

Zielsetzungen eines ÖPNV-Tarifsystems

ÖVG – 3.12.2014

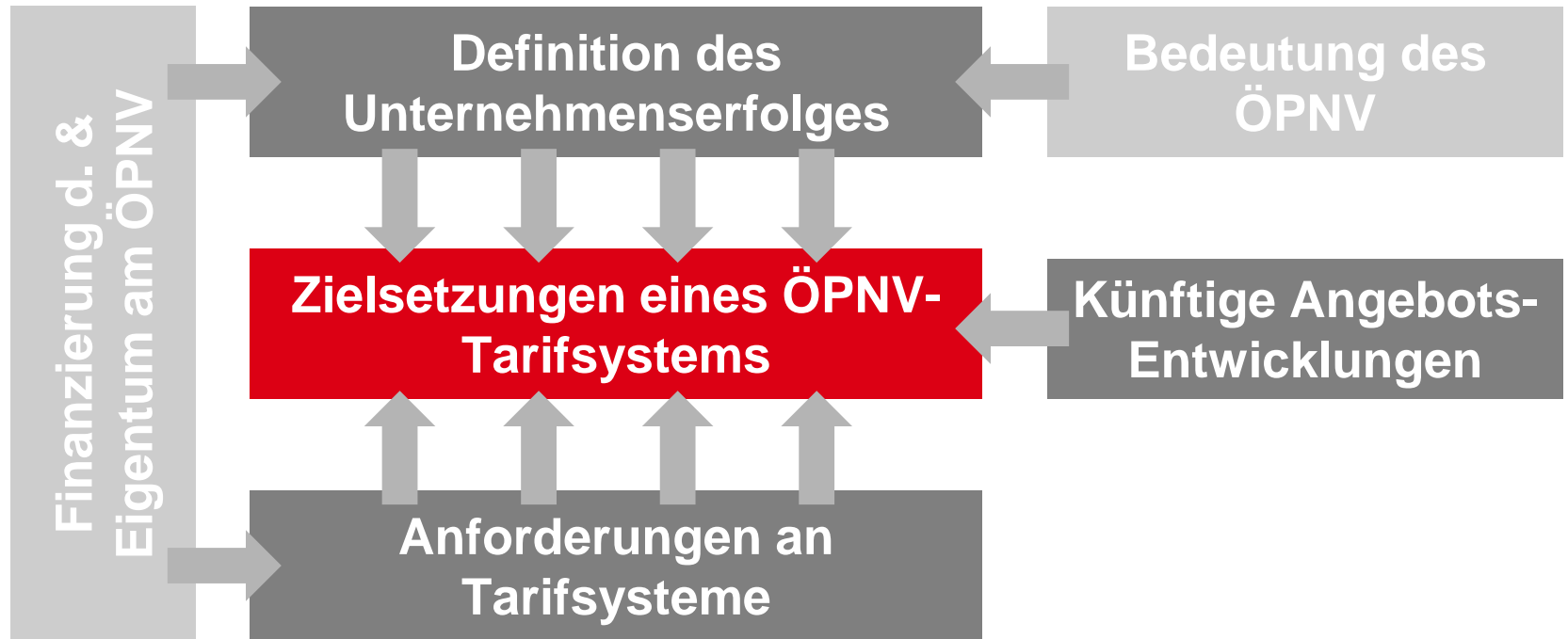


Die Stadt gehört Dir.



Big Picture

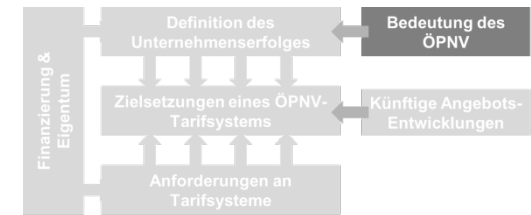
Die „richtigen“ Zielsetzungen eines ÖPNV-Tarifsystems zu finden ist keine triviale Aufgabe!!



WIENER LINIEN

Bedeutungen des ÖPNV

Daseinsvorsorge, Ökologische & Wirtschaftliche Bedeutung stehen im Mittelpunkt



Soziale Bedeutung

- Bedienung der **gesamten** Bevölkerung mit ausreichender Verkehrsleistung → **Daseinsvorsorge**

ÖPNV

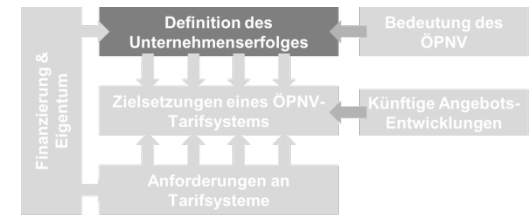
Ökologische und wirtschaftliche Bedeutung

- Hoher Belegungsgrad und Kapazität sowie geringer spezifischer Energieverbrauch → deutlich **geringere Umweltbelastung als MIV**
- Geringer relativer Flächenverbrauch
- Modal-Split
- Vorkswirtschaftliche **Kosten für Einwohnermobilität** Städten mit gutem ÖPNV-Netz deutlich **geringer** als in "Autostädten"



WIENER LINIEN

Definition des Unternehmenserfolges



Die Finanzierung und die beigemessene Bedeutung des ÖPNV sind die wesentlichen Einflussfaktoren auf die Definition des Unternehmenserfolges

Wirtschaftlichkeit

- Wie wird der ÖPNV finanziert?
→ Eigen-, Misch-, Fremd?
- Rolle von markt-, und fahrgastbezogenen Kennzahlen

Verkehrspolitische Auftrag

- Eigentümerschaft und Rolle d. Politik
- Stellung der Verkehrspolitik in d. Bevölkerung
- Anforderungen an den ÖPNV
→ Qualitätsziele

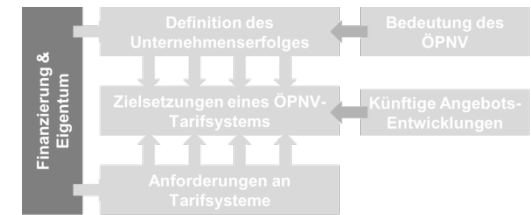
verkehrspolitische Steuerung

max. Markterfolg

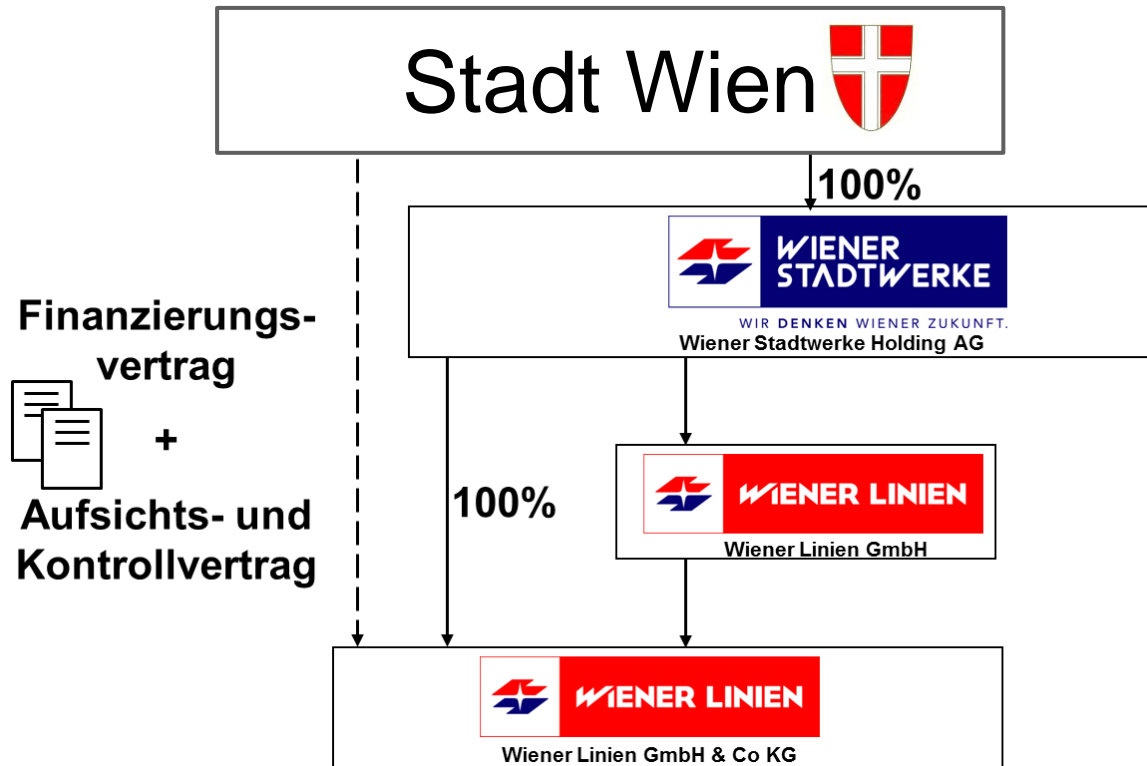


Finanzierung & Eigentum

Die Tarifstruktur wird unweigerlich von Finanzierungs- und Eigentumsverhältnissen geprägt

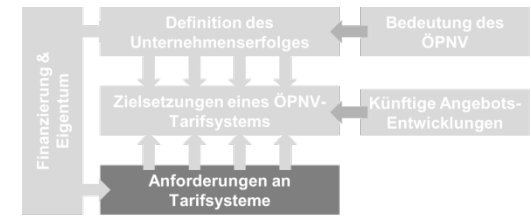


- Wer hat die Kompetenz zum Gestalten von Tarifen? → Das ÖPNV-Unternehmen oder der Eigentümer?
- Ausgliederung von ÖPNV-Unternehmen als geeignetes Mittel zu mehr Selbstbestimmung?
- Vollständige Finanzierung durch öffentlichen Auftraggeber auch hinsichtlich Dienstleistungskonzessionen problematisch



Anforderungen an Tarifsysteme

Ansprüche sind zum Teil sehr widersprüchlich und nicht simultan zu erfüllen!



Transparenz

Der Tarif sollte einfach sein und keine Fahrgäste abschrecken

Nachfragesteigerung

Der Tarif sollte zu mehr Nachfrage führen

Tarifergiebigkeit

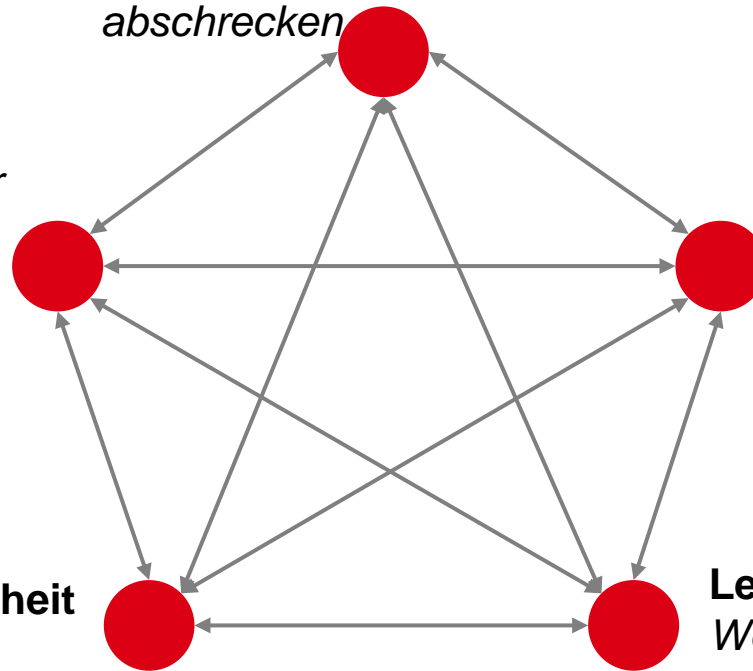
Der Tarif sollte zu Mehreinnahmen führen

Soziale Ausgewogenheit

Der Tarif sollte sozial gerecht sein

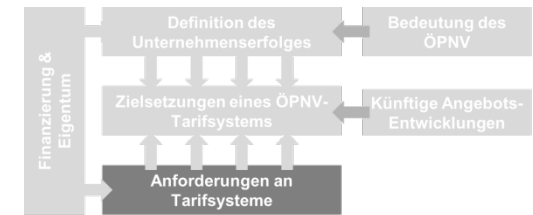
Leistungsgerechtigkeit

Wer weitere Strecken zurücklegt, sollte auch mehr bezahlen – oder umgekehrt?!



WIENER LINIEN

In Wien wird ein umfassendes Sortiment an sozialen Tarifen angeboten

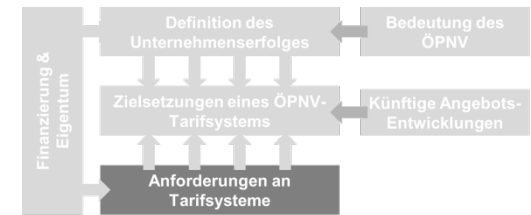


Zielgruppe		Regelung (grob)	Preis	Abgeltung für WL
			[€]	
Kinder	Bis 6 Jahre	Freifahrt	0,0	Keine
	Bis 15 Jahre	Freifahrt an schulfreien Tagen	0,0	Keine
		ermäßigter Fahrpreis	1,1	Keine
Schüler	Bis 24 Jahre	Freifahrt an schulfreien Tagen	0,0	Keine
		Jugendticket	¹⁾	BMFJ
		TOP-Jugendticket (Wien,NÖ+BglD)	60,0	Keine
Lehrlinge	Bis 24 Jahre	Jugendticket	¹⁾	BMFJ
		TOP-Jugendticket (Wien,NÖ+BglD)	60,0	Keine
Studenten	Bis 26 Jahre	Semesterkarte (Wiener)	75,0	BMFIT/Wien ³⁾
		Semesterkarte (Nicht-Wiener)	150,0	BMFIT/Wien ³⁾
		Ferien-Monatskarte	29,5	Stadt Wien ³⁾
		Monatskarte	48,2	Keine
Senioren	Ab 61 Jahre	Jahreskarte zum Seniorentarif	224,0/229,0	Keine
		Seniorentarif (2-Fahrten)	2,8	Keine
Mobilpass-Inhaber	Mindestsicherung bzw. -pension	Monatskarte	17,0	Stadt Wien ²⁾
		ermäßigter Fahrpreis	1,1	
Grundwehrdiener		ermäßigter Fahrpreis	1,1	Keine
Zivildienstler		Kostenersatz	Subjektförderung durch Bund	
Polizei		Freifahrt	0,0	Keine
Behinderte	Blinde	Jahreskarte mit Begleitperson	847,0	Fonds-Soziales-Wien
		Jahreskarte mit Begleitperson zum Seniorentarif	706,0	
	Sehbehinderte	Jahreskarte	365,0	
		Jahreskarte zum Seniorentarif	224,0	

Ad 1. Pauschabgeltung; Selbstbehalt € 19,60 ; Ad 2. Teilweise Abgeltung

Ad 3.: Gedeckelter Abgeltungsbetrag, d.h. keine komplette Abgeltung

Tarifanpassung mit 1.5.2012 bei den Wiener Linien



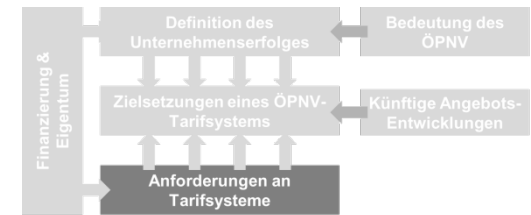
- Die Wiener Linien wurden mit den zuvor aufgezeigten Einflussfaktoren voll und ganz konfrontiert
- Die Erarbeitung der verschiedenen Tarifanpassungs-Szenarien dauerte mehrere Monate

Verkehrspolitischer Wunsch vs. Betriebliche Anforderungen an das WL-Tarifsyste



WIENER LINIEN

Tarifanpassung mit 1.5.2012 bei den Wiener Linien



Wesentliche Änderungen

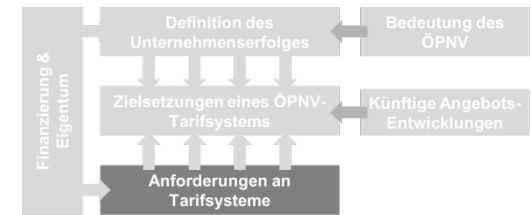
- Reduzierung der Jahreskartentarife -> € 1,00 pro Tag
- Verbilligung der Monatskarten um 9 %
- Anhebung des Bartarifes zw. 11 und 17,5 %
- Moderate Anhebung der Wochenkarten

→ Zielsetzung:

„Belohnung der Öffi-Vielfahrer“ Preislicher Anreiz zur Mehrnutzung des ÖPNV, Pkw-Verzicht für kurze Distanzen in der Stadt.



Mengen- und Erlöseffekte der Tarifierpassung

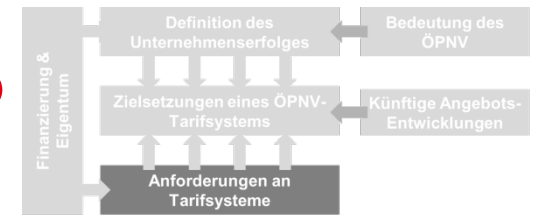


- Seit 2012 massive Zuwächse an Jahreskarten-Kunden (Einmalzahler +81%)
- Deutliche Absatz- und Umsatzrückgänge in allen anderen Ticketkategorien
- Der Trend hat sich 2013 durch eine weitere Anhebung des Bartarifs sowie der Wochen- und Monatskarten bei Gleichbleiben des Jahreskartentarifes verschärft!

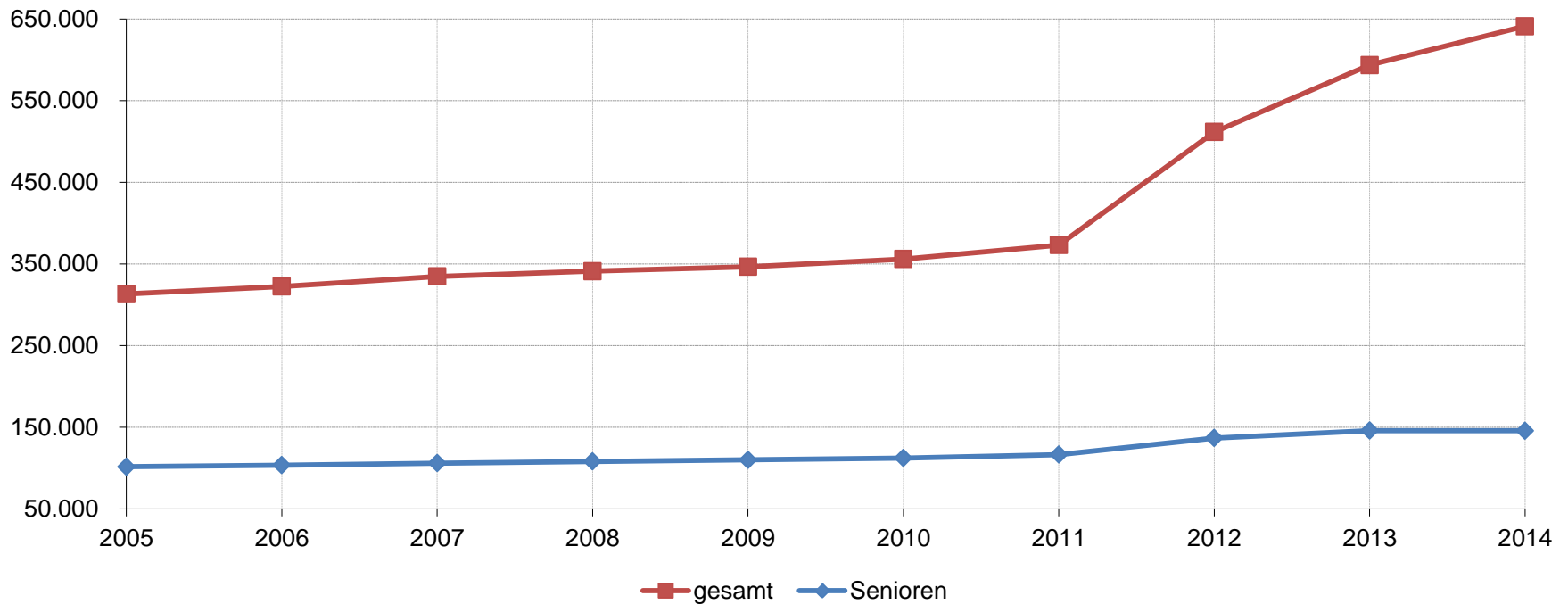
- Im Kalenderjahr 2012 konnte in Folge der unterjährigen Wirkung der Tarifierpassung eine Erlössteigerung zu 2011 von +3,9 % erzielt werden.
- Bei Betrachtung des Tarifjahres 1.5.2012 – 30.4.2013 beträgt die Erlössteigerung zur Vorperiode nur mehr +1,2 %.
- Fortwirkung des Trends auch 2013: Erlössteigerung +0,5 % (trotz Anhebung des Bartarifs sowie Wochen- und Monatskarten um ca. 5%)



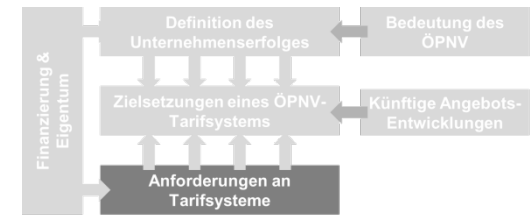
Entwicklung Jahreskarten seit 2005



Entwicklung der Jahreskarten
(gemessen am aktuellen Kundenstand)



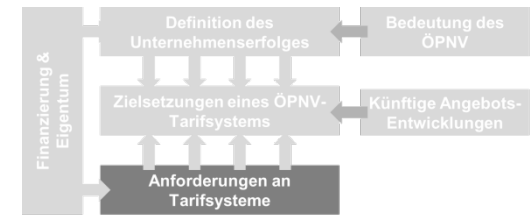
Erkenntnisse aus Tarifierung 01.05.2012 (I)



- Zuwächse bei Jahreskarten auf Grund der Verbilligung gehen zu Lasten der tarifergiebigeren Tickets (Bartarif, etc.)
- Zielsetzung der Belohnung der Öffi-Vielfahrer wurde erreicht – verkehrspolitisch ein Erfolg
- Die Gewinnung von echten Neukunden durch die Verbilligung der Jahreskarte ist marginal
- Begleitende Maßnahmen, wie verstärkte Tarifkommunikation, Parkraumbewirtschaftung sowie hohe Spritpreise bringen neue Kunden in den ÖPNV



Erkenntnisse aus Tarifierung 01.05.2012 (II)

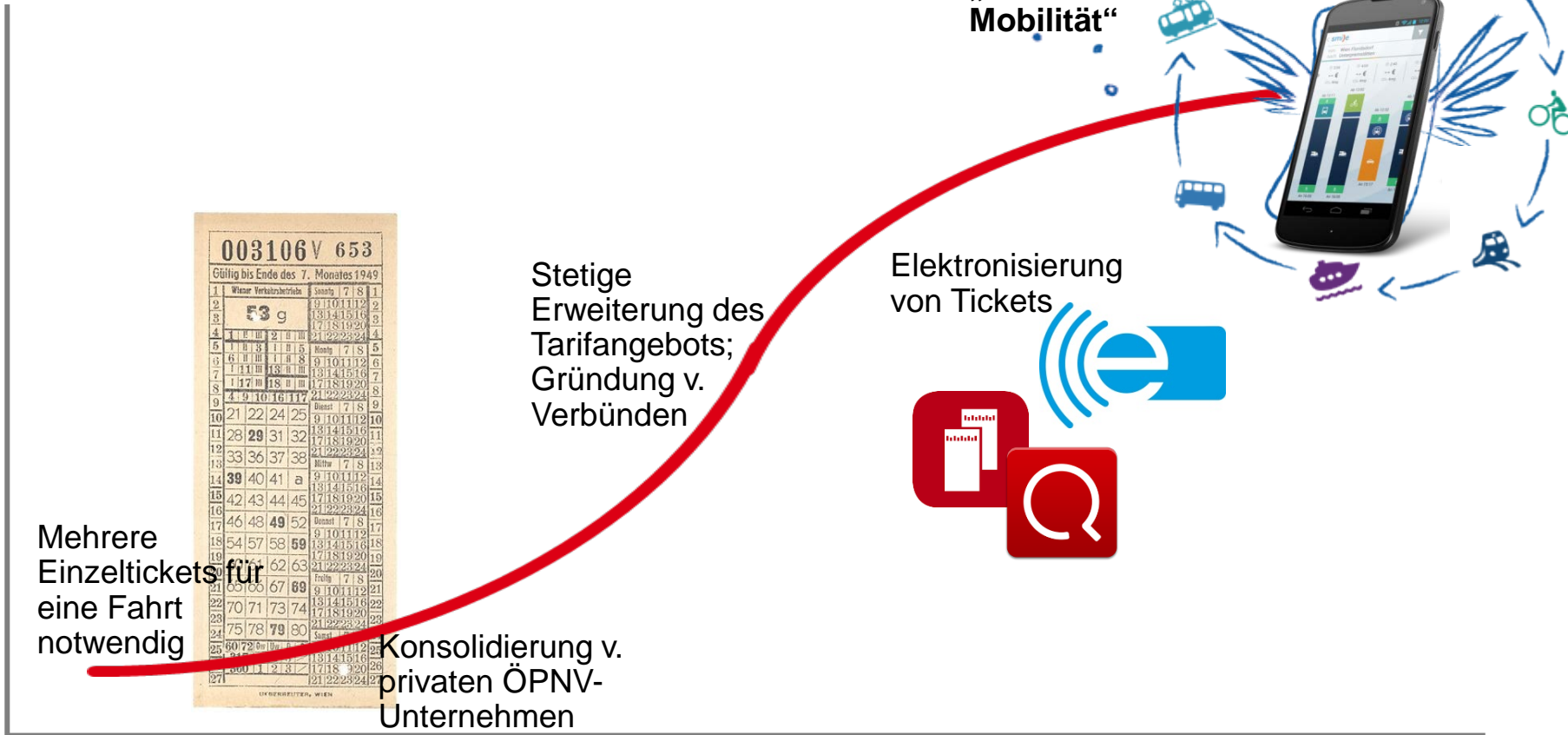
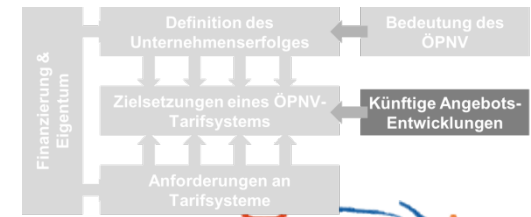


- Die Anzahl der beförderten Fahrgäste hat sich 2013 auf das Niveau vor 2012 entwickelt.
- Im Jahr 2014 ist der Trend jedoch wieder positiv.
- Die Erlösrückgänge können nur durch Abgeltungszahlungen der Eigentümer ausgeglichen werden.



Künftige Angebotsentwicklungen

Auch Tarifprodukte befinden sich am Pfad der „natürlichen“ Evolution



003106V 653		Gültig bis Ende des 7. Monats 1949	
1	Wiener Verkehrsbetriebe	Sonntag 7 8 1	9 10 11 12
2		3 4 5 6	7 8 9 10
3	53 g	11 12 13 14	15 16 17 18
4		19 20 21 22	23 24 25 26
5		27 28 29 30	31 1 2 3 4
6		5 6 7 8	9 10 11 12
7		13 14 15 16	17 18 19 20
8		21 22 23 24	25 26 27 28
9		29 30 31 1	2 3 4 5 6
10		7 8 9 10	11 12 13 14
11		15 16 17 18	19 20 21 22
12		23 24 25 26	27 28 29 30
13		31 1 2 3	4 5 6 7 8
14		9 10 11 12	13 14 15 16
15		17 18 19 20	21 22 23 24
16		25 26 27 28	29 30 31 1
17		2 3 4 5	6 7 8 9 10
18		11 12 13 14	15 16 17 18
19		19 20 21 22	23 24 25 26
20		27 28 29 30	31 1 2 3 4
21		5 6 7 8	9 10 11 12
22		13 14 15 16	17 18 19 20
23		21 22 23 24	25 26 27 28
24		29 30 31 1	2 3 4 5 6
25		7 8 9 10	11 12 13 14
26		15 16 17 18	19 20 21 22
27		23 24 25 26	27 28 29 30
28		31 1 2 3	4 5 6 7 8
29		9 10 11 12	13 14 15 16
30		17 18 19 20	21 22 23 24
31		25 26 27 28	29 30 31 1
32		2 3 4 5	6 7 8 9 10
33		11 12 13 14	15 16 17 18
34		19 20 21 22	23 24 25 26
35		27 28 29 30	31 1 2 3 4
36		5 6 7 8	9 10 11 12
37		13 14 15 16	17 18 19 20
38		21 22 23 24	25 26 27 28
39		29 30 31 1	2 3 4 5 6
40		7 8 9 10	11 12 13 14
41		15 16 17 18	19 20 21 22
42		23 24 25 26	27 28 29 30
43		31 1 2 3	4 5 6 7 8
44		9 10 11 12	13 14 15 16
45		17 18 19 20	21 22 23 24
46		25 26 27 28	29 30 31 1
47		2 3 4 5	6 7 8 9 10
48		11 12 13 14	15 16 17 18
49		19 20 21 22	23 24 25 26
50		27 28 29 30	31 1 2 3 4
51		5 6 7 8	9 10 11 12
52		13 14 15 16	17 18 19 20
53		21 22 23 24	25 26 27 28
54		29 30 31 1	2 3 4 5 6
55		7 8 9 10	11 12 13 14
56		15 16 17 18	19 20 21 22
57		23 24 25 26	27 28 29 30
58		31 1 2 3	4 5 6 7 8
59		9 10 11 12	13 14 15 16
60		17 18 19 20	21 22 23 24
61		25 26 27 28	29 30 31 1
62		2 3 4 5	6 7 8 9 10
63		11 12 13 14	15 16 17 18
64		19 20 21 22	23 24 25 26
65		27 28 29 30	31 1 2 3 4
66		5 6 7 8	9 10 11 12
67		13 14 15 16	17 18 19 20
68		21 22 23 24	25 26 27 28
69		29 30 31 1	2 3 4 5 6
70		7 8 9 10	11 12 13 14
71		15 16 17 18	19 20 21 22
72		23 24 25 26	27 28 29 30
73		31 1 2 3	4 5 6 7 8
74		9 10 11 12	13 14 15 16
75		17 18 19 20	21 22 23 24
76		25 26 27 28	29 30 31 1
77		2 3 4 5	6 7 8 9 10
78		11 12 13 14	15 16 17 18
79		19 20 21 22	23 24 25 26
80		27 28 29 30	31 1 2 3 4
81		5 6 7 8	9 10 11 12
82		13 14 15 16	17 18 19 20
83		21 22 23 24	25 26 27 28
84		29 30 31 1	2 3 4 5 6
85		7 8 9 10	11 12 13 14
86		15 16 17 18	19 20 21 22
87		23 24 25 26	27 28 29 30
88		31 1 2 3	4 5 6 7 8
89		9 10 11 12	13 14 15 16
90		17 18 19 20	21 22 23 24
91		25 26 27 28	29 30 31 1
92		2 3 4 5	6 7 8 9 10
93		11 12 13 14	15 16 17 18
94		19 20 21 22	23 24 25 26
95		27 28 29 30	31 1 2 3 4
96		5 6 7 8	9 10 11 12
97		13 14 15 16	17 18 19 20
98		21 22 23 24	25 26 27 28
99		29 30 31 1	2 3 4 5 6
100		7 8 9 10	11 12 13 14

Mehrere Einzeltickets für eine Fahrt notwendig

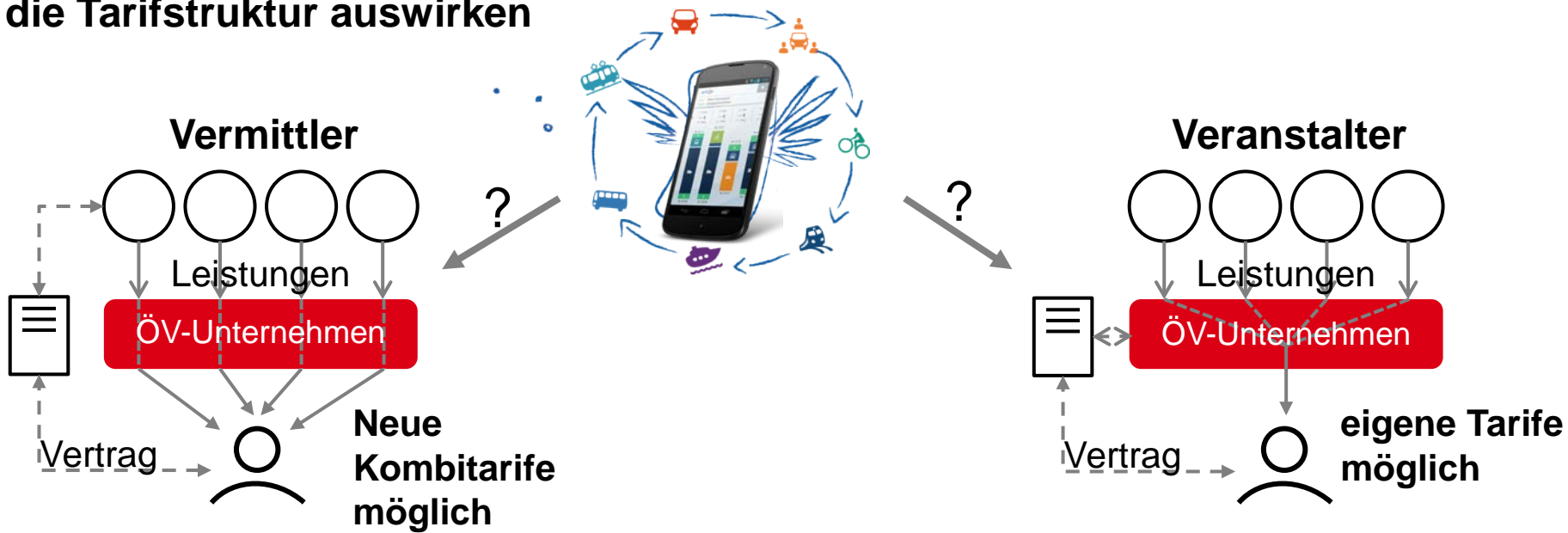
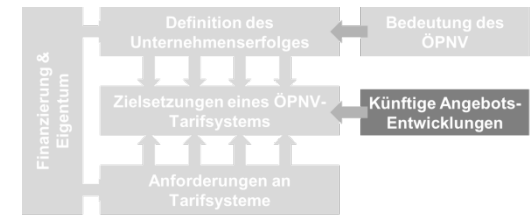
Anfänge

Zukunft



Künftige Angebotsentwicklungen

Die sich entwickelnde Rolle des ÖPNV-Unternehmen hin zum Mobilitätsdienstleister wird sich u.U. auch auf die Tarifstruktur auswirken

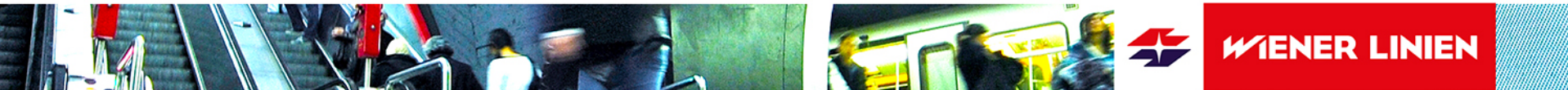


+

 +

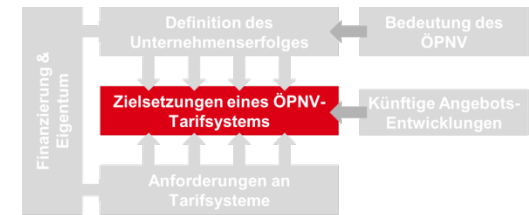
 = neue Tarife?

The equation suggests that combining the 'smi' and 'einfach mobi' mobility services with the 'MobilCard' (Wiener Linien) will lead to new fare structures.



Fazit

Einen *Königsweg* gibt es nicht! Tarifstrukturen bleiben eine Gratwanderung!



- Eine gute Partnerschaft zwischen der Politik bzw. dem Eigentümer und dem ÖPNV-Unternehmen ist wichtig um die bestmöglichen Kompromisse zu finden
- Die Kundensicht darf bei der Tarifgestaltung nicht zu kurz kommen
- Die Tarifstruktur als verkehrspolitisches Instrument ist legitim und zielführend, wenn diese entsprechend verwendet wird
- Tarifstrukturen werden nicht immer so bleiben wie sie sind

