

FÜR EINEN EURO QUER DURCH LEIPZIG



Abb. 1: www.commons.wikimedia.org

WIEN HAT SIE ERFUNDEN: DIE 365 EURO-JAHRESKARTE – EIN NEUES KONZEPT FÜR LEIPZIG?

Um die Preise des ÖPNV senken zu können werden neue Ansätze benötigt. Ein möglicher Ansatz ist der bundesweit diskutierte fahrscheinlose, öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV). Beispiele wie Tallinn (Estland) oder Hasselt (Belgien) werden oft als Vorzeigemodelle angeführt. Die Durchführbarkeit in Deutschland stellt allerdings ein klares Problemfeld des fahrscheinlosen ÖPNV dar. Bevor man auf kommunaler Ebene Tarifreformen durchsetzen könnte, müssten Gesetze auf Bundesebene angepasst werden.

Das sogenannte Wiener Modell stellt einen weiteren Ansatz dar. Die Einführung des Wiener Modells ist auf kommunaler Ebene möglich, ohne Gesetze auf Bundesebene anpassen zu müssen. Im folgenden Diskussionspapier wird das Wiener Modell dargestellt und anschließend die Übertragung auf das Tarifmodell des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV) erörtert.

Ist es möglich in Zukunft für einen Euro am Tag quer durch Leipzig zu fahren?

I. DAS WIENER MODELL

WIEN BESCHREITET NEUE WEGE

Die Stadt Wien und das Verkehrsunternehmen „Wiener Linien“ reformieren ihr Tarifsystem mit gezielten Preissenkungen. Seit Mai 2012 hat man in Wien die Möglichkeit eine **Jahreskarte für 365 Euro** (bei einmaliger Zahlung¹) zu erwerben; was genau einem Euro pro Tag entspricht. Zum Vergleich: früher kostete sie 449 Euro pro Jahr. Die neue Jahreskarte bezieht sich auf eine Person (nicht übertragbar); Fahrräder und Hunde können kostenlos mitgeführt werden.

50% MEHR JAHRESKARTENBESITZER

Bis zum Jahr 2011 besaßen 360.000 WienerInnen eine Jahreskarte. Nach der Einführung des neuen Jahrestickets waren es 538.000 WienerInnen (Stand 2012). Das entspricht einem **Anstieg um circa 50%**. Nach Angaben der Wiener Linien nähert sich die Zahl aktuell (Stand 01/2014) sogar der 600.000 Nutzer Grenze².

Aufgrund des Anstiegs der Jahreskartenbesitzer um 50% ging der Absatz von Monatskarten leicht zurück. Laut Angaben der Wiener Linien sind die ehemaligen Nutzer der Monatskarte hauptsächlich auf die Jahreskarte umgestiegen. Des Weiteren ist ein leichter Zugang von Neukunden zu verzeichnen.

Im europaweiten Vergleich (Abbildung 2) hat Wien bereits einen hohen Anteil des ÖPNV am Modal Split. Trotzdem stieg nach der Einführung der neuen Jahreskarte der Anteil um zwei Prozentpunkte von 37% (2011) auf 39% (2012).

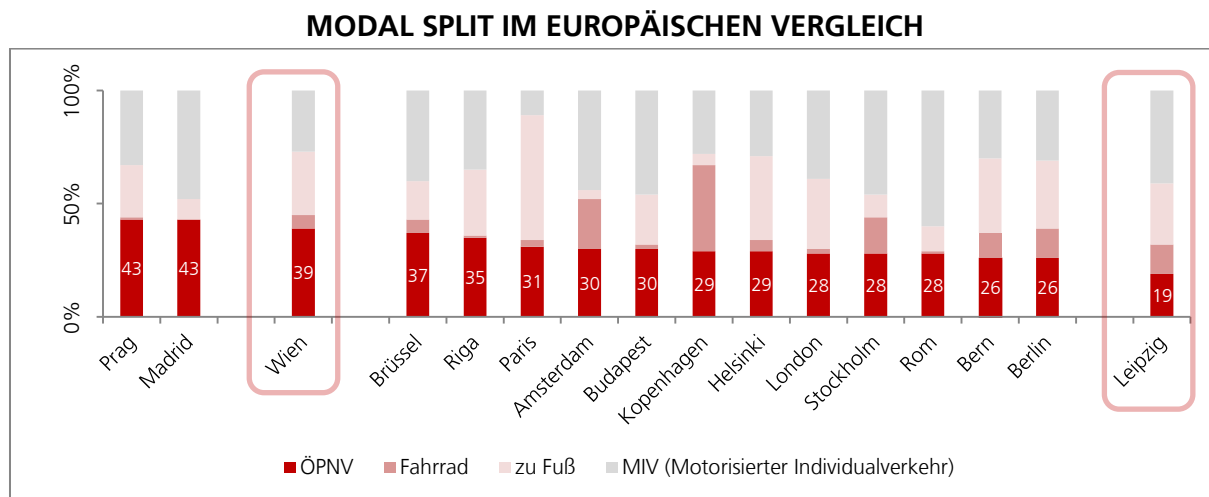


Abb. 2: Modal Split im europäischen Vergleich (Stand: 2011; Wien aktualisiert auf 2012)³

¹ Preis in monatlichen Raten: 375€ pro Jahr

² Wiener Linien: <http://www.wienerlinien.at/eportal2/ep/contentView.do?pageTypeld/66526/programId/66858/contentTypeld/1001/channelId/-47186/contentId/66387>

³ Eigene Grafik. Daten: VCÖ (Hrsg.): Erfolgreicher öffentlicher Verkehr. Wien 2011.

DIE FINANZIERUNG DER JAHRESKARTE

Die günstige Jahreskarte wird über drei Säulen finanziert. Erstens durch den höheren Absatz von Jahreskarten. Zweitens wurden übrige Tarife angehoben. Hierunter fallen zum Beispiel Einzelfahrscheine (+17%) und Wochenkarten (+7%). Drittens erhalten die Wiener Linien erhöhte Ausgleichszahlungen von der Stadt Wien. Während sich die Betriebskostenzuschüsse im Jahr 2010 auf 261,4 Millionen Euro⁴ beliefen, werden die Wiener Linien nach Einführung der neuen Jahreskarte mit 280,4 Millionen (2012)⁵ Euro pro Jahr unterstützt. Das entspricht einer Anhebung der Zuschüsse um 7,3% (19 Millionen Euro). Diese Anhebung der Mittel bezieht sich allerdings nicht ausschließlich auf die Kompensation der vergünstigten Jahreskarte.

DIE POSITIVEN FOLGEN AUF EINEN BLICK

Wiens Tarifreform zog positive Ergebnisse nach sich:

- Übersichtliche Tarifstruktur
- Einfacher Zugang in die regelmäßige ÖPNV-Nutzung für Neueinsteiger
- Steigerung des ÖPNV-Anteils im Modal Split
- 50% mehr Jahreskartenbesitzer
- Knapp 600.000 WienerInnen besitzen die neue Jahreskarte (Tendenz steigend)

WIENER MODELL FÜR GANZ ÖSTERREICH: DAS 1-2-3 MODELL

Das österreichische ÖPNV-Netz charakterisierte sich mit einem unübersichtlichen und überteuerten Tarifsystem. Die ursprüngliche Tariflage war für den Fahrgast sehr kostspielig: „Eine Jahresnetzkarte für öffentliche Verkehrsmittel in Tirol kostete fast 2.000 Euro, eine einfache Bus-Streckenkarte Korneuburg-St. Pölten beispielsweise 1.400 Euro, eine Jahreskarte für typische Wien-Einpendlerstrecken vom Weinviertel oder Seewinkel mehr als 1.500 Euro.“⁶ Das Tarifsystem für die Jahreskarte stellte sich aus **21 einzelnen Zonen**, Zonenkombinationen und zugehörigen Preisen zusammen.

Das Wiener Modell nimmt österreichweit eine Vorzeigerolle ein. Im Januar 2014 übernahm beispielsweise das Land Vorarlberg das Wiener Modell und bietet ebenfalls eine Jahreskarte für 365 Euro an.⁷ Nun wird darüber debattiert, die Tarifstruktur österreichweit hin zu einem **1-2-3 Modell** zu reformieren:

Das 1-2-3 Modell beinhaltet eine sehr einfache und preisgünstige Tarifstrategie für den gesamten österreichischen Raum. Eine Jahreskarte für jeweils ein Bundesland kostet demnach 1 Euro pro Tag, für zwei Bundesländer 2 Euro pro Tag und für das gesamte Bundesgebiet 3 Euro pro Tag (3x365=1095 Euro pro Jahr). Jugendliche bis 26 Jahre können für maximal 60 Euro pro Jahr im gesamten österreichischen Bundesgebiet den ÖPNV nutzen.

⁴ Stadt Wien, Rechnungsabschluss 2009: <http://www.wien.gv.at/finanzen/budget/ra10/pdf/44.pdf>

⁵ Stadt Wien, Rechnungsabschluss 2012: <http://www.wien.gv.at/finanzen/budget/ra12/pdf/44.pdf>,

⁶ Glawischnig, Eva: Österreich erneuern – die grüne Verkehrswende, 2013.

⁷ ORF: <http://vorarlberg.orf.at/news/stories/2601609/>

II. MODAL SPLIT: WIEN UND LEIPZIG

LEIPZIGS ÖPNV-ANTEIL AM MODAL SPLIT STAGNIERT

Der Modal Split beschreibt die prozentuale Verteilung verschiedener Verkehrsformen innerhalb einer definierten Region gemessen an allen zurückgelegten Wegen. Üblicherweise wird zwischen ÖPNV, Fahrrad, Fußgänger und Motorisiertem Individualverkehr (MIV) unterschieden.

Auf Abbildung 2 und 3 wird die Entwicklung des Modal Split Leipzigs und Wiens zwischen 1991 und 2012 verglichen. Während der ÖPNV-Anteil in Wien von 29% auf 39% Prozent gestiegen ist, stagniert der Leipziger ÖPNV-Anteil bei 19%.

Die Zielvorstellungen der jeweiligen Stadtentwicklungspläne (STEP) Wien und Leipzig werden ebenfalls dargestellt. Leipzig sieht einen Anstieg des ÖPNV auf 23% bis 2020 vor⁸. Als Maßnahme wird in den Leitlinien des STEP unter anderem eine Optimierung der Tarifstruktur vorgesehen. Ziel der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) ist es, den ÖPNV-Anteil bis 2025 auf 25% anzuheben⁹.

Wien strebt die sogenannte „80-20“ Zielsetzung an¹⁰. Demnach sollen im Jahr 2025 80% der Wege mit ÖPNV, Fahrrad und zu Fuß zurückgelegt werden und 20% mit dem MIV. Der Leipziger STEP sieht eine „70-30“ Zielsetzung für das Jahr 2020 vor.

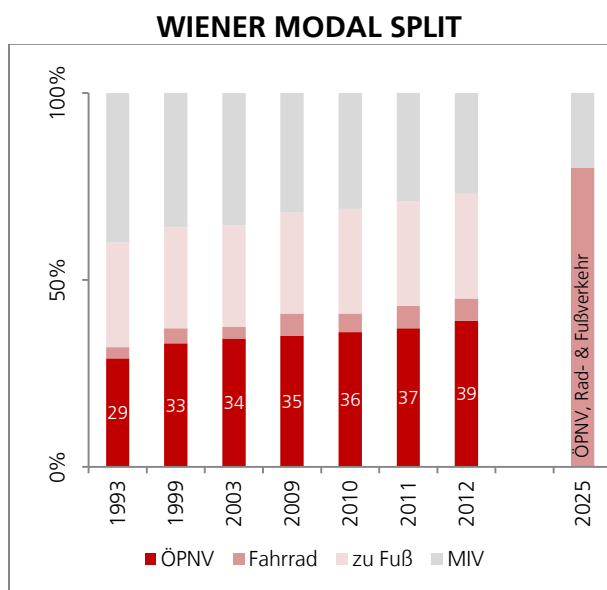


Abb. 2: Modal Split Wien¹¹

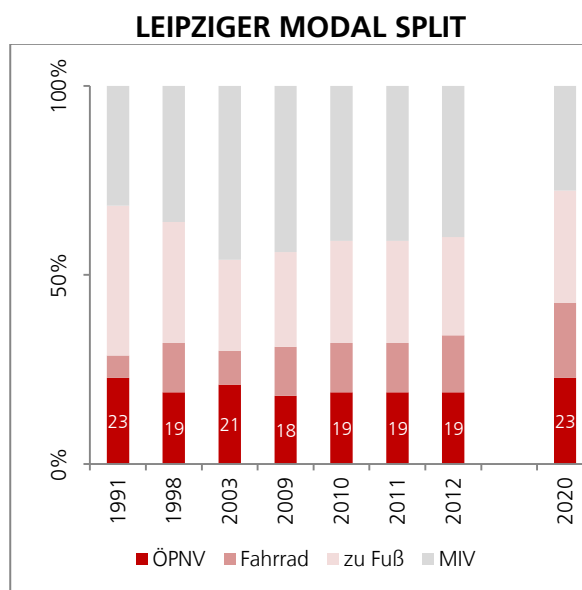


Abb. 3: Modal Split Leipzig¹²

⁸ STEP 2020 Verkehr und öffentlicher Raum (Entwurf), Leipzig: <http://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/verkehrsplanung/>

⁹ LVB (Hrsg.): Nachhaltigkeit in der LVB-Gruppe. Leipzig 2012.

¹⁰ STEP 2025 Wien (Entwurf): <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/b008357.html>

¹¹ Eigene Grafik. Daten 1993-2012: <http://www.nachhaltigkeit.wienerstadtwerke.at/daseinsvorsorge/oepnv/modal-split.html>; Daten 2025: STEP Wien 2025

¹² Eigene Grafik. Daten 1991-2012: LVB (Hrsg.): Nachhaltigkeit in der LVB-Gruppe. Leipzig 2012. Daten 2020: STEP 2020 Verkehr und öffentlicher Raum (Entwurf), Leipzig.

III. NEUE TARIFSTRUKTUR FÜR LEIPZIG?

DIE DERZEITIGE TARIFSTRUKTUR

Heute gelten unterschiedliche Preise für die Zonen Leipzig, Halle und die einzelnen Landkreise. Die Jahreskarte „ABO-light“ des MDV ist am ehesten vergleichbar mit der Wiener Jahreskarte. Sie ist ebenfalls personenbezogen.

Aktuell (Stand: Juni 2014) kostet das ABO-light für die Stadt Leipzig bei einmaliger Zahlung jährlich 548,45 Euro¹³. Das entspricht 1,50 Euro pro Tag. Für die Jahreskarte der Stadt Halle zahlt der Nutzer jährlich 481 Euro (pro Tag: 1,31 Euro), und für einzelne Zonen in den Landkreisen 444,60 Euro (pro Tag: 1,20 Euro). Eine Verbundweite Jahreskarte kostet derzeit 2257,20 Euro (pro Tag: 6,18 Euro).¹⁴

Die Fahrscheinpreise werden kontinuierlich angehoben. Ein Ende der Preisspirale ist, unter anderem wegen anhaltender Kürzungen der Betriebskostenzuschüsse an die LVB, nicht abzusehen.

TARIFREFORM FÜR LEIPZIG NACH WIENER MODELL

Die Einführung der Wiener Jahreskarte in Leipzig würde den Preis der Jahreskarte um rund **33% senken**. Anstatt 548,45 Euro, würde es 365 Euro pro Jahr kosten, den öffentlichen Personennahverkehr in der Stadt Leipzig unbeschränkt zu nutzen. Somit wäre es möglich für einen Euro am Tag quer durch Leipzig zu fahren.

1-2-3 MODELL FÜR DAS GESAMTE MDV-GEBIET

Das MDV-Tarifgebiet ist derzeit in insgesamt **61 Zonen** unterteilt. Um das in Österreich diskutierte 1-2-3 Modell auf das MDV-Tarifsysteem zu übertragen, müsste man das Zonensystem verändern. Die bestehenden 61 Zonen könnten beispielsweise auf **8 Landkreise** (Leipzig, Halle, Saalekreis, Nordsachsen, Burgenlandkreis, Landkreis Leipzig, Altenburger Land, Mittelsachsen) reduziert werden. Andere Zuschnitte wären ebenfalls möglich; Hauptsache ist die Reduktion des aktuellen Zonensystems.



Abb. 4: Um das österreichische 1-2-3 Modell auf den MDV zu übertragen, müssten die aktuell vorhandenen 61 Zonen reduziert werden. Diese Abbildung stellt eine mögliche Reduktion vor: zum Beispiel auf acht Landkreise¹⁵

¹³ Preis in monatlichen Raten: 577,30

¹⁴ MDV: http://www.mdv.de/inhalte/fahrkarten_neu.php?kategorie=8&ticket=1495

¹⁵ MDV: <http://www.mdv.de/inhalte/tarifzonen.php>

Eine neue Tarifstruktur würde alle Landkreise unter dem Konzept: 1 Euro pro Tag vereinen. Wer ein Jahr in einem Landkreis innerhalb des MDV-Gebietes den ÖPNV nutzen möchte, bezahlt also **365 Euro**. Wer sich in zwei Landkreisen mit dem ÖPNV bewegen möchte bezahlt $2 \times 365 = 730$ **Euro**, und im gesamten MDV-Gebiet $3 \times 365 = 1095$ **Euro** pro Jahr.

TARIFSTRUKTUR HEUTE

Tarifzone	Preis*
1 Zone Stadt Halle	481,08
1 Zone Stadt Leipzig	548,454
1 Zone in den Landkreisen	444,6
2 Zonen	698,82
3 Zonen	1005,48
4 Zonen	1339,5
5 Zonen	1674,66
6 Zonen	1934,58
Gesamtes MDV-Gebiet	2257,2

*Die Preise beziehen sich auf die personenbezogene ABO-Light Jahreskarte des MDV bei jährlicher Einmalzahlung. Stand: Juni 2014.

REFORM NACH WIENER MODELL

Tarifzone	Preis
Leipzig/1 Landkreis	365 € (1€/Tag)
2 Landkreise	730 € (2€/Tag)
Gesamtes MDV-Gebiet	1095 € (3€/Tag)

IV. FAZIT

Die Anwendung des Wiener Modells stellt einen neuen Ansatz zur Reform der MDV-Tarifstruktur dar. Anders als die Einführung eines fahrscheinlosen ÖPNV bzw. Bürgertickets, könnte über die Einführung des Wiener Modells mittelfristig und **auf kommunaler Ebene** entschieden werden, ohne Gesetze auf Bundesebene anpassen zu müssen.

Die Tarifstruktur würde vereinfacht werden. Wie die Erfahrungen aus Wien zeigen, könnte die Einführung der Jahreskarte für 365 Euro zu einer Zunahme der ÖPNV-Langzeitkunden verhelfen. Langzeitkunden bewirken **bessere Planbarkeit** für Verkehrsunternehmen. Die Jahreskarte könnte außerdem eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split bewirken.

Um eine günstige Jahreskarte nach Wiener Vorbild einführen zu können, wäre der ÖPNV auf höhere Betriebskostenzuschüsse seitens der Stadt bzw. der Landkreise angewiesen. Im Beispiel Wien wurden die Zuschüsse im Zeitraum der Einführung der Jahreskarte um 7,3% (19 Millionen Euro) angehoben. Dieser Prozentsatz entspräche in der Stadt Leipzig einer Erhöhung der Zuschüsse von derzeit **45 auf 48,3 Millionen Euro** pro Jahr.

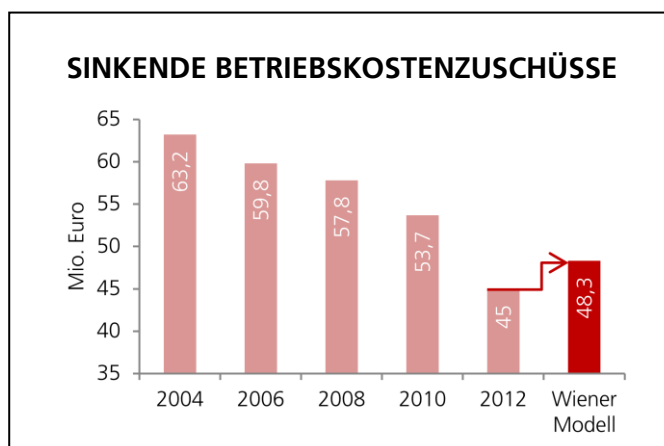


Abb. 5: Betriebskostenzuschüsse an die LVB¹⁶

¹⁶ Eigene Grafik. Daten: VDVG: <http://www.vdv.de/01-middelberg-sfn-2013.pdf>