



Forschungsprojekt

Analyse der Auswirkungen einer Einführung kostengünstiger Jahreskarten in Wien („Wiener Modell“) und Übertragung auf deutsche Großstädte

Laufzeit: März 2017 bis September 2017

Auftraggeber:

Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)

HINTERGRUND UND ZIELE

Die Stadt Wien verfolgt bereits seit mehreren Jahren eine nachhaltige Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung, um ihren Einwohnern eine hohe Lebensqualität zu gewährleisten. Laut des Stadtentwicklungsplans (STEP) 2025 sollen bis zum Jahr 2025 80% aller Wege der Einwohner Wiens mit dem Umweltverbund und damit lediglich 20% aller Wege mit dem privaten Pkw zurückgelegt werden. Daher wurde unter anderem im Mai 2012 ein überarbeitetes Tarifsystem für die Nutzung des ÖPNV in Wien eingeführt, das sogenannte „Wiener Modell“. Während die Preise für Jahres- und Monatskarten erheblich gesenkt wurden, stiegen die Preise für Gelegenheitskunden deutlich an (z. B. die Einzelfahrt um ca. 17%). Die Zahl der Jahreskartenkunden hat sich zwei Jahre später fast verdoppelt, wobei laut eines Presseberichtes auch der kommunale Zuschuss im selben Zeitraum gestiegen ist.

Das vom Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) finanzierte Projekt hatte das Ziel, die Verkehrsentwicklung in der Stadt Wien hinsichtlich ihrer Ursache-Wirkungs-Zusammenhänge zu analysieren und zu interpretieren, um Aussagen zu den Wirkungen der im Wiener Modell umgesetzten Tarifmaßnahmen zu erhalten. Folgende Forschungsfragen wurden in diesem Projekt beantwortet:

- Welche **nachfragerrelevanten Maßnahmen** wurden in Wien in den letzten Jahren umgesetzt? Wie haben sich wesentliche, wenig veränderbare Einflussgrößen auf die Verkehrsnachfrage (z. B. Demografie) entwickelt?
- Wie hat sich die **Verkehrsnachfrage** infolge der umgesetzten Maßnahmen und der wenig beeinflussbaren Rahmenbedingungen verändert?
- Wie hat sich die **wirtschaftliche Situation** der Stadt bzw. des Verkehrsunternehmens verändert?
- Was bedeuten die ermittelten Ursache-Wirkungs-Zusammenhänge für eine **Übertragung des Wiener Modells auf deutsche Städte**?

METHODISCHES VORGEHEN

Zur Beantwortung dieser Fragen wurde im ersten Schritt die Verkehrsplanung und Verkehrsentwicklung in Wien in den Jahren von 2006 bis 2016 untersucht. Auf Basis veröffentlichter Quellen und Informationen der Stadt Wien, des Verkehrsverbundes Ost-Region (VOR) und der Wiener Linien wurden die wesentlichen nachfragerrelevanten Maßnahmen identifiziert sowie die verkehrlichen und ökonomischen Veränderungen ermittelt. Neben den Tarifmaßnahmen (Wiener Modell) zählen dazu i. W. Maßnahmen im Verkehrsangebot und preispolitische Maßnahmen im Kfz-Verkehr (Parkraumbewirtschaftung). Darüber hinaus wurden Daten zur demografischen und sozioökonomischen Entwicklung der Stadt Wien recherchiert. Auf Basis der o. g. erfassten Daten und Informationen wurden die Ursache-Wirkungs-Zusammenhänge zwischen Maßnahmen, wenig beeinflussbaren Rahmenbedin-

gungen und Verkehrsnachfrage abgeleitet und bewertet. Im Ergebnis wurde der Effekt der Umsetzung des Wiener Modells abgeschätzt und im Vergleich zu anderen Effekten eingeordnet.

Im zweiten Schritt wurde die Verkehrssituation der Stadt Wien mit den Verkehrssituationen deutscher Städte anhand von Strukturdaten sowie Daten zur Verkehrsnachfrage und zum Verkehrsangebot verglichen. Für den Vergleich wurden normierte Kennzahlen erarbeitet, auf deren Grundlage anschließend Aussagen zur Übertragbarkeit auf drei ausgewählte deutsche Städte abgeleitet wurden.

ERGEBNISSE

Die Ergebnisse zeigen, dass nach der Umsetzung des Wiener Modells demografische Veränderungen einen deutlich größeren Einfluss auf den Fahrgastzuwachs haben als alle Maßnahmen zusammen. Dies deckt sich mit der Entwicklung des ÖPNV-Anteils am Verkehrsaufkommen der Wiener Bevölkerung, der sich zwischen den Jahren 2012 und 2015 nicht verändert hat. Die preispolitischen Maßnahmen – i. W. Umsetzung des Wiener Modells und Parkgebührenerhöhung – scheinen daher die Fahrgastnachfrage und das Verkehrsmittelwahlverhalten nur gering beeinflusst zu haben. Bei der Beurteilung der Wirksamkeit der (preispolitischen) Maßnahmen ist allerdings auch die Ausgangssituation zu berücksichtigen. Ein Gewinn zusätzlicher Marktanteile ist bei einem bereits sehr hohen ÖPNV-Anteil von fast 40 % an allen Wegen der Wiener Bevölkerung erheblich aufwendiger als bei einer deutlich geringeren Marktausschöpfung.

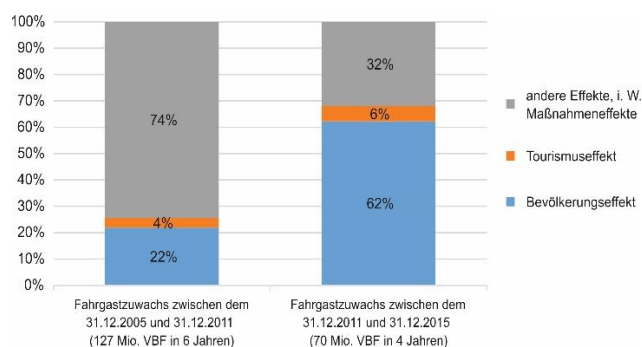


Abbildung 1: Effekte auf den Fahrgastzuwachs in Wien

Mit der Umsetzung des Wiener Modells ist der Betriebskostenzuschuss um etwa 50 Mio. € gestiegen. Gleichzeitig standen der Stadt Wien durch die Änderungen bei der Parkometerabgabe (Erhöhung der Einnahmen, Erhöhung des Anteils für die Förderung öffentlicher Verkehrsmittel) zusätzliche Mittel in der Höhe von mehr als 50 Mio. € für den Betrieb des ÖPNV zur Verfügung. Das bedeutet, die Ausfälle durch die geringere Nutzerfinanzierung konnten durch zusätzliche Einnahmen aus den Parkgebühren kompensiert werden. Durch das Finanzierungsinstrument Parkraumbewirtschaftung war eine Finanzierung des Wiener Modells möglich, ohne dass zusätzliche Haushaltsmittel benötigt wurden.