



Wiener Modell: Welche Wirkungen hatte die Einführung kostengünstiger Zeitkarten?

Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer

Fachgebiet Verkehrsplanung und
Verkehrssysteme

Universität Kassel

1. Faktoren der Verkehrsnachfrage

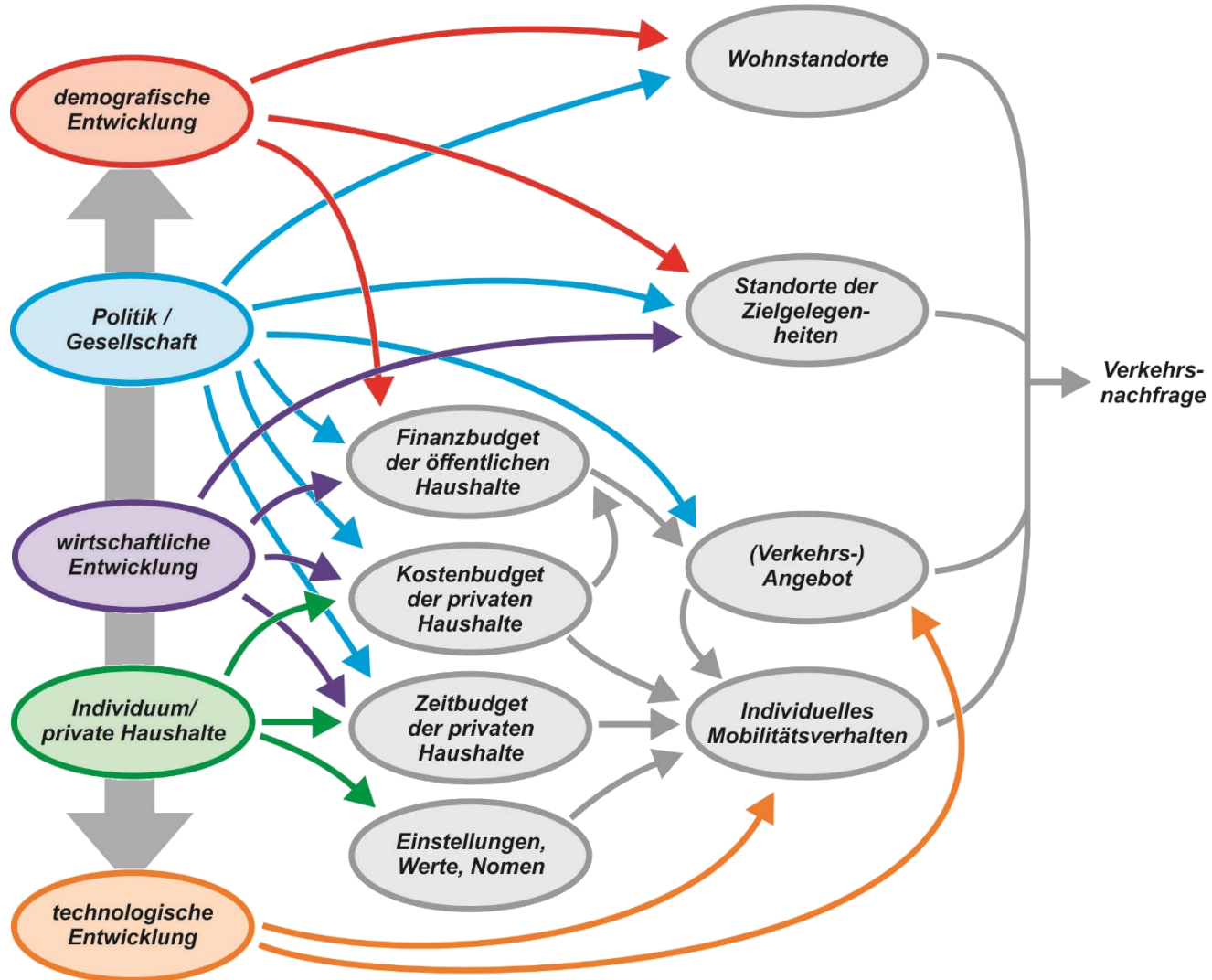
2. Entwicklung der Stadt Wien

- Rahmenbedingungen
- Maßnahmen

3. Wirkungen des Wiener Modells

- Nachfrage
- Zuschuss und Finanzierung

4. Fazit





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

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

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)

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

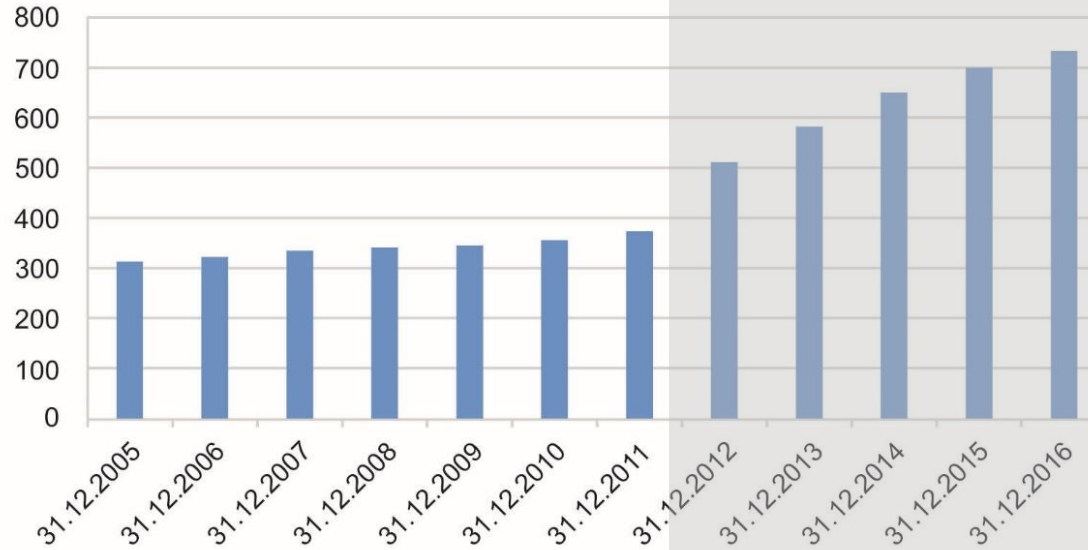


– ...

3. Wirkungen des Wiener Modells

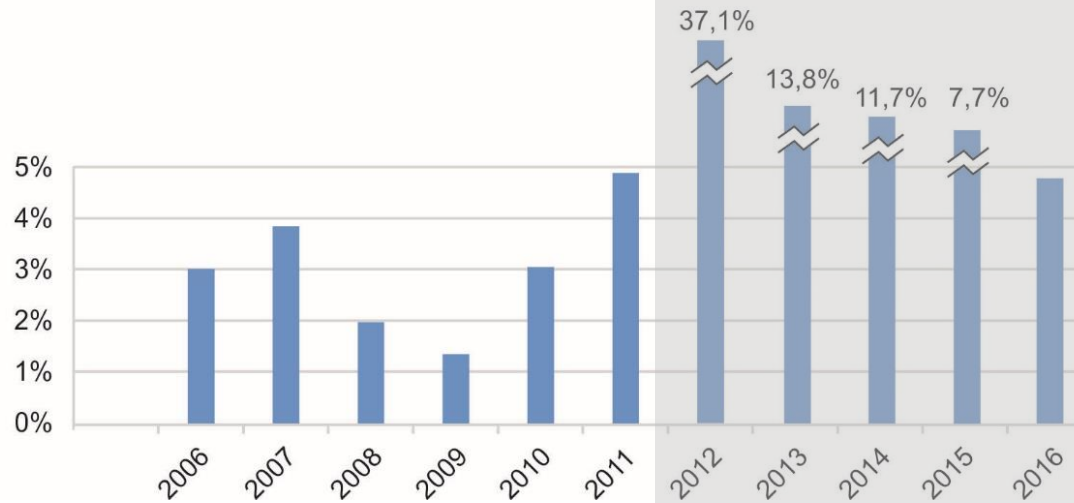
Verkaufte Jahreskarten

[Tsd. Stück]

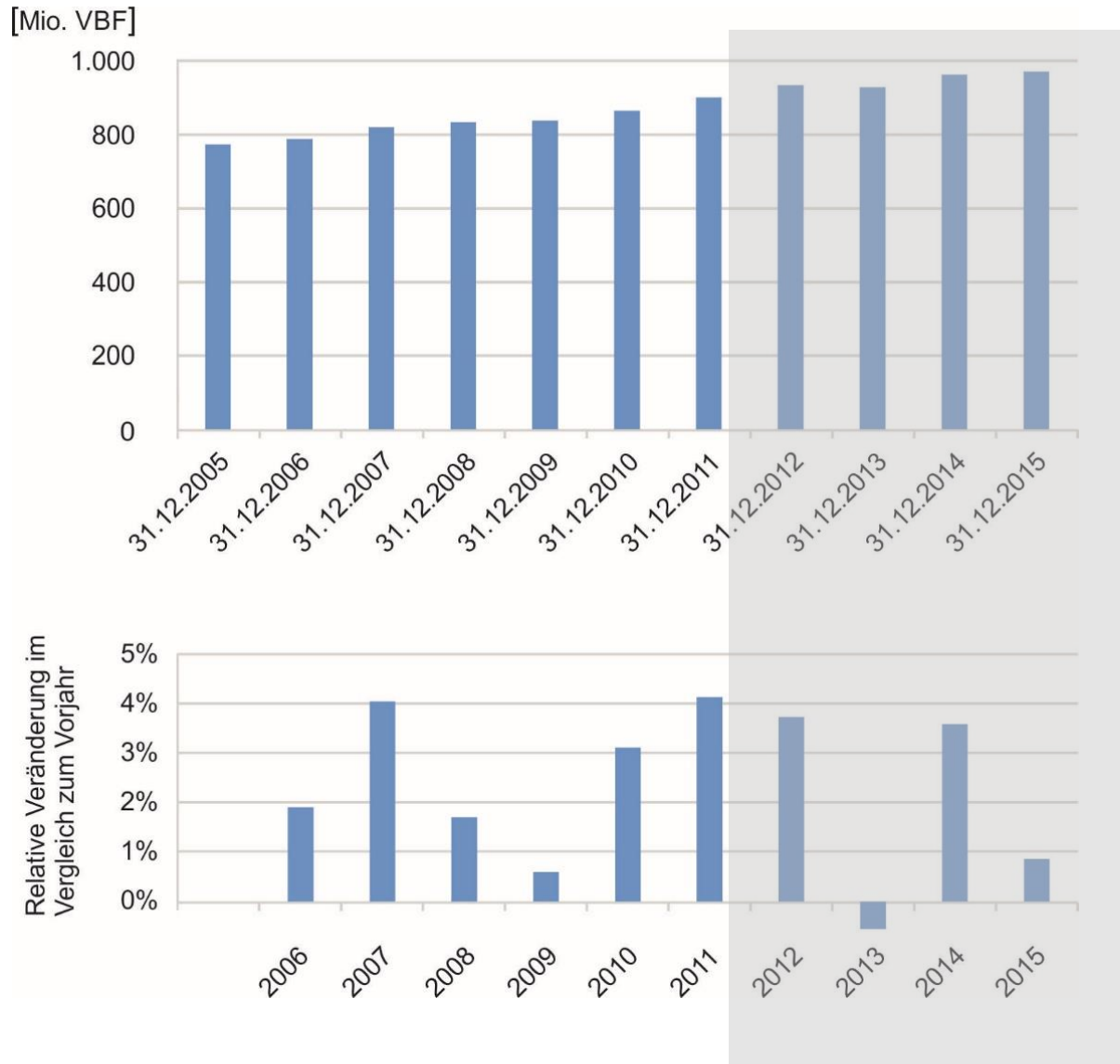


„Wiener Modell“ hat deutlichen Effekt auf die Anzahl der verkauften Jahreskarten.

Relative Veränderung im Vergleich zum Vorjahr

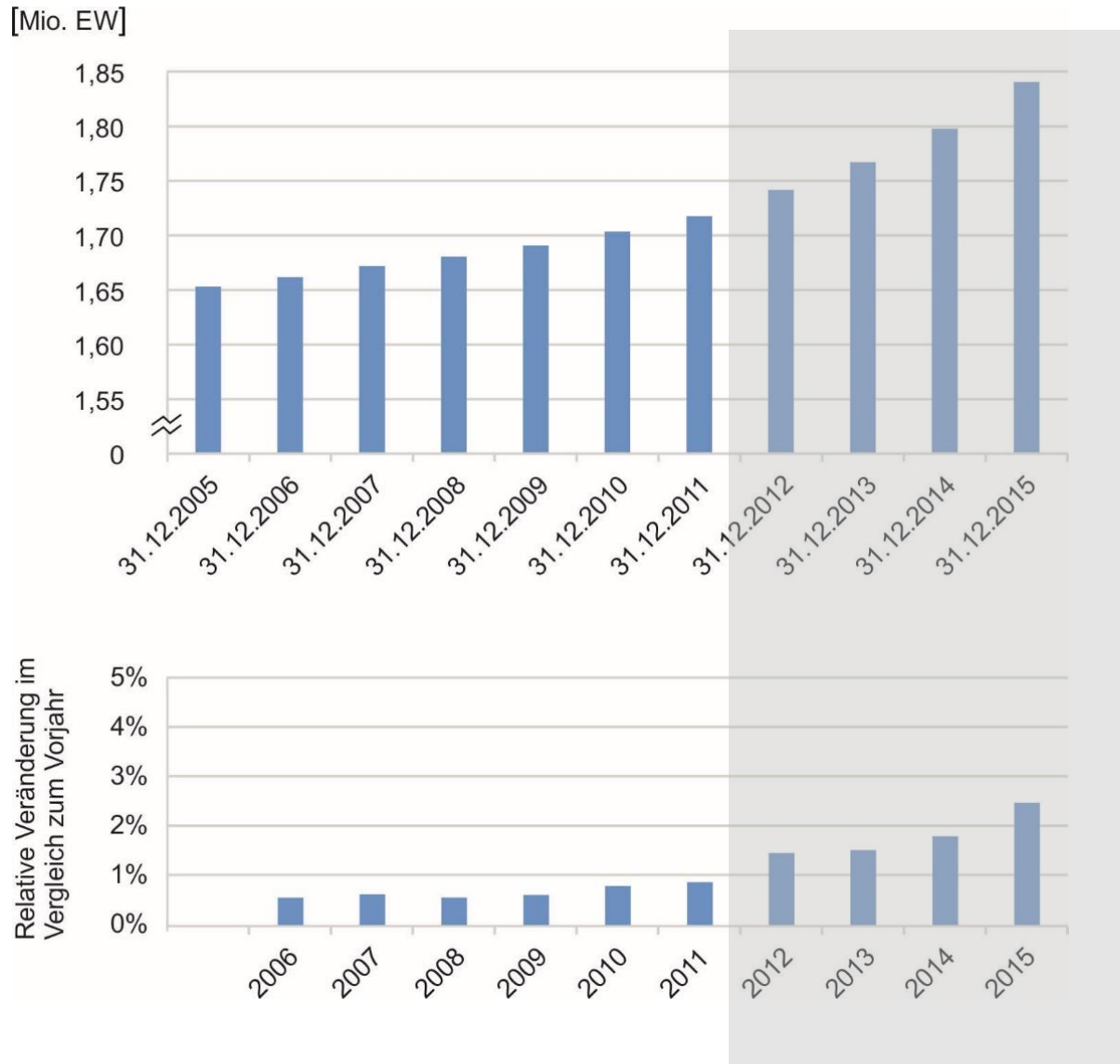


3. Wirkungen des Wiener Modells Fahrgastzahlen



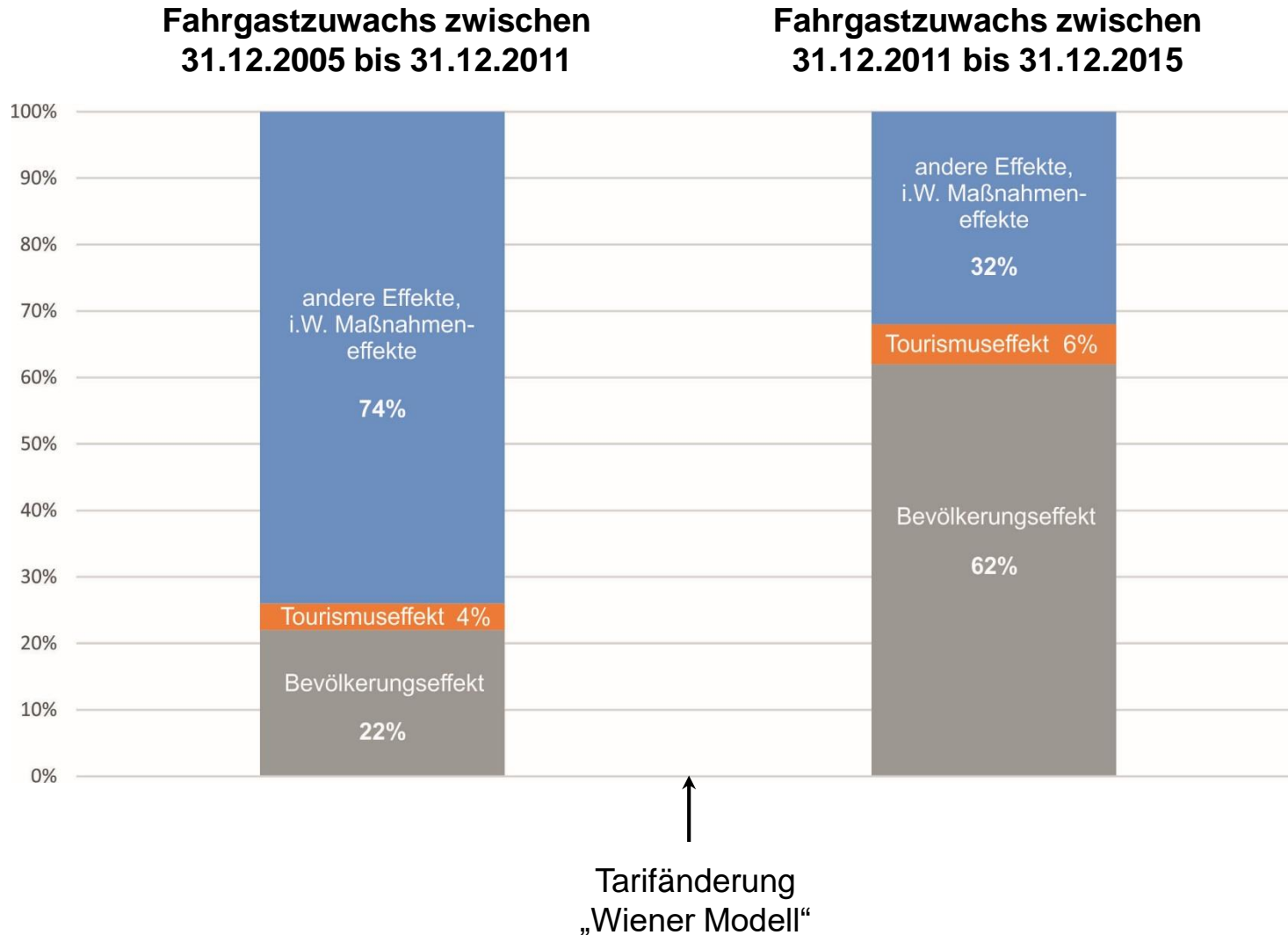
Effekt des „Wiener Modells“ auf die Fahrgastzahlen ist eher gering.

Wanderungen zwischen Fahrausweisarten sind deutlich entscheidender als Gewinn von Neukunden.

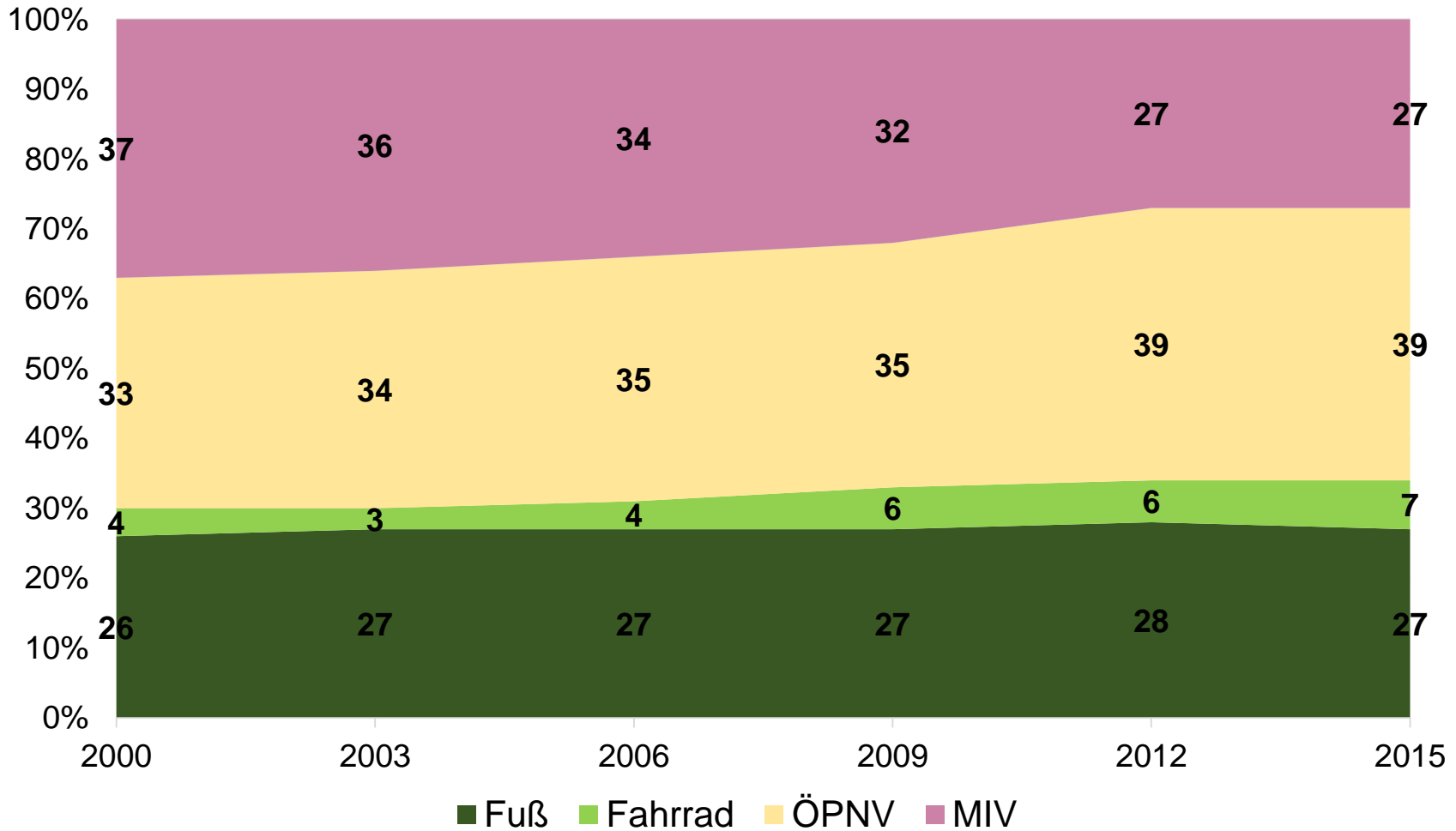


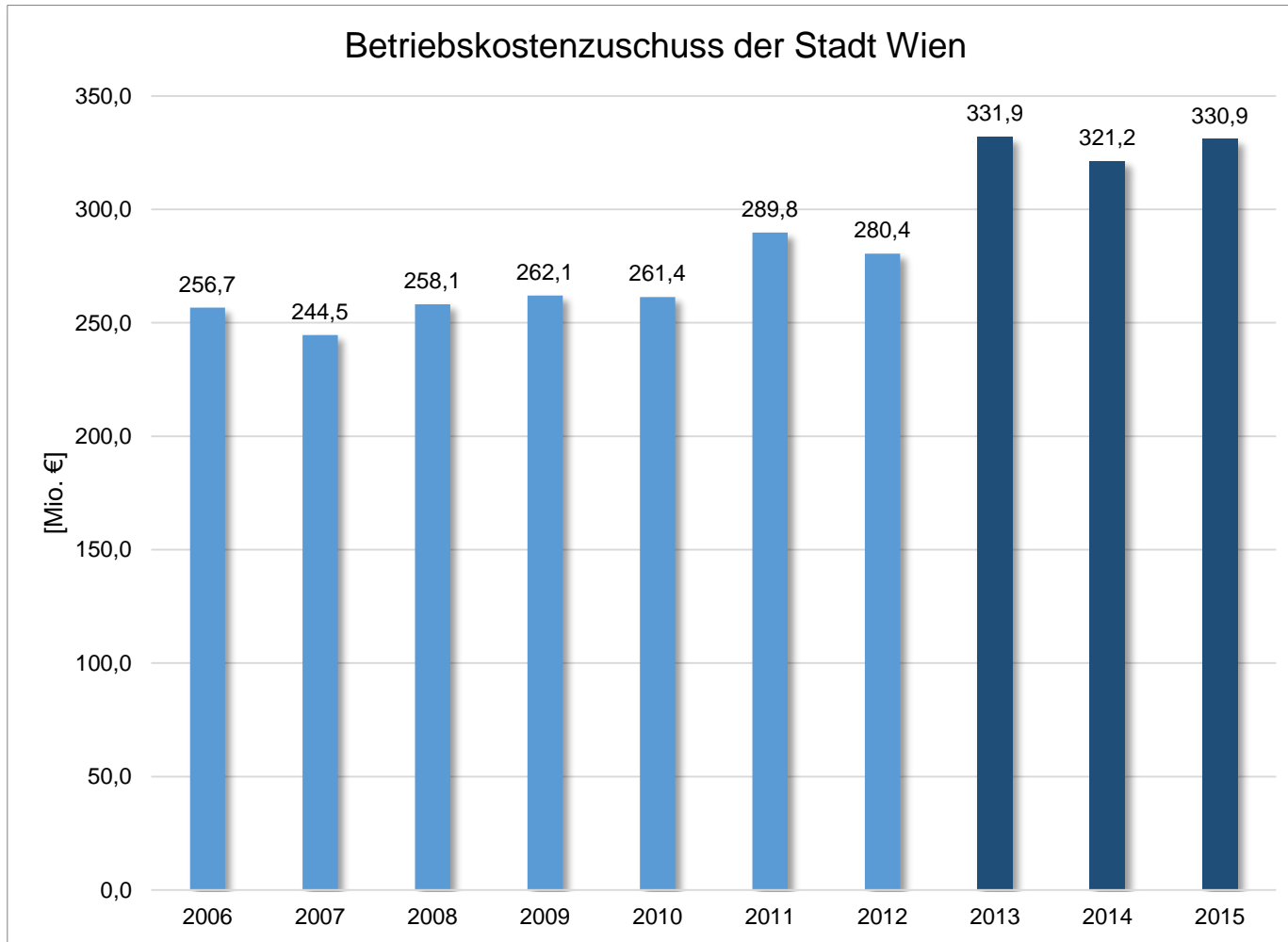
➔ **Einwohnerzahlen sind vor allem ab dem Jahr 2012 stark gestiegen.**

Damit ergeben sich neue Fahrgäste unabhängig von realisierten Maßnahmen.



Modal Split (Einwohner der Stadt Wien)



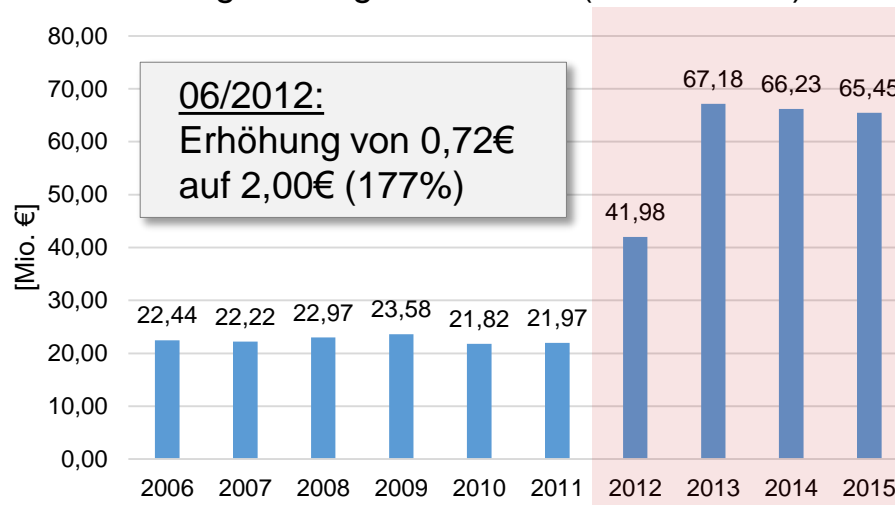


➔ **Steigerung des Zuschusses um ca. 50 Mio. €**

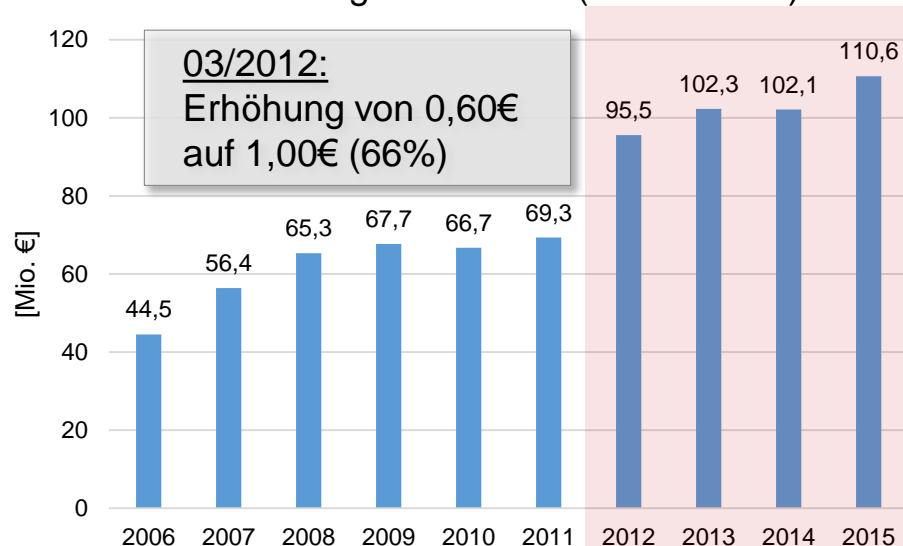
Neben Nutzer- und Haushaltsfinanzierung auch Nutznießerfinanzierung:

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

Dienstgeberabgabe in Wien (2006 - 2015)



Parkometerabgabe in Wien (2006 - 2015)



- **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).

- **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