



ÖPNV-Jahresticket für 365 Euro

Als ich noch in Potsdam studiert habe, hatte ich das Privileg, ein Semesterticket haben zu dürfen, das damals um die 200 Euro gekostet hat. Die Preise sind regelmäßig gestiegen. Als dann die Verhandlungen und die anschließende Urabstimmung waren, ging es in der Regel auch immer nur um die Option, ob oder ob nicht – Preissteigerungen waren immer an der Tagesordnung. Derzeit finden in Berlin und Potsdam wieder Verhandlungen zwischen den Studierenden und dem VBB statt. Es geht dabei wieder mal um den Preis,

den Geltungsbereich und wie weit das Fahrrad mitgenommen werden darf. Ein Vorschlag, der auch im Raum steht, ist, das Semesterticket als 365-Euro-Jahresticket

einzuführen. Das wären je Semester 182,50 Euro und läge preislich unter meinem damaligen Semesterticket. Im VBB gibt es übrigens seit dem 01. August 2019 das AzubiTicket für 365 Euro pro Jahr.

Semestertickets funktionieren in der Regel darüber, dass alle Studierenden diese haben und auch dafür bezahlen, auch wenn sie es nicht

benutzen. In der Regel haben die einzelnen Hochschulen Solifonds, die von Studierenden, die nicht die nötigen Mittel haben, beansprucht werden können, und die Kosten für das Semesterticket werden über die Solifonds getragen.

Natürlich ging mit dem Semesterticket auch eine Freizügigkeit der Nutzung des ÖPNV einher. Zumindest soweit es der Geltungsbereich hergab. Wir sind viel durch Brandenburg und Berlin gefahren, weil es ging. Jetzt bin ich da schon zurückhaltender. Dasselbe ist mir auch passiert, als ich für einige Zeit berufsbedingt eine BahnCard 100 hatte. Ich habe diese dann auch für meine Freizeit großzügig genutzt. Sprich: Mein Mobilitätsverhalten hat sich, während der Zeit, in der ich die jeweiligen Netzkarten hatte, geändert. Die Barrierewirkung, sich nicht immer wieder neu ein Ticket kaufen zu müssen, ist irgendwie doch schon sehr hoch, sodass ich derzeit, auch vor Covid-19, ein anderes Mobilitätsverhalten an den Tag gelegt habe.

Derzeit habe ich kein Ticket für die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), da ich viel mit dem Fahrrad erledigen kann. Wenn ich mal ein Ticket benötige, löse ich Einzelfahrscheine.

Gäbe es das 365-Euro-Jahresticket für Berlin, würde ich dieses bestimmt haben. Es ist erschwinglich, selbst dafür, dass ich es nur sporadisch benötige, und die oben beschriebene Barrierewirkung würde wieder verschwinden.

Ob sich das Mobilitätsverhalten auch für andere Personen ändert, weiß ich nicht. Vielleicht können die Wiener Linien auf entsprechende Untersuchungen zurückgreifen. Dort gibt es nämlich ein entsprechendes Ticket schon seit 2012 und es wird derzeit auch über ganz Österreich als 1-2-3-Ticket ausgerollt. Durch die sich ändernde Mobilität wird sich auch ein positiver Effekt auf das Klima erhofft.

Natürlich stellt sich in dem Zusammenhang auch die Frage, ob ein günstiges Jahresticket die Anzahl der Schwarzfahrenden reduzieren würde. Auch hier wäre es spannend zu erfahren, ob ein entsprechender Effekt in Wien eingetreten ist. In Deutschland gibt es ja aufgrund der Strafverfolgung so einige Folgekosten, die aus dem Schwarzfahren entstehen. Vielleicht würden diese sich reduzieren.

(mm)



IHRE MEINUNG

Was meinen Sie zu diesem Thema? Schreiben Sie uns Ihre Meinung als Leserbrief an: leserbriefe@der-fahrgast.de

Pro

Die Wiener „Öffis“ und die 365-Euro-Jahreskarte gelten europaweit als Vorbild: ein top ausgebautes Öffi-Netz mit modernen Fahrzeugen, kurzen Intervallen – und das alles um nur einen Euro am Tag. Die Zahlen der vergangenen Jahre untermauern die positive Entwicklung der Wiener Öffis deutlich: Im abgelaufenen Jahr haben 961 Millionen Menschen – und damit 2,6 Millionen täglich – U-Bahn, Straßenbahn und Bus genutzt. Und auch die Zahl der Jahreskarten steigt ständig und hat im Jahr 2019 mit 852.000 erneut einen Rekordwert erreicht. Das ist ein Plus von 30.000 zum Vorjahr. Seit der Einführung der 365-Euro-Jahreskarte im Jahr 2012 wurde die Anzahl der JahreskartenbesitzerInnen sogar mehr als verdoppelt. Ebenfalls einzigartig: Bereits zum vierten Mal in Folge besitzen mehr Menschen in Wien eine Jahreskarte für die Öffis als ein eigenes Auto. In den letzten 25 Jahren hat sich damit die Nutzung von Öffis und Pkw umgekehrt – im europäischen Vergleich ein Alleinstellungsmerkmal.

Der Preis allein als Erfolgsfaktor ist aber zu kurz gegriffen. Die Öffis werden vor allem dann genutzt, wenn auch das Angebot passt. Deshalb wurde in den vergangenen Jahrzehnten viel in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs investiert. Das U-Bahn-, Straßenbahn- und Busnetz wurde laufend ausgebaut und bestehende Infrastruktur modernisiert. Auch der Fuhrpark der Wiener Linien wird ständig erneuert. In den vergangenen Jahren wurde die komplette Busflotte durch moderne und umweltfreundliche EURO-6-Busse ersetzt. Bei der Straßenbahn kommen durch die sukzessive Erneuerung der Bim-Flotte vermehrt moderne Niederflurfahrzeuge zum Einsatz. Damit wird die Barrierefreiheit laufend verbessert. Und bei der U-Bahn steht mit dem neuen „X-Wagen“ die nächste Generation bereits vor der Tür. Aber auch die Serviceleistungen werden laufend ausgebaut, um den Fahrgastkomfort weiter zu erhöhen. So sorgen mittlerweile rund 130 MitarbeiterInnen des eigenen Sicherheitsdienstes für ein gesteigertes Sicherheitsgefühl bei den Fahrgästen. Zusätzlich verbreiten die U-Bahn-Stars gute Stimmung in den Passagen und U-Bahn-Stationen. Mit der WienMobil-App bieten die Wiener Linien eine integrierte Lösung – von der Routenplanung über den Ticketkauf bis hin zur Verknüpfung mit alternativen Mobilitätsformen an.

All diese Leistungen sorgen in Kombination mit der günstigen Jahreskarte um nur 365 Euro dafür, dass sich immer mehr WienerInnen für den öffentlichen Verkehr entscheiden und damit auch einen wichtigen Teil zum Klimaschutz beitragen. Nicht umsonst gilt Wien auch als die grünste Stadt der Welt.



Alexandra Reinagl,
Geschäftsführerin
der Wiener Linien

Seit der Einführung der 365-Euro-Jahreskarte im Jahr 2012 wurde die Anzahl der JahreskartenbesitzerInnen sogar mehr als verdoppelt.

Contra

Die Anforderungen des Klimaschutzes und die Sicherstellung der Mobilität in den Ballungszentren erfordern es, dass mehr Menschen den Umweltverbund aus ÖPNV, Fahrrad und zu Fuß gehen nutzen. Ein attraktives öffentliches Nahverkehrsangebot mit flächendeckend dichten Takten und pünktlichen, komfortablen Fahrzeugen ist essentiell, um insbesondere Autonutzer zum Umstieg zu bewegen. Darin sind sich die Experten einig.

Auch in Wien hat nicht eine Preissenkung, sondern der massive Ausbau des Verkehrsnetzes über viele Jahre hinweg – im Zusammenspiel mit „Push“-Faktoren wie der Intensivierung der Parkraumbewirtschaftung – eine deutliche Steigerung des ModalSplit des öffentlichen Verkehrs bewirkt. Dieser Effekt wurde zeitlich vor der Einführung des 365-Euro-Tickets erzielt, das Ticket selbst brachte keine nennenswerten Neukundeneffekte mehr.

Entscheidend für den Umstieg auf den ÖPNV ist also vor allem die Angebotsqualität. Preissenkungen können, und das zeigen auch Beispiele aus anderen Städten, einen Run auf bestimmte Tickets auslösen. Sie verlagern damit aber nur die Nachfrage innerhalb des Vertriebsangebots, statt den Umstieg vom MIV zum ÖPNV zu forcieren.

Entsprechend ergeben auch Kundenbefragungen zur Verkehrsmittelwahl im HVV immer wieder, dass der Qualität (Taktichte, Platzangebot, Pünktlichkeit, Sauberkeit) eine hohe Priorität zugeschrieben wird.

Im Hamburger Verkehrsverbund wird dieser Weg zu noch mehr Angebotsqualität konsequent verfolgt: Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 trat die erste „Angebotsoffensive“ in Kraft, weitere folgten und werden folgen. Damit setzt Hamburg einen Paradigmenwechsel um; das Verkehrsangebot wird nicht mehr nachfrage-, sondern angebotsorientiert ausgebaut. Ziel ist der Hamburg-Takt, der im gesamten Stadtgebiet binnen fünf Minuten ein öffentliches Verkehrsangebot verfügbar machen soll.

Dieser Angebotsausbau ist natürlich mit enormen Kosten verbunden. Um diese Kosten dauerhaft tragen zu können, sind stabile Finanzierungswege erforderlich. Wir sind in Hamburg der Auffassung, dass die Fahrgäste auch zukünftig über eine angemessene Tarifgestaltung einen Beitrag zur Finanzierung des ÖPNV leisten sollten. „Angemessen“ bedeutet dabei ausdrücklich auch: Vergünstigungen für Schüler, Azubis, Studierende und Senioren sowie ein Sozialkartenrabatt für Personen mit geringem Einkommen.

Entscheidend für den Umstieg auf den ÖPNV ist also vor allem die Angebotsqualität. Preissenkungen [...] verlagern nur die Nachfrage [...], statt den Umstieg vom MIV zum ÖPNV zu forcieren.



Dietrich Hartmann,
Geschäftsführer des
Hamburger Verkehrsverbunds