den Mieterinnen und Mietern positiv aufgenommen wurde, zeigen auch die hohen Zustimmungswerte zu verschiedenen Veränderungen durch das SennstadtTicket. Jeweils mehr als die Hälfte der Befragten stimmen den einzelnen genannten Veränderungen zu, für etwa ein Drittel hat sich keine Veränderung ergeben (Abbildung 2). Das Ticket scheint damit vor allem (mehr) Mobilität zu ermöglichen, die Möglichkeit zu geben, aktiven Klimaschutz zu betreiben und den Alltag zu erleichtern. Den Angaben nach scheint der Kostenaspekt etwas weniger wichtig zu sein. Ebenso spielt das Ticket eine geringere Rolle für das sich (neu) Einlassen auf das Busfahren.

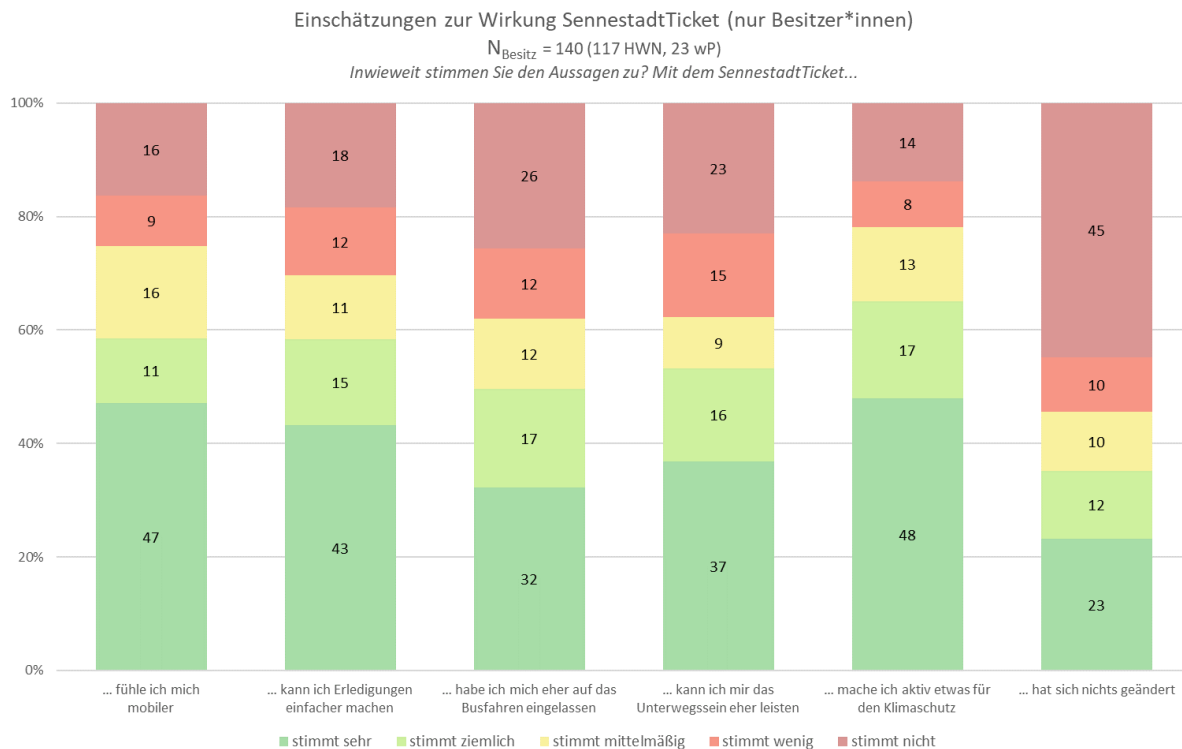


Abbildung 2: Einschätzung zu Wirkungen des SennstadtTickets (relative Häufigkeit in Prozent, nur gültige Werte, nur Besitzer\*innen, HWN: Hauptwohnungsnehmer, wP: weitere Personen im Haushalt)

## Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung

Die Befragten wurden um eine Selbsteinschätzung darüber gebeten, inwieweit sich das eigene Verhalten nach der Einführung des SennstadtTicket verändert hat. Berücksichtigt man nur die gültigen Werte in Abbildung 3, wird deutlich, dass sich bei der Busnutzung in Sennstadt deutliche Veränderungen zeigen. Fast die Hälfte der Antwortenden geben an, häufiger mit dem Bus in Sennstadt unterwegs zu sein, im Vergleich zu 22 %, die seltener den Bus nutzen. Ebenfalls deutlich fällt die Einschätzung dazu aus, häufiger außer Haus unterwegs zu sein, allerdings hat sich auch für rund 44 % keine Veränderung ergeben. Rund ein Viertel der Befragten gibt an, häufiger den ÖPNV in anderen Stadtteilen Bielefelds zu nutzen, etwa ein Drittel tun dies seltener. Rund 23 % geben an, häufiger mit dem Auto unterwegs zu sein, im Vergleich zu mit 40 % fast doppelt so vielen, die einschätzen, dass sie seltener mit dem Pkw unterwegs sind. Auch diese Ergebnisse deuten deutlich darauf hin, dass das SennstadtTicket Mobilität ermöglicht und dass der Bus auch in der eigenen Wahrnehmung der Befragten häufiger genutzt wird.

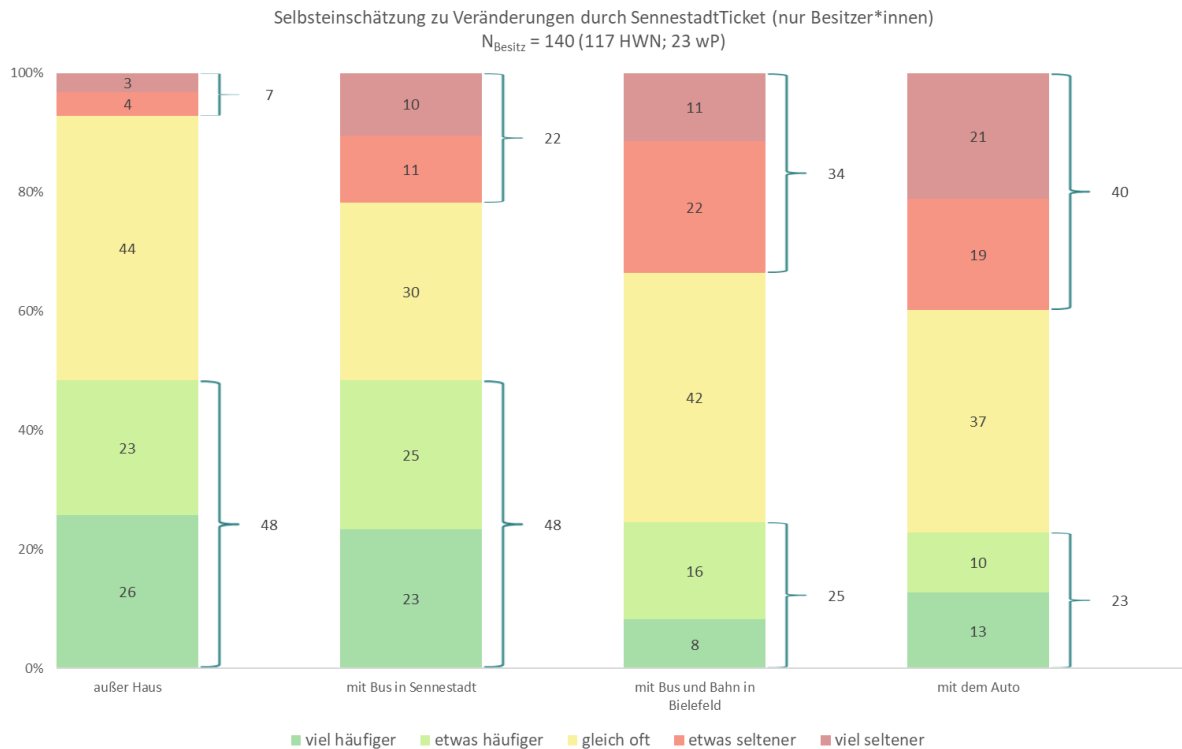


Abbildung 3: Selbsteinschätzung zu Veränderungen durch das SennestadtTicket (relative Häufigkeit in Prozent, nur gültige Werte, nur Besitzer\*innen, HWN: Hauptwohnungsnehmer, wP: weitere Personen im Haushalt)

Mit der Einführung des Tickets ging die grundsätzliche Erwartung einher, dass es zu einer Zunahme in der Nutzungshäufigkeit des ÖPNVs kommt, da das SennestadtTicket dessen kostenlose bzw. vergünstigte Nutzung ermöglicht. Gleichzeitig bestand die Hoffnung, dass die Pkw-Nutzung zurückgeht und das SennestadtTicket somit zu einem nachhaltigeren Verkehrsverhalten beiträgt. In der Vorher- und der Nachher-Befragung wurde die allgemeine Verkehrsmittelnutzung abgefragt<sup>1</sup> und kann miteinander verglichen werden. Die Einführung des SennestadtTickets lag zwischen den beiden Befragungswellen. Da ansonsten keine größeren angebotsseitigen Veränderungen stattgefunden haben (z. B. Infrastruktur, Tarifsysteem) und auch die Bewohnerschaft weitestgehend gleichgeblieben ist, können etwaige gemessene Veränderungen in der Verkehrsmittelnutzung vor allem auf das SennestadtTicket zurückgeführt werden.

#### Vorher-Nachher Vergleich der Verkehrsmittelnutzung aller Befragter

Alle Befragten wurden zur Häufigkeit ihrer allgemeinen Verkehrsmittelnutzung befragt (Abbildung 4). Um vergleichbare Daten zu erhalten werden nur die gültigen Werte betrachtet. Mehr als die Hälfte der Befragten in beiden Erhebungen geben an, wöchentlich bis (fast) täglich das Auto als FahrerIn oder Fahrer zu nutzen und genauso häufig Wege (nur) zu Fuß zurückzulegen. Besonders groß ist der Anteil derjenigen, die selten bzw. nie das Fahrrad nutzen.

Zwischen den Ergebnissen der Vorher- und der Nachher-Befragung bestehen im Detail einige Unterschiede. Insgesamt zeigt sich eine etwas verringerte Intensität der Pkw-Nutzung, da weniger Personen den Pkw (fast) täglich nutzen. Ähnliches ist bei der Fahrradnutzung zu sehen. Tägliche Wege, die

<sup>1</sup> Bitte geben Sie an, wie häufig Sie in der Regel die folgenden Verkehrsmittel nutzen: täglich bzw. fast täglich, an ein bis drei Tagen pro Woche, an ein bis drei Tagen pro Monat, seltener als monatlich, nie bzw. fast nie.

ausschließlich zu Fuß unternommen werden, haben leicht abgenommen, wöchentliche Fußwege jedoch zugenommen. Die Nutzung der Stadtbahn hat sich kaum verändert, lediglich die Anteile der eher seltenen Nutzung sind etwas gesunken. Diese beschriebenen Veränderungen deuten auf eine erfreuliche Entwicklung, nämlich eine etwas abnehmende Pkw-Nutzung hin. Die geringere Fahrradnutzung könnte den Rückblick auf den zurückliegenden Winter widerspiegeln oder darauf hindeuten, dass sich innerhalb des Umweltverbundes Wege vom Fahrrad auf den Bus verlagert haben. Deutlich sichtbar hat die Bus-Nutzung zugenommen. Diese gemessene Veränderung, d.h. die insgesamt häufigere Nutzung des Buses, ist statistisch signifikant. Hier ist vor allem der Anteil der Nutzungskategorie „an ein bis drei Tagen pro Woche“ deutlich angestiegen, von vorher 14 % auf nachher 29 %. Der Anstieg geht einher mit geringeren Anteilen bei den Kategorien der seltenen Nutzungen. Mehr als die Hälfte der Befragten nutzt also in der Nachher-Befragung den Bus mindestens einmal wöchentlich.

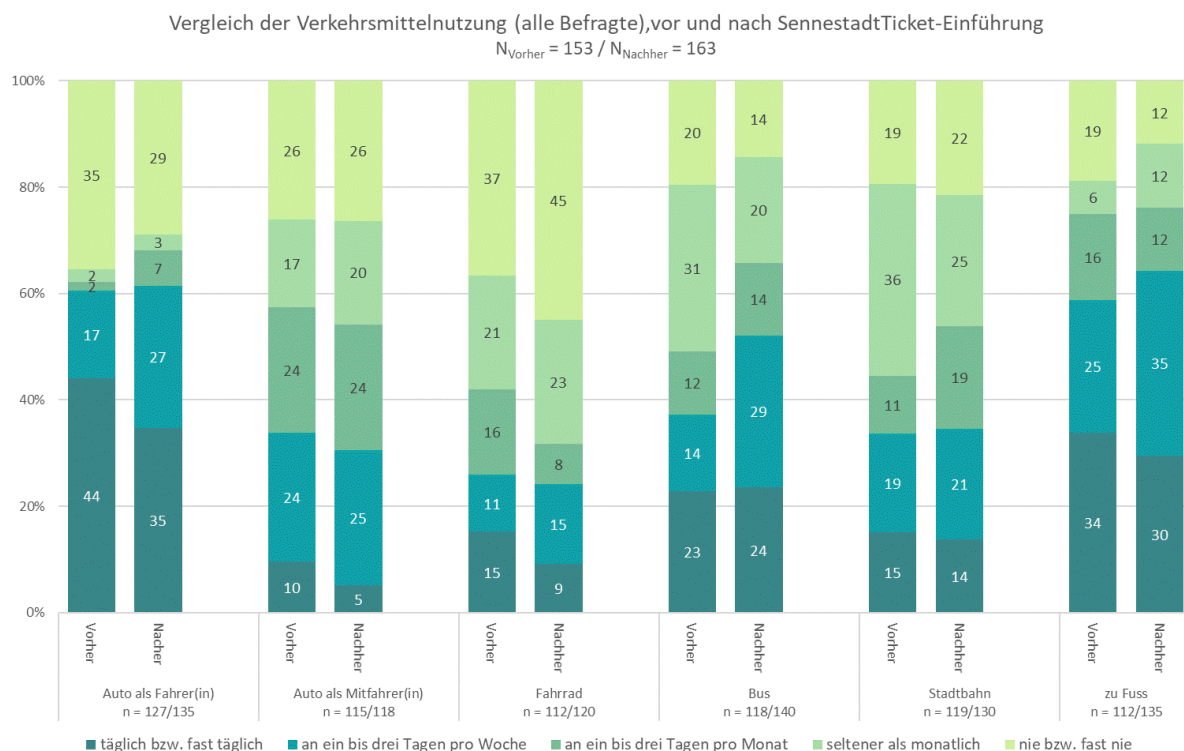


Abbildung 4: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung (relative Häufigkeit in Prozent, nur gültige Werte, alle Vorher- und Nachher-Befragten)

Daten des Bielefelder Mobilitätsdienstleister moBiel zeigen, dass es zu einer deutlichen Zunahme an verkauften Abos durch das SennestadtTicket gekommen ist.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Darstellung zum SennestadtTicket aus Sicht von moBiel vom September 2020 (inkl. Zahl zu Abo-Upgrades/Neukunden):  
[https://www.bündnis-für-mobilität.nrw.de/fileadmin/Images/Veranstaltungen/Buendnis-Tour/Buendnis-Tour\\_2\\_Bielefeld/Buendnis-Tour\\_Bielefeld\\_final\\_V2\\_komprimiert.pdf](https://www.bündnis-für-mobilität.nrw.de/fileadmin/Images/Veranstaltungen/Buendnis-Tour/Buendnis-Tour_2_Bielefeld/Buendnis-Tour_Bielefeld_final_V2_komprimiert.pdf)

## Zusammenfassung und Fazit

Zusammenfassend zeigt sich, dass das SennestadtTicket gut angenommen und von etwa der Hälfte der Befragten mindestens einmal pro Woche genutzt wird. Die Befragten sind grundsätzlich sehr zufrieden mit dem neu angebotenen Ticket. Sie geben an, dass sie sich durch die Einführung des Tickets mobiler fühlen und häufiger außer Haus unterwegs sind. Erledigungen lassen sich leichter machen und Hürden bei der Nutzung des Busses konnten reduziert werden. Eine große Anzahl der Befragten haben auch der Aussage zugestimmt, dass sie damit etwas aktiv für den Klimaschutz machen können, was vor dem Hintergrund der soziodemografischen Zusammensetzung der Befragten positiv überrascht.

Dieser Aspekt spiegelt sich auch in der Selbsteinschätzung einer Reduktion der eigenen Pkw-Nutzung bei gleichzeitig erhöhter Mobilität und höherer Busnutzung. Durch einen Vergleich der beiden Erhebungswellen lässt sich tatsächlich eine leichte Abnahme bei der Pkw-Nutzungshäufigkeit bei gleichzeitiger signifikanter Zunahme der Busnutzung und einer tendenziellen Zunahme der Wege zu Fuß feststellen. Parallel sinkt tendenziell jedoch die Fahrradnutzung. Bei denjenigen, die an beiden Befragungen teilgenommen haben (Panelisten), zeigt sich diese Veränderung ebenfalls bei der berichteten Verkehrsmittelnutzung. Signifikant wird diese Veränderung bei der Busnutzung und entspricht somit dem erwarteten Effekt des SennestadtTickets. Dass tatsächlich mehr ÖPNV-Wege innerhalb der Sennestadt zurückgelegt wurden, lässt sich anhand der Befragung zwar nicht genau messen, erscheint aber plausibel. Die Antworten deuten darüber hinaus auf einen weiteren wichtigen Aspekt hin, nämlich dass das SennestadtTicket Mobilität und damit eine gesellschaftliche Teilhabe erleichtert oder erst ermöglicht. Vor allem Frauen, Ältere und solche ohne eine Pkw-Verfügbarkeit nutzen das Ticket häufig, d.h. mindestens wöchentlich. Die Ergebnisse deuten ebenfalls darauf hin, dass eine Substituierung von (kurzen/täglichen) Pkw-Fahrten und möglicherweise auch von Fahrradfahrten erfolgt.

Eine routinemäßige Verkehrsmittel-Nutzung lässt sich häufig nicht kurzfristig verändern, sondern bedarf meist weitergehender veränderter Rahmenbedingungen und mehrfacher Impulse. Dies trifft vor allem auf den Pkw zu. Unklar bleibt aufgrund der kurzen Testphase und der damit einhergehenden kurzen Evaluierungsdauer, inwiefern durch ein längerfristiges Angebot eines solchen Mietertickets auch weitreichendere Veränderungen erreicht werden können (z. B. Abschaffung eines Pkw auf Haushaltsebene). Insgesamt konnte gezeigt werden, dass diese Art des Angebots Menschen an die Busnutzung heranführt und eine sozialgerechte und klimafreundliche Art der Mobilität fördern kann.

## Projekt

MobiSta – Mobilitätsräume abseits der autogerechten Stadt. Eine multimodale und sozial-ökologisch gerechte Anpassungsstrategie am Beispiel Bielefeld

Gefördert mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung, und Forschung (Förderkennzeichen 01UR1701A-D) unter der Leitinitiative Zukunftsstadt – Themenschwerpunkt „Urbane Mobilität“. Projektbeginn: Januar 2018, Projektende: verlängert bis März 2021.

<http://mobilista.sennestadt.de/>

### MobiSta Verbundpartner

ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH, Dortmund (Koordination); Fachhochschule Bielefeld, Fachbereich Sozialwesen, Bielefeld; MCC Mercator Research Institute on Global, Commons and Climate Change, Berlin; Sennestadt gGmbH, Bielefeld.

### Assoziierte Partner

Stadt Bielefeld, Amt für Verkehr, Abteilung Verkehrsplanung und Straßenverkehrsbehörde; moBiel GmbH (Verkehrsunternehmen), Bielefeld.



## Kontakt für weitere Information

**Dr. Janina Welsch**

Forschungsgruppe Mobilität und Raum

**ILS Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH**

Tel.: +49 (0)231 9051-274

E-Mail: [Janina.Welsch@ils-forschung.de](mailto:Janina.Welsch@ils-forschung.de)

Brüderweg 22-24, 44135 Dortmund

Postfach / P.O.Box 101764, 44017 Dortmund, GERMANY

© ILS, Dezember 2020