



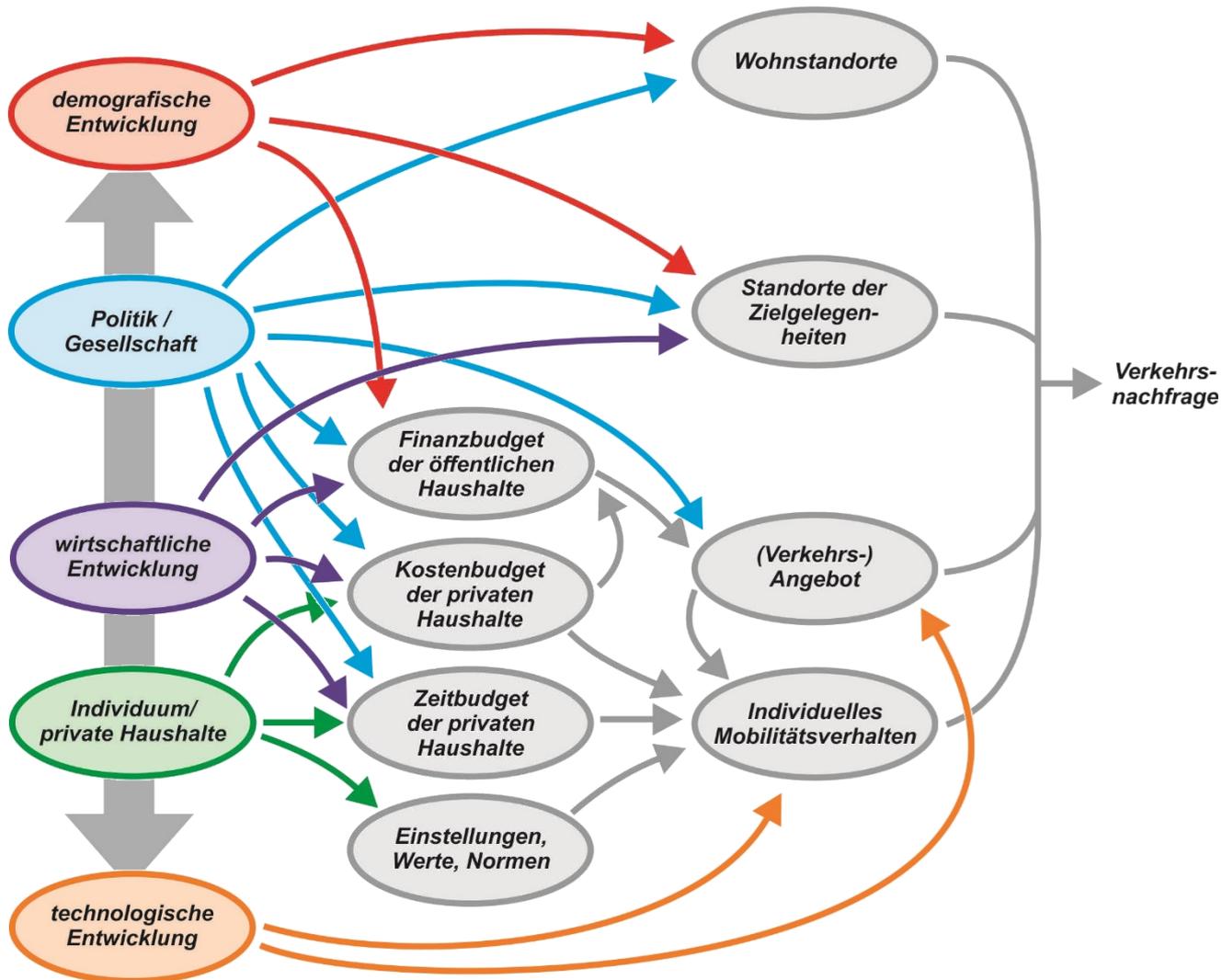
Anhörung zur Preis- und Ticketstruktur im ÖPNV in Bremen

Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer

**Fachgebiet Verkehrsplanung und
Verkehrssysteme
Universität Kassel**

Themenblock 1:

Allgemeine Absenkung des Tarifs dargestellt am Beispiel des 365-€-Tickets Wien





**(Verkehrs-)
Angebot**

- Verkehrsinfrastruktur
- ÖPNV-Angebot (Netz mit Fahrplan)
- Stellplatzangebot
- Lichtsignalanlagen
- Carsharing-Angebot
- Bikesharing-Angebot
- Parkraumbewirtschaftung
- **ÖPNV-Tarif**
- Maut
- ...

Wirkungen des „Wiener Modells“ in Wien

- **Die Anzahl der verkauften Jahreskarten ist erheblich gestiegen** (von ca. 380 Tsd. Ende 2011 auf 730 Tsd. Ende 2016: ca. +92%).
 - **Die Fahrgastzahlen sind im selben Zeitraum gering gestiegen** (von ca. 920 Mio. Fahrten Ende 2011 auf 980 Mio. Fahrten Ende 2016: ca. +7%).
 - **Der Zuwachs der Fahrgastzahlen ist zum Großteil auf raumstrukturelle Effekte zurückzuführen (demografische Veränderungen, Zunahme des Tourismus). Etwa 30-40% des Zuwachses können mit großer Wahrscheinlichkeit durch Maßnahmen, u.a. auch durch das Wiener Modell, erklärt werden.**
 - **Die Betriebskosten sind durch Erlösausfälle um ca. 50 Mio. €/Jahr gestiegen** (von ca. 280 Mio. € im Jahr 2012 auf 330 Mio. Fahrten im Jahr 2015: ca. +18%).
- ➔ **Das „Wiener Modell“ führt im Wesentlichen zu einer „Wanderung“ von Gelegenheitskunden in die Jahreskarte und weniger zum Gewinn von Neukunden. Da Wien mit einem Marktanteil von 39% des ÖPNV am Verkehrsaufkommen der Wiener Bevölkerung bereits eine sehr hohe Ausschöpfung des Potentials erreicht hat, kann der Gewinn von Neukunden in anderen Räumen höher sein.**

- Der Fahrpreis im ÖPNV ist **eine** Einflussgröße unter vielen.
- Die Wirkungen von Fahrpreisänderungen sind häufig geringer als
 - die Wirkungen von Maßnahmen im Verkehrsangebot,
 - Folgen demografischer Änderungen.
- Fahrpreissenkungen sind besonders effektiv bei
 - einem **sehr guten ÖPNV-Angebot**,
 - einem **großen, noch nicht ausgeschöpften Potential**,
 - **steigenden Preisen für die MIV-Nutzung** (u.a. Parkgebühren),
 - **freien Kapazitäten im ÖPNV-Angebot** (die ggf. geschaffen werden müssen),
 - **weiteren Maßnahmen, die die Wirkrichtung verstärken** (z.B. informatische und beratende Maßnahmen).

Themenblock 3:

Nulltarif im ÖPNV - Chancen und Risiken

- **Beispiel Hasselt (ca. 70.000 Einwohner)**
 - Einführung des Nulltarifes im Jahr 1997
 - starker Ausbau des ÖPNV
 - Einschränkungen des MIV (Einfahrverbote, Parkraumbewirtschaftung)
- **Wirkungen:**
 - **Anstieg der Fahrgastzahlen von 360 Tsd. (1997) auf 3.180 Tsd. (2000) und 4.600 Tsd. (2007)**
 - ➔ **Steigerung der Nachfrage um Faktor 9 (2000) bzw. Faktor 13 (2007)**
 - Aber: Marktanteil des ÖPNV war sehr gering (1997: <1%, 2000: ca. 4%), keine isolierte preispolitische Maßnahme**

- **Beispiel Tallinn (ca. 430.000 Einwohner)**
 - Einführung des Nulltarifes im Jahr 2013
 - Ausweitung des ÖPNV-Angebotes (Kapazität +10%)
 - **Wirkungen:**
 - **Anstieg der Fahrgastzahlen um ca. 3% nach einem Jahr, wobei 40% auf Preis- und 60% auf Angebotseffekte zurückzuführen waren**
 - **Anstieg der Fahrgastzahlen um 8-10% nach fünf Jahren**
- ➔ sehr geringe Steigerung der Nachfrage**
- Aber: Marktanteil des ÖPNV war bereits sehr hoch (2013: 40%) und ein Teil der Kunden fuhr bereits vorher zum Nulltarif (36% der Fahrgäste)**

Chancen

- **Abbau von zentralen Hemmnissen für die Nutzung des ÖPNV** (v.a. für Nicht-, Selten- und Gelegenheitskunden)
 - Kosten
 - Tarif: Information und Verstehen
 - Vertrieb: Erwerb eines Tickets
- ➔ **Steigerung der Nachfrage** (unter Berücksichtigung des ÖPNV-Angebots, der freien Kapazitäten und des Potentials)
 - Reduzierung von Pkw-Fahrten** und damit der negativen Wirkungen des Pkw-Verkehrs
 - Reduzierung der externen Effekte des Pkw-Verkehrs** (höherer volkswirtschaftlicher Nutzen)
- **Einsparung von Vertriebs- und Kommunikationskosten**

Risiken

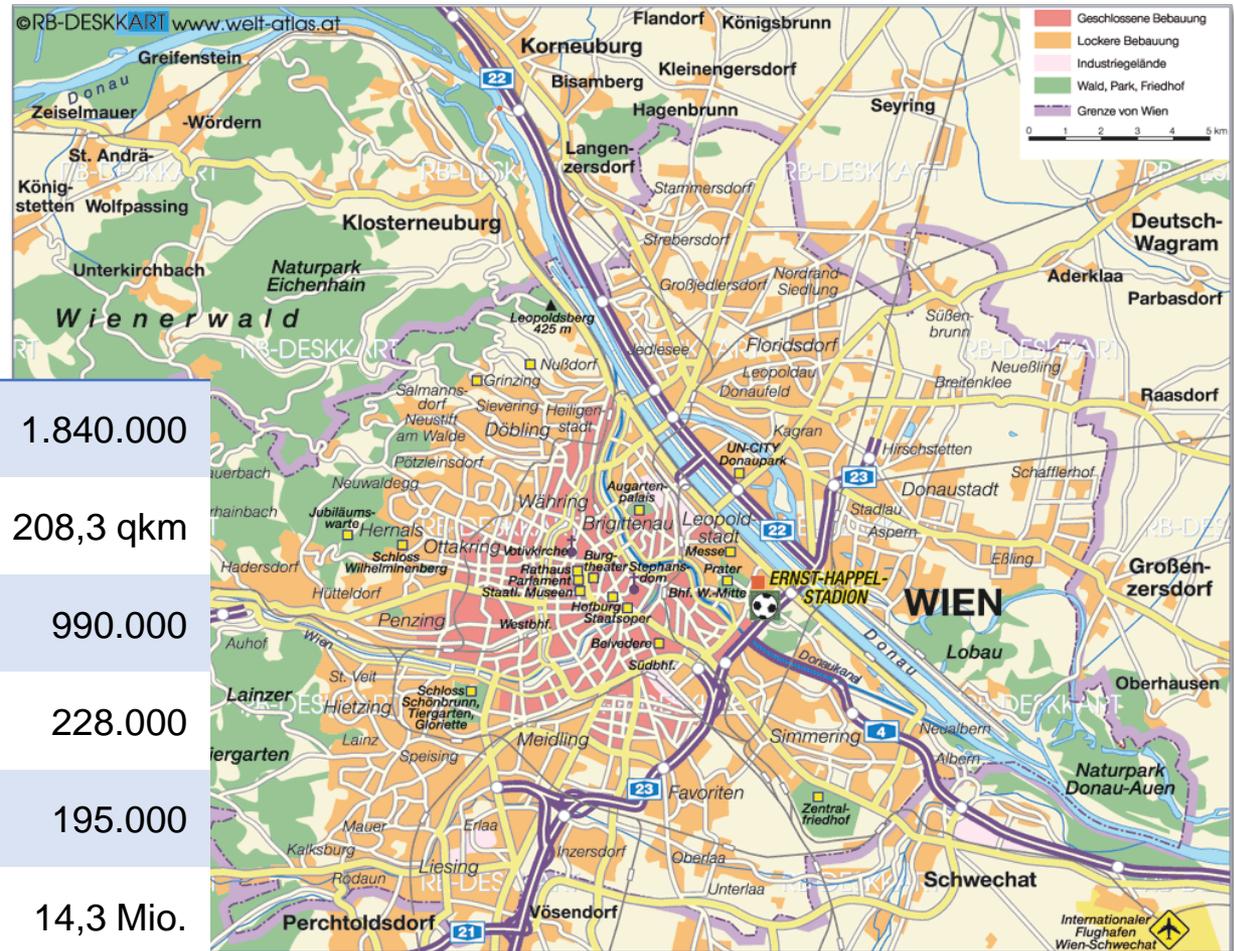
- **Zusätzliche Finanzmittel für den ÖPNV sind dauerhaft erforderlich**
 - Fehlende Erlöse
 - Zusätzliche Aufwendungen für eine Erweiterung des Angebots (um Kapazitätsengpässe zu vermeiden)

➔ **Lösung: Instrumente der Nutznießerfinanzierung einführen**
(z.B. „Bürgerticket“ als Solidarbeitrag, City-Maut)
 - **Steuerung der Nachfrage im ÖPNV über den Preis nicht mehr möglich**
 - **Rückgang der Nachfrage im Fuß- und Radverkehr wegen Verlagerung zum ÖPNV**
(Verglagerung vom Fuß- und Radverkehr ist häufig höher als vom MIV)
 - **Zunahme von induziertem Verkehr**
 - **Gefahr fehlender Leistungsanreize für die Verkehrsunternehmen**
(Kundenorientierung verliert an Bedeutung, wenn Kunden keinen Beitrag mehr leisten)
- ➔ **Lösung: statt Nulltarif einen deutlich günstigeren Tarif anbieten**
(z.B. 50%-Reduktion)

Backup zum Themenblock 1:

**Allgemeine Absenkung des Tarifs dargestellt am
Beispiel des 365-€-Tickets Wien**

Kennzahlen der Stadt Wien



Einwohner	1.840.000
Siedlungs- und Verkehrsfläche	208,3 qkm
Arbeitsplätze	990.000
Schüler	228.000
Studierende	195.000
Anzahl der Übernachtungen	14,3 Mio.
Arbeitspendler	350.000
Motorisierung	382 Kfz/1.000 EW

Veränderung der Rahmenbedingungen

Kenngröße	Entwicklung zwischen 2005 und 2015
Einwohner	11%
Schüler ¹⁾	1%
Studierende	49%
sozialversicherungspflichtige Beschäftigte	9%
Verkehrsbedarf ³⁾	11%
Arbeitslose	53%
Übernachtungsgäste ²⁾	75%
Anzahl Übernachtungen ²⁾	60%
Motorisierung	-5%
Kraftstoffkosten (Diesel)	10%
Kraftstoffkosten (Superbenzin)	14%

¹⁾ 2006 – 2014

²⁾ 2006 – 2015

³⁾ Einwohner: Auf Basis des Anteils der unter 6-jähriger Kinder im Jahr 2006 bestimmt, Schülerzahlen aus dem Schuljahr 2006/2007 übernommen (geringe Änderungen)

Eine neue Mobilitätskultur

FußgängerInnen, RadfahrerInnen, ÖV-NutzerInnen, Auto-, Moped- und MotorradfahrerInnen begegnen einander mit Wertschätzung.

Die Stadt Wien unterstützt neue Formen des Miteinanders wie Begegnungszonen oder temporäre FußgängerInnenzonen, die Lernfelder und Begegnungsmöglichkeiten bieten und reduziert die vorhandene Dichte an Regeln.

Mehr Platz für Fuß und Rad

FußgängerInnen und RadfahrerInnen sind komfortabel in lebendigen Straßen unterwegs.

Die Verkehrsorganisation zielt darauf ab, dem zunehmenden Fuß- und Radverkehr mehr Raum zur Verfügung zu stellen.

„miteinander mobil“ braucht

Aktive und sichere Mobilität für die Jüngsten

Multimodal von Tür zu Tür

Jede/r, die/der in der Stadtregion unterwegs ist, nutzt einfach zugängliche Mobilitätsinformationen zu allen Verkehrsmitteln. Das

Kinder erleben ihren Schulweg zu Fuß, am Rad oder im öffentlichen Verkehr. Vor der Schule gibt es genug Platz zum sicheren Ankommen und Weggehen.

Die Stadt Wien schafft geeignete Rahmenbedingungen für sichere Mobilität, Eltern und Betreuungspersonen unterstützen die Kinder

Ausbau des öffentlichen Verkehrs

NutzerInnen des öffentlichen Verkehrs finden wie gewohnt ein attraktives, qualitativ hochwertiges, effizientes und leistbares Angebot vor.

Die Stadt Wien entwickelt, gemeinsam mit den Wiener Linien, dem VOR und den ÖBB, das hochrangige ÖV-Netz weiter und unterstützt die Beschleunigung wichtiger Straßenbahnen und Buslinien.

Nutzen statt Besitzen

Wienerinnen und Wiener sind auch ohne eigenes Auto mobil. Wenn ein Auto notwendig ist, stehen Leihautos zur Verfügung. Leihräder ergänzen das System des öffentlichen Verkehrs.

Die Stadt Wien unterstützt den Umweltverbund und Verleihsysteme für Rad und Auto.

vor allem ...

Wirtschaftsverkehr effizient organisieren

Kraftfahrzeuge des Wirtschaftsverkehrs und für Personentransporte (Luft, Wasser, Schiene, Straße) sind effizient unterwegs. Die Verkehrsverlagerung zum Umweltverbund ermöglicht flüssigen Verkehr auch bei mehr Verkehrsnachfrage und gleich bleibenden Raumressourcen. Im Bereich der Fahrzeugflotten hat auch E-Mobilität

Mobilitätspartnerschaften in der Region

2008



Erweiterung des ÖPNV-Netzes

- Verlängerung der U2 in drei Stufen (2008, 2010, 2013)
- Einführung eines Nachtbetriebs der U-Bahn an Wochenenden
- Neuorganisation des Tramnetzes, Ausbau des Tram- und Busnetzes
- Systematische Bevorrechtigung des ÖPNV an LSA
- ...

2010



2012



2012



Tarifänderungen: „Wiener Modell“

- Absenkung der Preise für die Jahreskarte auf 365,- EUR (ca. -20%) und für die Monatskarte auf 45,- EUR (ca. -7%)
- Erhöhung der Preise für Gelegenheitskunden (z.B. Einzelfahrt um ca. 17%)

2012



Erhöhung der Parkgebühren

- Erhöhung von 0,60 € pro halbe Stunde Parkdauer auf 1,00 € (ca. 67%)
- seit Einführung der Parkraumbewirtschaftung **kontinuierliche Erweiterung der bewirtschafteten Zonen**

2013



Förderung des Umweltverbundes

2014



- Modernisierung der U4 (seit 2014)
- Ausbau des Fahrradverleihsystems in Wien (2016: 1.500 Fahrräder)
- Ausbau des Radwegenetzes

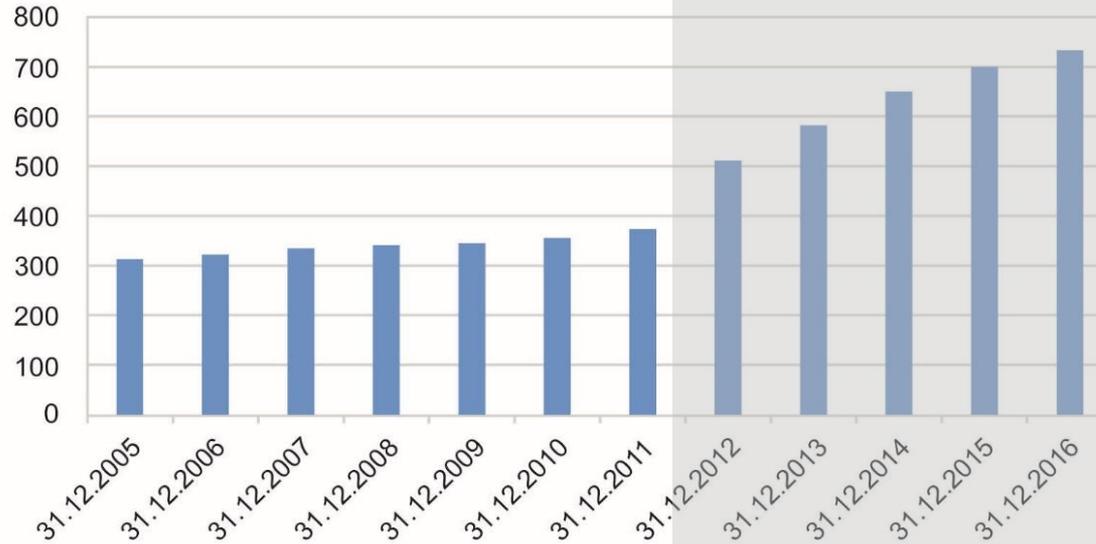
2015



– ...

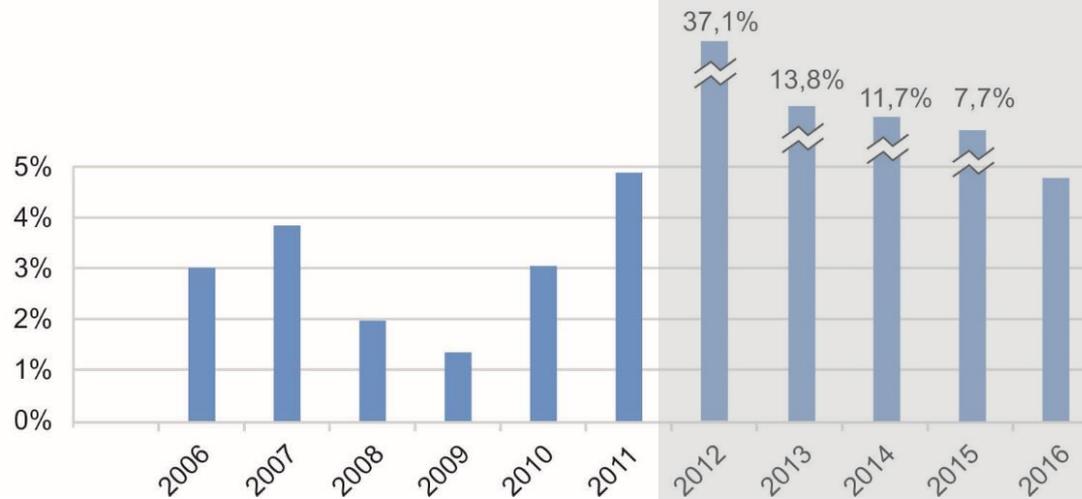
Verkaufte Jahreskarten

[Tsd. Stück]

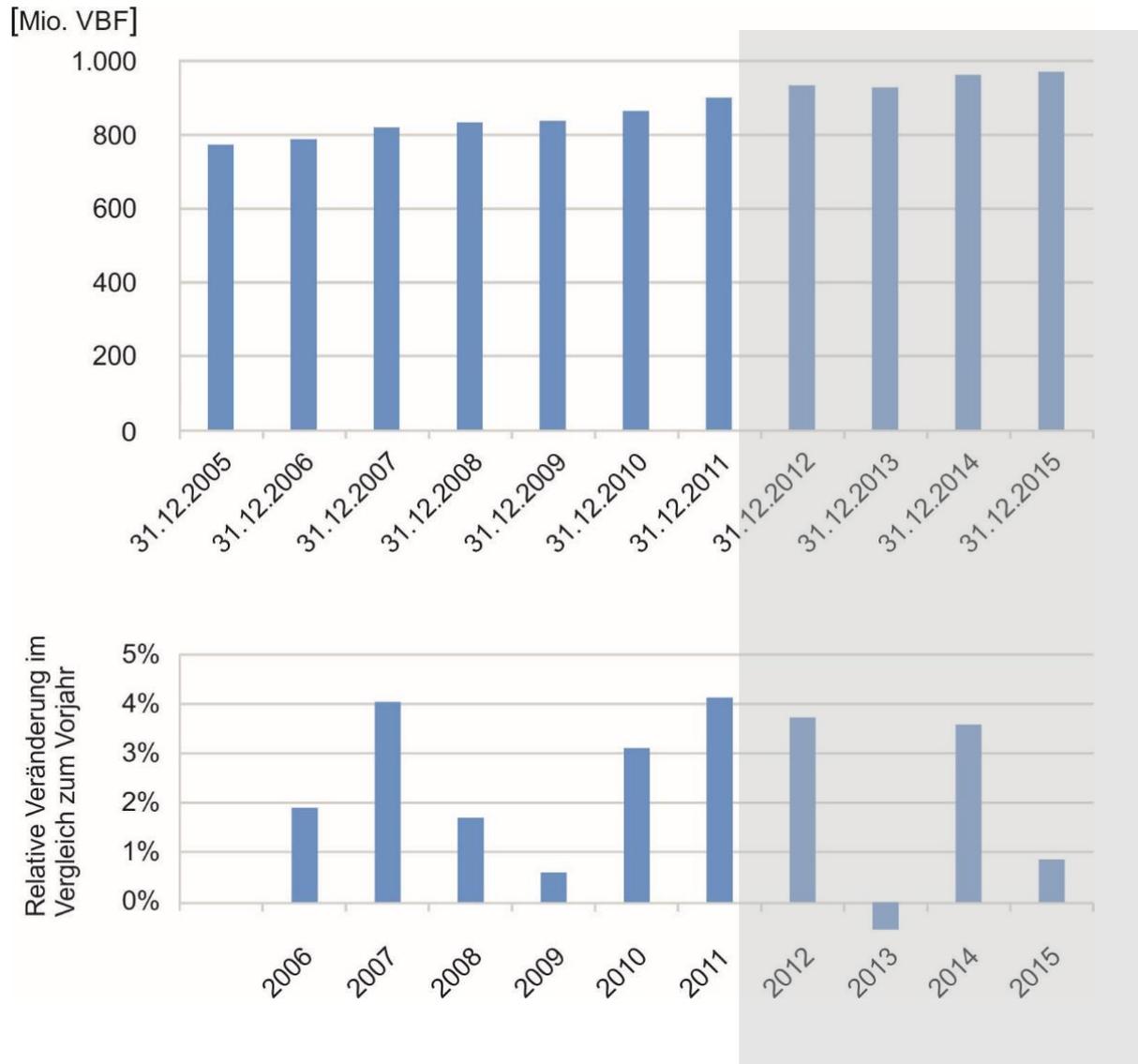


„Wiener Modell“ hat deutlichen Effekt auf die Anzahl der verkauften Jahreskarten.

Relative Veränderung im Vergleich zum Vorjahr



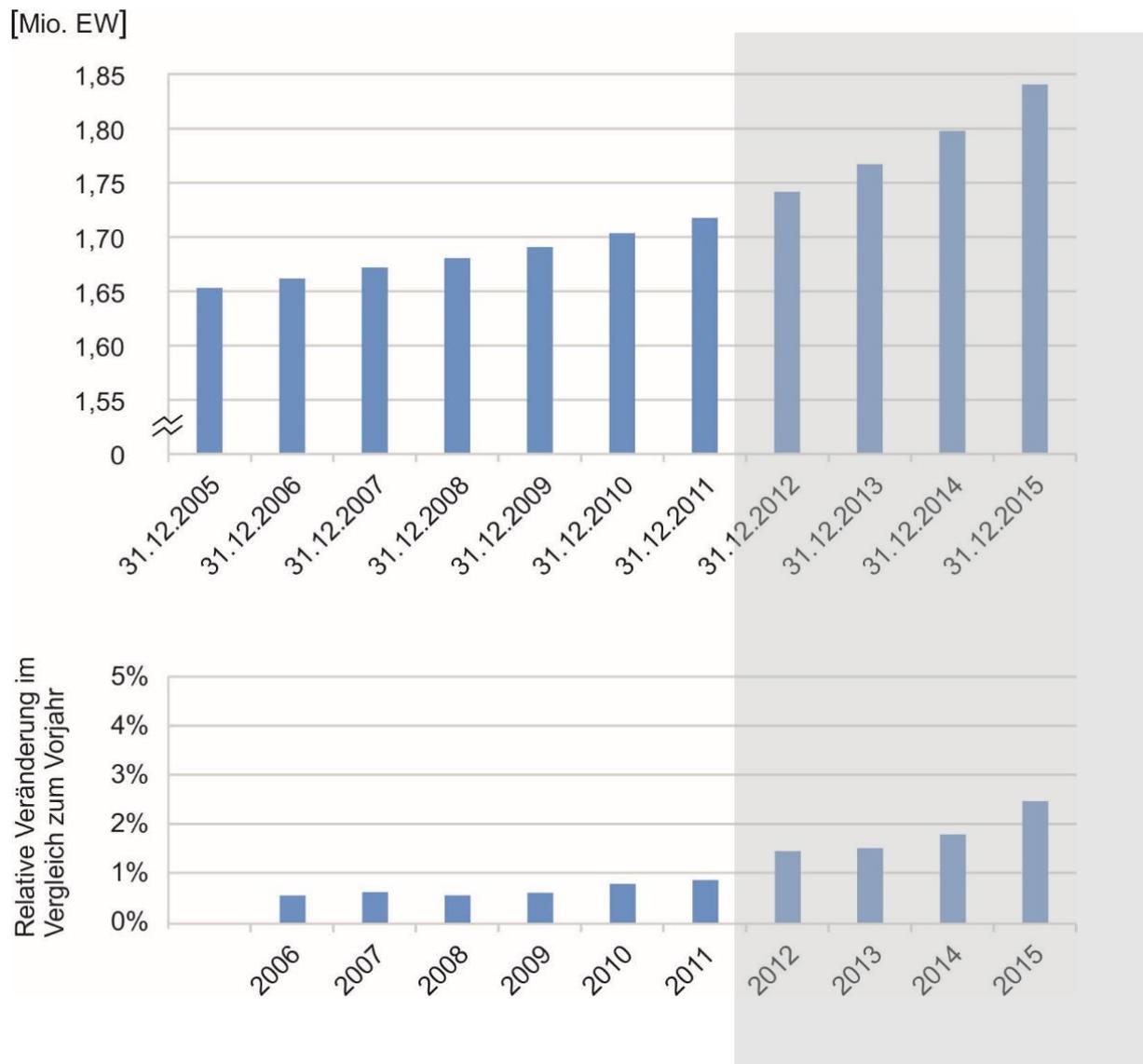
Fahrgastzahlen



Effekt des „Wiener Modells“ auf die Fahrgastzahlen ist eher gering.

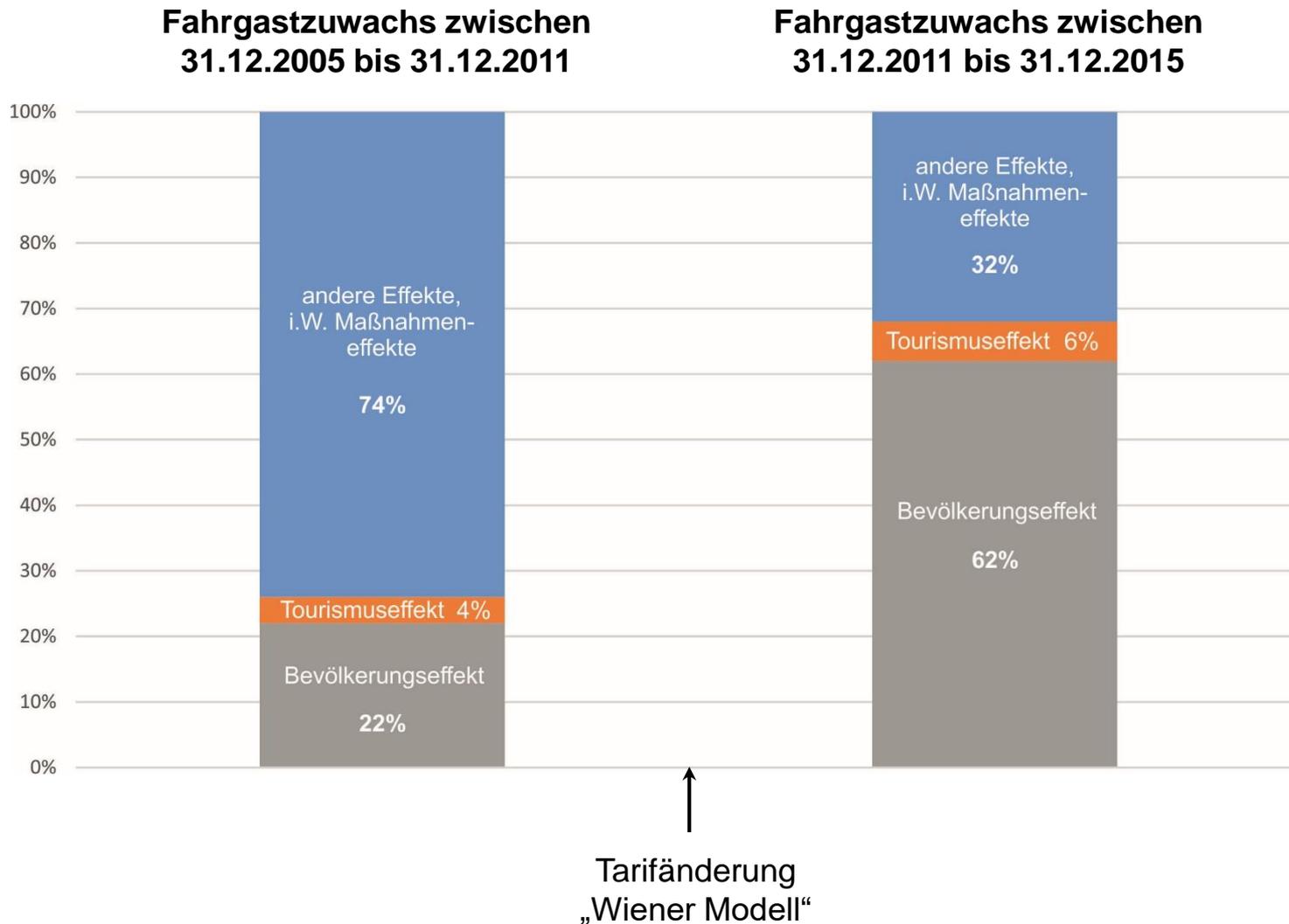
Wanderungen zwischen Fahrausweisarten sind deutlich entscheidender als Gewinn von Neukunden.

Rahmenbedingung Demografie

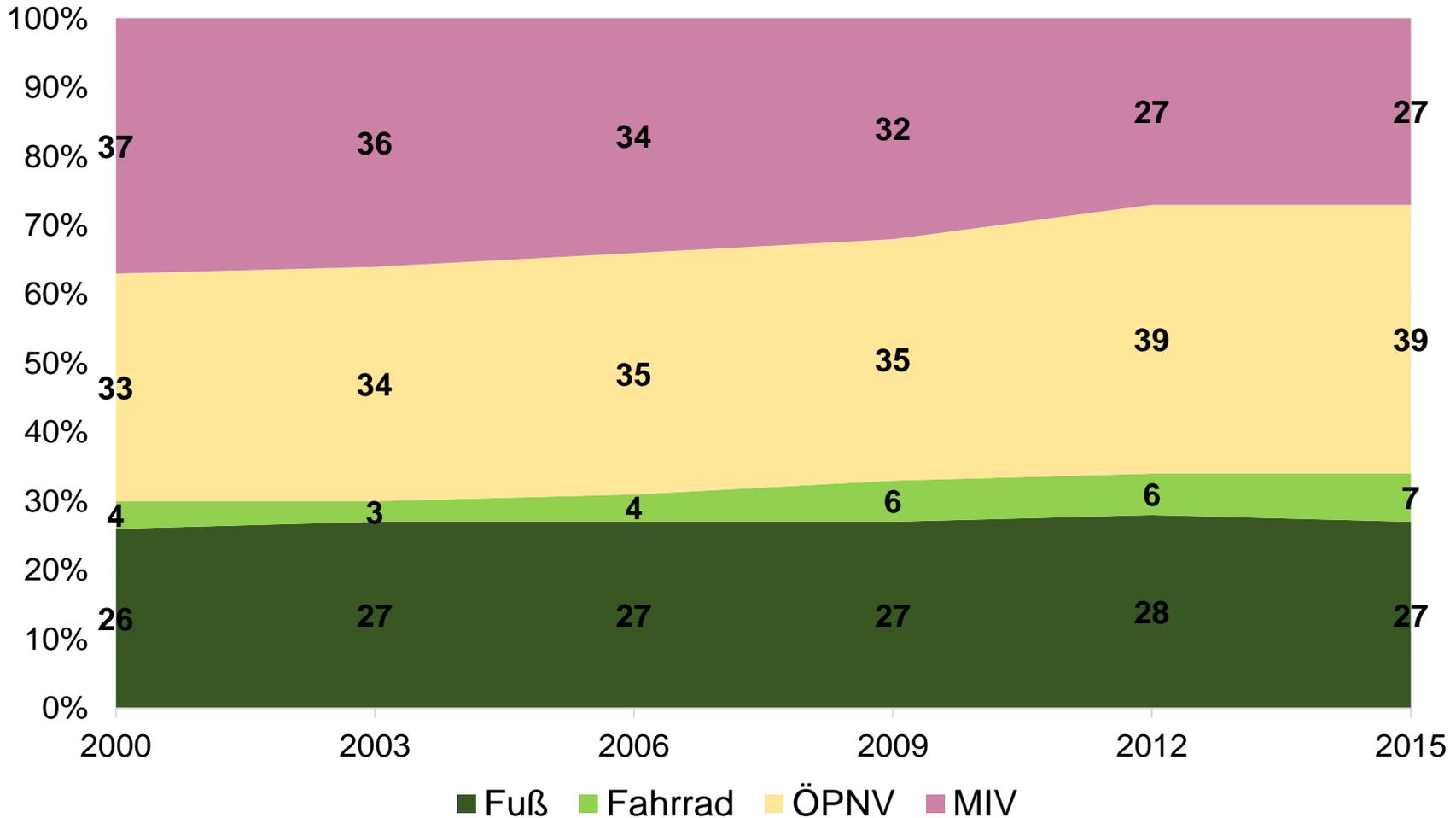


Einwohnerzahlen sind vor allem ab dem Jahr 2012 stark gestiegen.

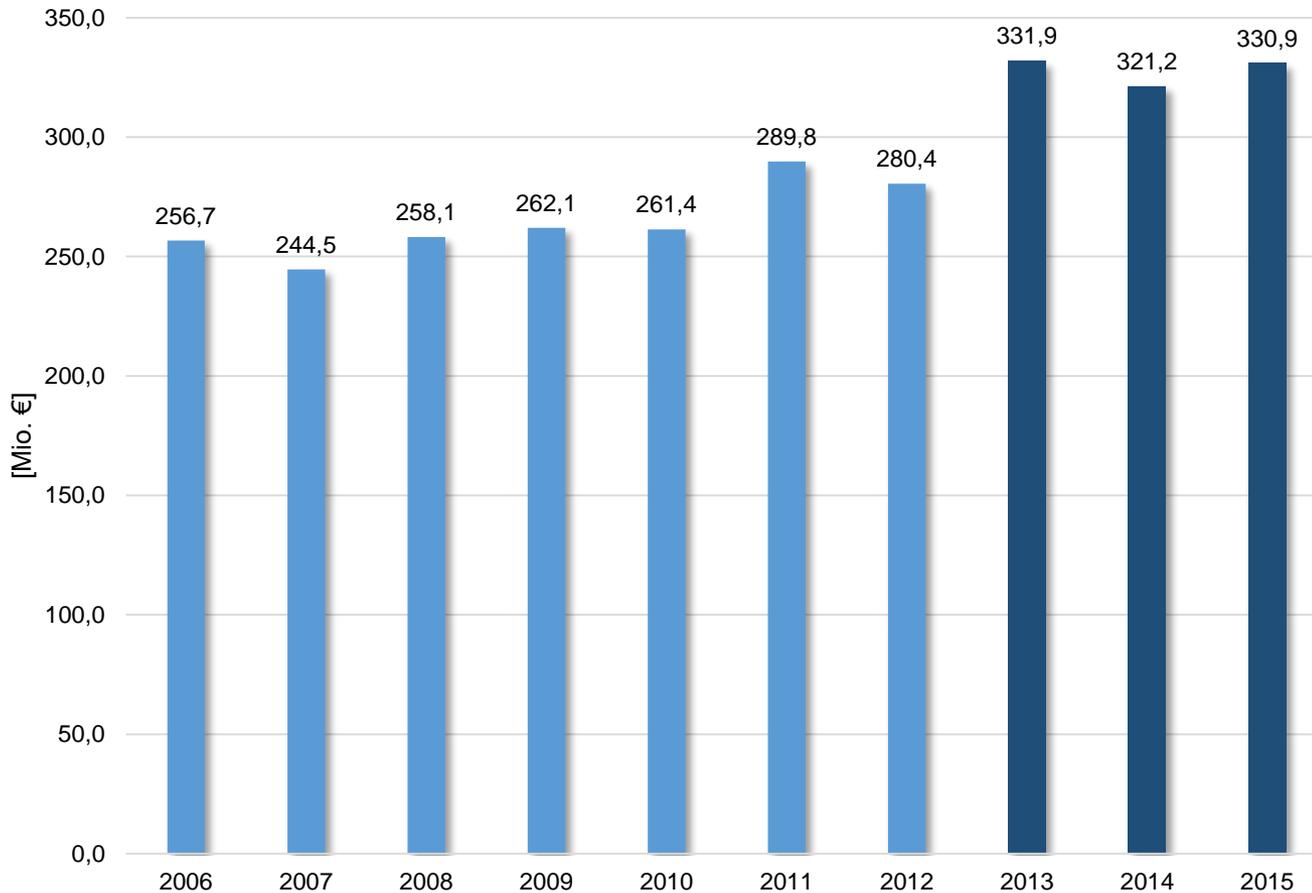
Damit ergeben sich neue Fahrgäste unabhängig von realisierten Maßnahmen.



Modal Split (Einwohner der Stadt Wien)



Betriebskostenzuschuss der Stadt Wien

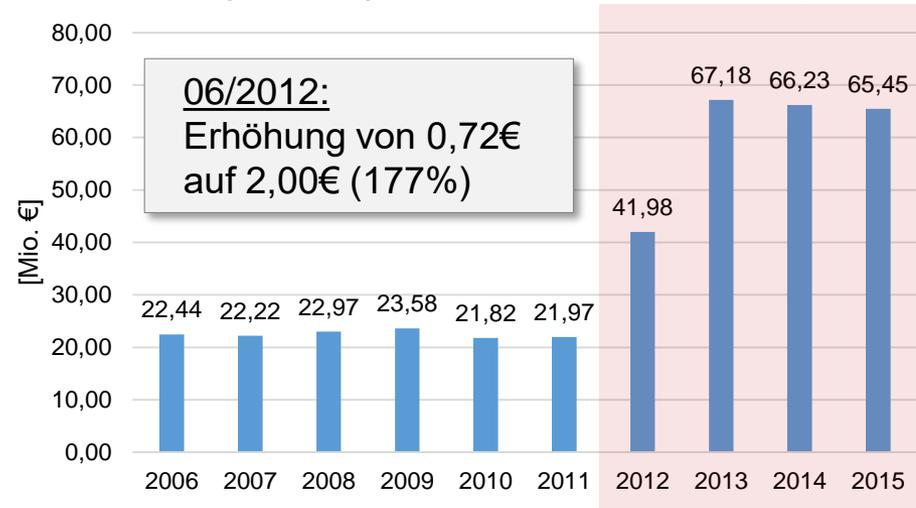


➔ **Steigerung des Zuschusses um ca. 50 Mio. €**

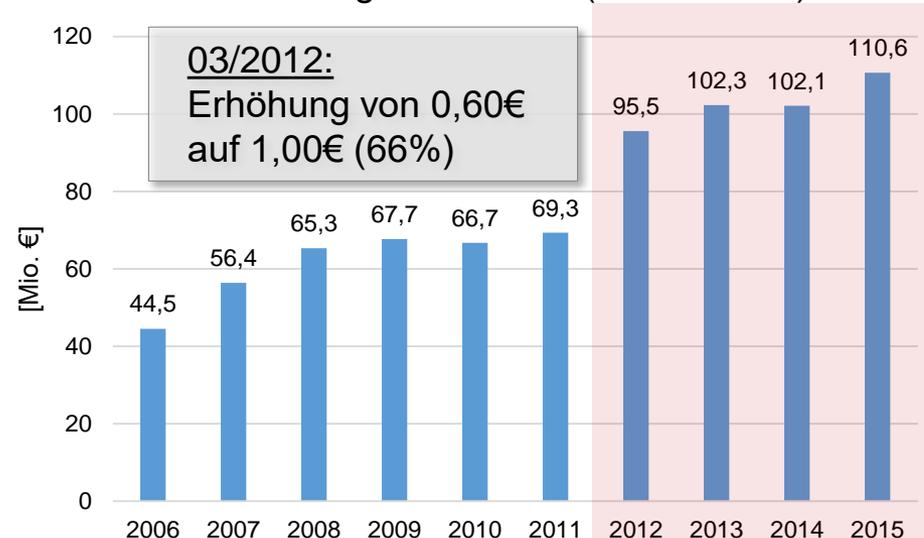
Neben Nutzer- und Haushaltsfinanzierung auch Nutznießerfinanzierung:

- **Dienstgeberabgabe**
zweckgebunden für U-Bahn-Ausbau
- **Parkometerabgabe**
anteilig zur „Erleichterung des
städtischen Verkehrs“

Dienstgeberabgabe in Wien (2006 - 2015)



Parkometerabgabe in Wien (2006 - 2015)



- **Nutznießerfinanzierung** schafft die Möglichkeiten für
 - den Ausbau des ÖPNV,
 - deutlich geringere Fahrpreise.

- **Einnahmen aus Parkraumbewirtschaftung können auch in Deutschland für den ÖPNV eingesetzt werden.**
 - Zweckbindung über Regelungen in kommunaler **Satzung** oder über **Haushaltsvermerk** (sachlicher Zusammenhang) möglich
 - **Push-und-Pull-Maßnahme** bei Finanzierung des ÖPNV

Backup zum Themenblock 3:

Nulltarif im ÖPNV - Chancen und Risiken

Beispiel Hasselt: Maßnahmen

1997



Einführung eines neuen Liniennetzes im ÖPNV

- 9 (vorher 4) Stadtbuslinien
- 15/30-Minuten-Takt, vorher 60-Minuten-Takt

Einführung eines Nulltarif

Start der Kampagne „Gemeinsam anders mobil“

Parkraumbewirtschaftung und -verknappung

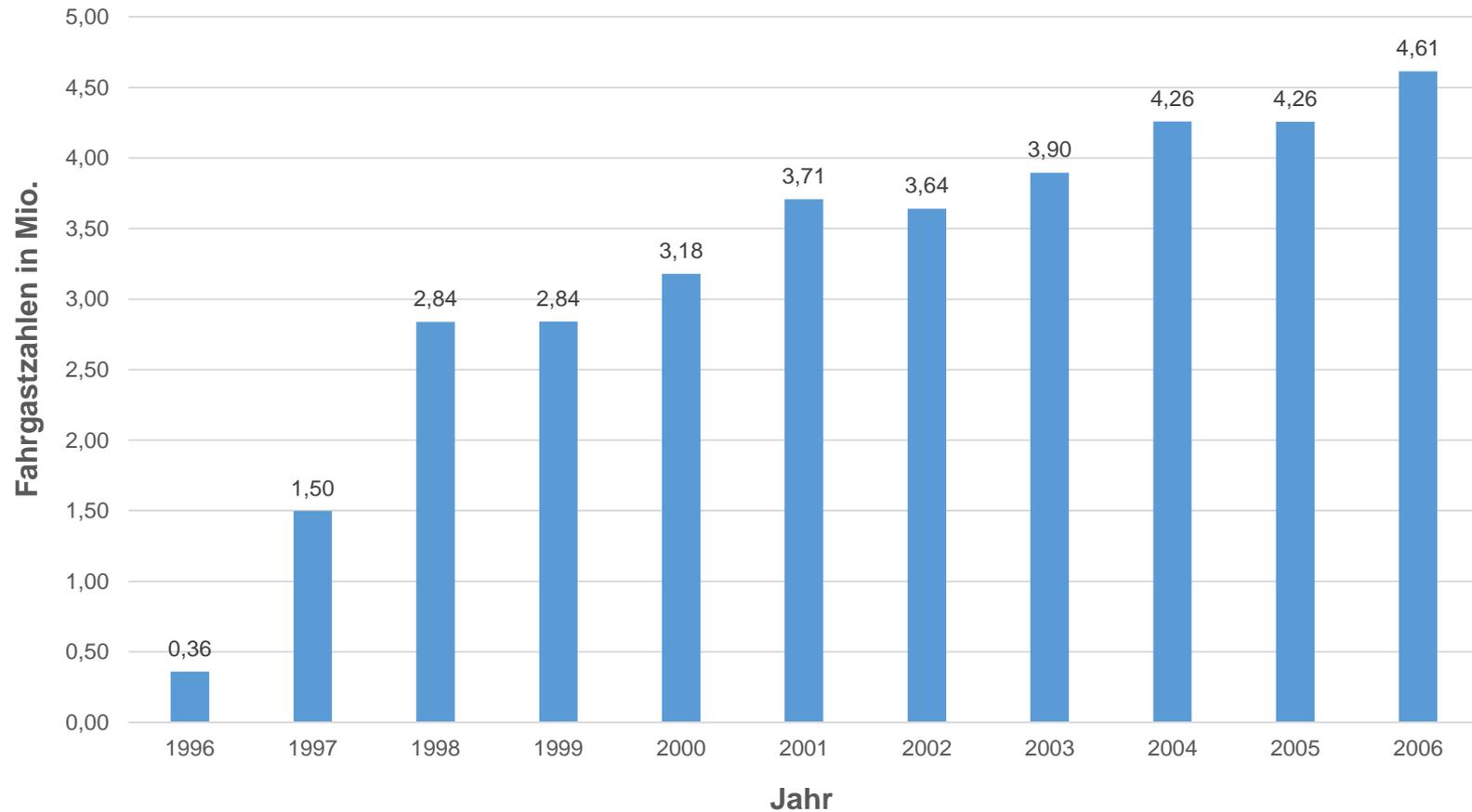
- Abschaffung von 800 Stellplätze in der Innenstadt
- Erhöhung der Parkgebühren auf 1,- EUR für eine Stunde, bei längerer Parkdauer 10,- EUR für einen halben Tag

2000



Fertigstellung des zurückgebauten Stadtrings (zwei statt vier Fahrstreifen)

Weiterer Ausbau des ÖPNV



Quelle: Randelhoff, M.: „Unentgeltliche Nutzung des Nahverkehrs in Tallinn ab 2013 – ein Modell für andere Städte?“, www.zukunft-mobilitaet.net, 2013

Beispiel Hasselt: Vergleich mit Bamberg (1)

		Hasselt	Bamberg
Einwohner ¹⁾	[-]	69.000	69.400
Pkw-Dichte ¹⁾	[Pkw/1.000 EW]	472	533
Beschäftigtenquote ¹⁾	[Beschäftigte je 100 EW im Alter von 15-64 Jahren]	97,1	104,4
Betriebsleistung ²⁾	[Mio. Fpkm]	1,6 2,2 ⁵⁾	2,7
Anzahl Haltestellen ²⁾	[-]	185	168
Preisniveau Einzelfahrschein ³⁾	[EUR]	0,-	1,-
Preisniveau Monatskarte ³⁾	[EUR]	0,-	32,-
Fahrgäste ⁴⁾	[Mio. Fahrten]	3,2 4,6 ⁵⁾	9,8

¹⁾ Stand 2001 ²⁾ Stand 2002 ³⁾ Stand 2004 ⁴⁾ Stand 2000 ⁵⁾ Stand 2006

Quelle: WVI GmbH (2005), ergänzt um Daten aus 2006

Verhältnis Hasselt : Bamberg

Fahrgastnachfrage: **1:3** (im Jahr 2006: **1:2**)

Einwohner: **1:1**

Betriebsleistung: **1:1,7** (im Jahr 2006: **1:1,2**)

Fahrpreis: **1:∞**