

CIVITY: 365-Euro-Ticket nicht ausreichend

Die Beratungsgesellschaft Civity hat eine Studie zum Effekt des viel zitierten »Wiener Weges« mit der Einführung eines 365-Euro-Tickets veröffentlicht.

Das Beratungsunternehmen für öffentliche Dienstleistungen mit Sitz in Hamburg und Berlin hat nach eigenen Angaben die **Einführung des 365-Euro-Tickets bei den Wiener Linien Mitte 2012 »eng begleitet«** und kenne die »Hintergründe und Rahmenbedingungen aus erster Hand«. Mit der eigeninitiativ erstellten Studie wolle man einen »fachlich fundierten **Beitrag zur** nach wie vor kontrovers geführten öffentlichen **Debatte** rund um die Einführung von 365-Euro-Jahreskarten« leisten.



Eine Tram der Wiener Linien. Laut Civity setze Wien am konsequentesten in Europa auf den schienengebundenen ÖPNV mit Trams und U-Bahnen. (Foto: Johannes Zinner)

Die Befürworter eines analogen Angebots in Deutschland verweisen immer auf einen Anstieg der Jahresabos von 350.000 (2011) auf über 800.000 (2018). Die Studien-Macher stellen überraschend fest, dass sich der **Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) am Gesamtverkehr seitdem nicht wesentlich verändert** hat. Die Fahrgastzahlen würden »parallel zum allgemeinen Marktwachstum und dem weiteren Angebotsausbau« wachsen. »**Echte Neukundeneffekte** bzw. eine substantielle Mehrnachfrage durch die Tarifierhöhung sind **nicht ersichtlich**.« Das liege daran, dass bei Absenkung des Jahresabos gleichzeitig die **Gelegenheitsnutzer stärker belastet** wurden, die Angebote für diese Kundengruppe also an Attraktivität verloren haben. Deswegen habe inzwischen jeder zweite Wiener ein Jahresabo.

Einschränkend ließe sich sagen, dass die Zuwächse nicht zu groß sind, weil der **Preis fürs Jahresabo von 449 auf 365 Euro abgesenkt** wurde. Bei der aktuellen Forderung des Berliner Regierenden Bürgermeisters Michael Müller, ein 365-Euro-Jahresticket einzuführen, würde das eine viel höhere Absenkung bedeuten (Umweltkarte des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg fürs Berliner Stadtgebiet 761 Euro).

Die Studie betont, dass eine **Preisabsenkung alleine nicht zielführend** sei. Die wesentlichen Treiber des verkehrspolitischen Erfolgs des »Wiener Weges« lägen in einer

ÖV-freundlichen Siedlungsstruktur, einem sehr attraktiven ÖPNV-Angebot und einer restriktiven Parkraumbewirtschaftung. Die Stadt **Wien setze bereits seit 25 Jahren auf den Ausbau des ÖV und des Fahrradverkehrs**. Dabei habe der ÖV-Anteil um ein Drittel gesteigert und der Fahrradverkehr sogar mehr als verdoppelt werden können. Der **Pkw-Verkehr** habe von 40 Prozent in 1993 auf 29 Prozent in 2018 **zurückgedrängt** werden können. »Keine deutsche Großstadt erreicht einen so geringen Anteil des Autoverkehrs wie Wien.«

Durch die **Parkraumbewirtschaftung**, mit der man die Mindererlöse aus der Abo-Absenkung von jährlich 50 Millionen Euro gegenfinanziere, würden 120 Millionen Euro und zusätzlich 66 Millionen Euro für Strafen eingenommen. »Die Einnahmen pro PKW oder Einwohner übersteigen die Werte aus deutschen Großstädten um ein Vielfaches und fließen überwiegend zweckgebunden in den Ausbau des ÖPNV.« Auch die zweckgebundene **Nutznießerfinanzierung** eröffne laut Civity Gestaltungsspielräume. 2012 sei der Beitrag der Arbeitgeber Wiens zur ÖPNV-Finanzierung verdoppelt worden und die Einnahmen seien dadurch von 22 auf 42 Millionen Euro gestiegen.

Die Studie verweist auf die **Gefahr eines »Lock-in-Effekt«**, wenn man den sehr auffälligen Preis von einem Euro pro Tag wählt: »Dadurch ist das Produkt gewissermaßen an diese kommunikative Aussage „gefesselt“, da eine Tarifierhöhung in der Öffentlichkeit nicht bzw. nur sehr schwer durchsetzbar ist«.

In Verbindung stehende Artikel:

[MÜNCHEN: OB Reiter unterstützt 365-Euro-Ticket](#)

[BERLIN: SPD will flächendeckend 365-Euro-Ticket](#)

[WIEN: ÖPNV-Angebot und Parkraumbewirtschaftung](#)

Kategorie: Marketing/Vertrieb