

Hoang Long Nguyen

Lead City Bonn: ÖPNV für einen Euro am Tag

Ein Vergleich der 365-Euro-Tickets in den Städten Bonn und Wien

Masterarbeit

zur Erlangung des akademischen Grades

Master of Science, Geographie (Governance & Raum)

Betreut durch

Prof. Dr. Winfried Schenk (1. Gutachter)

Dipl. -Pol. Stephan Daubitz (2. Gutachter)

Bonn, Januar 2020

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit erkläre ich

Name, Vorname	Nguyen, Hoang Long
geboren am	06. Mai 1992 in Neuwied
Matrikelnummer	2989263

an Eides statt gegenüber den Gutachtern, dass die vorliegende, an diese Erklärung angefügte Masterarbeit selbständig und ohne jede unerlaubte Hilfe angefertigt wurde, dass sie noch keiner anderen Stelle zur Prüfung vorgelegen hat und dass sie weder ganz noch im Auszug veröffentlicht worden ist. Die Stellen der Arbeit – einschließlich Tabellen, Karten, Abbildungen etc. – die anderen Werken und Quellen (auch Internetquellen) dem Wortlaut oder dem Sinn nach entnommen sind, habe ich in jedem einzelnen Fall als Entlehnung mit exakter Quellenangabe kenntlich gemacht.

Modul (Modulnr.)	Masterarbeit (8000)
Erstgutachter	Prof. Dr. Winfried Schenk
Zweitgutachter	Dipl. -Pol. Stephan Daubitz (TU Berlin)
Abgabedatum	02. Januar 2020
Thema der Masterarbeit	Lead City Bonn: ÖPNV für einen Euro am Tag Ein Vergleich der 365-Euro-Tickets in den Städten Bonn und Wien

Ort, Datum

eigenhändige Unterschrift

Diese Erklärung ist der eigenständig erstellten Arbeit beizufügen. Arbeiten ohne diese Erklärung werden nicht angenommen. Auf die strafrechtliche Relevanz einer falschen Eidesstattlichen Erklärung wird hiermit hingewiesen.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	III
Tabellenverzeichnis	IV
Abkürzungsverzeichnis	V
1. Einleitung	1
2. Forschungsstand und Eingrenzung der Arbeit	4
3. Grundlagen: Ausgangslage des ÖPNV	6
3.1. Verkehrsmittelnutzung und -aufkommen.....	7
3.2. Kostenverursachung der Verkehrsmittel im Vergleich.....	10
3.3. Finanzierung des ÖPNV	13
3.3.1. Nutzerfinanzierung.....	14
3.3.2. Finanzierung durch die öffentliche Hand.....	16
3.4. Tarifsysteem im ÖPNV	17
4. Zwischenfazit	20
5. Methodisches Vorgehen	22
5.1. Qualitative Forschungsmethode: Experteninterviews.....	22
5.2. Auswahl der Experten.....	23
5.3. Entwicklung des Leitfadens	25
5.4. Datenaufbereitung und -auswertung.....	27
6. Das 365-Euro-Ticket im Vergleich	28
6.1. Das Wiener Modell	29
6.1.1. Verkehrspolitischer Hintergrund.....	32
6.1.2. Angebotserweiterung und -verbesserung als Pull-Maßnahme	34
6.1.3. Parkraumbewirtschaftung als Push-Maßnahme.....	39
6.1.4. Finanzierung der Wiener „Öffis“	41
6.1.5. Auswirkungen der Tarifreform auf die Preis- und Ticketstruktur	43
6.1.6. Eckpunkte und Bewertung des Wiener Modells	46
6.2. Lead City Bonn	48
6.2.1. Verkehrspolitischer Hintergrund und Finanzierung des Projekts	51
6.2.2. Tarifmaßnahmen	55
6.2.3. ÖPNV-Angebotsmaßnahmen	61
6.2.4. Erstes Zwischenergebnis zum Klimaticket	66
7. Diskussion und Zusammenfassung der Ergebnisse	70
7.1. Verkehrspolitische Dimension.....	70
7.2. Verkehrsplanerische Dimension	72
7.3. Soziale Dimension.....	75
7.4. Ökonomische Dimension.....	76

Inhaltsverzeichnis

8. Fazit	83
Literaturverzeichnis.....	85
Anhang	108

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Akteurslandkarte für den ÖPNV in Deutschland.....	6
Abb. 2: Flächeninanspruchnahme von Auto, Fahrrad und Bus für 72 Personen.....	7
Abb. 3: Verkehrsmittelwahl von 2002 bis 2017 in D. (in Prozent)	9
Abb. 4: Externe Kosten am Beispiel der Stadt Kassel in Mio. Euro	11
Abb. 5: Zuschussbedarf und externe Kosten je Verkehrssystem in Kassel	12
Abb. 6: Finanzierungstöpe des ÖPNV, Schätzung in Mrd. Euro (Stand 2008).....	13
Abb. 7: Finanzierungsanteile pro Fahrt im ÖPNV in D. (in Prozent)	14
Abb. 8: Preisvergleich von Tarifen im Gelegenheitsverkehr in D. (Stand 2019).....	18
Abb. 9: Verkehrsmittelwahl von 2011 & 2018 in Wien (in Prozent)	31
Abb. 10: Verkehrspolitische Initiative des 365-Euro-Tickets in Wien	32
Abb. 11: Entwicklung der Wiener Fahrgastzahlen in U-Bahn, Tram & Bus.....	34
Abb. 12: 4. Ausbauphase der Wiener U-Bahn 2010 bis 2026.....	36
Abb. 13: Investitionsvolumen für den ÖPNV in Wien von 2011 bis 2018	38
Abb. 14: Zeitliche Entwicklung der flächendeckenden PBW in Wiener Bezirken	39
Abb. 15: Kartografische Darstellung der PBW in Wien (Stand 2018).....	40
Abb. 16: Entwicklung der Einnahmen aus der PBW in Wien (ohne Strafgebühr).....	41
Abb. 17: Entwicklung der Einnahmen aus der DGA	42
Abb. 18: Entwicklung der Erlösanteile nach Fahrscheinarten in Wien	44
Abb. 19: Verkehrsmittelwahl in Bonn von 2008 & 2017 (in Prozent).....	50
Abb. 20: Förderanteile der einzelnen Maßnahmen für Lead City Bonn	54
Abb. 21: Förderanteile der Tarifmaßnahmen für Lead City Bonn	55
Abb. 22: Subventionierung des Klimatickets auf Basis des Monatstickets.....	60
Abb. 23: Angebotserweiterung nördlich des Rhein-Sieg-Kreises (schematisch).....	62
Abb. 24: Rahmenzeitplan der Stadt Bonn zur Umsetzung der Maßnahmen.....	65
Abb. 25: Befragungsergebnis zur Nutzerstatistik (in Prozent).....	66
Abb. 26: Befragungsergebnis zu/r Marketing und Kundenzufriedenheit (in Prozent) ..	67
Abb. 27: Ticketnutzung vor dem Klimaticket (in Prozent)	68
Abb. 28: Verkehrsmittelwahlverhalten der Klimaticketnutzer (in Prozent)	68
Abb. 29: Wesentlicher Wegezweck der Klimaticketnutzer (in Prozent)	69
Abb. 30: Pendleratlas zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Bonn	74
Abb. 31: PBW in Bonn - Parkgebühren je angefangene halbe Stunde	77

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Verhältnis der Flächeninanspruchnahme bei steigender Geschwindigkeit.....	8
Tab. 2: Übersicht der befragten Experten	24
Tab. 3: Analyseaspekte auf Grundlage der STEEP-Analyse	26
Tab. 4: Übersicht der 365-Euro-Tickets (Auswahl) (Stand Juli 2019).....	28
Tab. 5: Kennzahlen der Stadt Wien von 2011 bis aktuell.....	29
Tab. 6: Betriebsangaben der Wiener Linien von 2011 & 2018 (Auswahl)	38
Tab. 7: Preisentwicklung und Nutzenschwelle in Wien zwischen 2011 & 2019.....	43
Tab. 8: Preiserhöhung der Wiener Tarife von 2017 auf 2018.....	45
Tab. 9: Kennzahlen der Stadt Bonn von 2011 bis 2018 aktuell.....	48
Tab. 10: VRS-Tarife von 2019 und 2020 (bei einem Preisanstieg von 2,5 Prozent)....	59
Tab. 11: Taktverdichtung der einzelnen Hauptlinien in Bonn am Wochenende.....	61
Tab. 12: Taktverdichtung der Hauptlinien von Montag bis Freitag bis 20.30 Uhr	64

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AK Wien	Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien; kurz Arbeiterkammer Wien
BAB	Bundesautobahn
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Österreich)
BPV	Gesellschaft für Beratung und Projektmanagement im Verkehr
BSchwAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
BSZ	Bayerische Staatszeitung
D.	Deutschland
DAG	Dienstgeberabgabegesetz
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DGA	Dienstgeberabgabe
DW	Deutsche Welle
EntflechtG	Entflechtungsgesetz
EU	Europäische Union
EW	Einwohner
GA Bonn	General-Anzeiger Bonn

Abkürzungsverzeichnis

GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HMWEVW	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
HVZ	Hauptverkehrszeit
ifo	Institut für Wirtschaftsforschung
IHK	Industrie- und Handelskammer
infas	Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH
KPZ	Kurzparkzone
LDB NRW	Landesdatenbank Nordrhein-Westfalen
LSA	Lichtsignalanlage
MiD	Mobilität in Deutschland (Studie)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NABU	Naturschutzbund
NaNa	Nahverkehrsnachrichten
NMV	Nichtmotorisierter Verkehr
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPFV	Öffentlicher Personenfernverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz

Abkürzungsverzeichnis

PBW	Parkraumbewirtschaftung
RegG	Regionalisierungsgesetz
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
RNZ	Rhein-Neckar-Zeitung
SGB IX	Sozialgesetzbuch Neuntes Buch
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPÖ	Sozialdemokratische Partei Österreichs
SVF	Siedlungs- und Verkehrsfläche
SWB Bus und Bahn	Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH
SWBV	Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH
SZ	Süddeutsche Zeitung
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VCD	Verkehrsclub Deutschland e.V.
VCÖ	Verkehrsclub Österreich
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VOR	Verkehrsverbund Ost-Region
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg
Z.	Zeile

1. Einleitung

Wo früher das eigene Auto das Sinnbild von persönlicher Freiheit oder bei manchen sogar von Prestige war, werden heutzutage der Besitz und die intensive Nutzung eines solchen, im Hinblick auf den drohenden Verkehrskollaps, zunehmend kritisch gesehen. Hinzu kommt, dass besonders die jüngere Generation in der Bevölkerung, nicht zuletzt durch die Fridays-For-Future-Bewegung, ein Umdenken in Bezug auf den Klimawandel in der Politik und der Gesellschaft fordert. Noch immer werde für den Klimaschutz trotz klimapolitischer Ziele zu wenig für die Nachhaltigkeit getan (BMU, 2018).

Das Bewusstsein für eine umwelt- und raumgerechte Mobilität bekommt in der heutigen Gesellschaft daher einen immer höheren Stellenwert. Denn Fakt ist, dass die Luftqualität in deutschen Städten und Regionen nicht besser, sondern schlechter wird. Im vergangenen Jahr wurden die Grenzwerte für gesundheitsschädliches Stickstoffdioxid (NO₂), das vor allem aus Dieselabgasen vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) stammt, überschritten (UMWELTBUNDESAMT, 2019a: 8). Die Bundesregierung wurde dementsprechend 2018 von der EU-Kommission, aufgrund der Grenzwertüberschreitung, verklagt (VERTRETUNG DER EUROPÄISCHEN KOMMISSION IN DEUTSCHLAND, 2018).

Aus dieser Situation heraus hat der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), im Gegensatz zum MIV, mehr mediale Aufmerksamkeit bekommen. In den sogenannten „Modellstädten“ wird im Rahmen des Projekts „Lead City“ der dortige ÖPNV umfangreich gefördert. Besonders gegenüber Autofahrern soll es einen Anreiz schaffen, vom PKW auf den ÖPNV umzusteigen. Die einzelnen Modellstädte verfolgen wiederum unterschiedliche Verkehrskonzepte. So hat die Bundesstadt Bonn seit Anfang 2019 das **365-Euro-Jahresticket** eingeführt. Damit zahlen Fahrgäste umgerechnet einen Euro pro Tag für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel im Stadtgebiet.

Vorbild dafür ist das 365-Euro-Ticket aus Österreich. Seit seiner Einführung in 2012 gibt es in der Stadt Wien mehr Personen, die im Besitz eines solchen Tickets sind, als Autofahrer (WIENER LINIEN GMBH & CO KG, 2017). Dieses Tarifkonzept ist unter Verkehrsexperten und Politikern in Deutschland so bekannt, dass in der Branche sogar vom „Wiener Modell“ gesprochen wird (vgl. SOMMER & BIELAND, 2018). Nach diesem Vorbild soll das 365-Euro-Ticket in Bonn testweise für zwei Jahre bis Ende 2020 erprobt werden. Doch die Preisreduzierung des Tarifs allein führt nicht zu einer Attraktivitätssteigerung des Nahverkehrs. So wurden in Wien umfangreiche Push-Pull-Maßnahmen ergriffen, die den PKW einschränken bzw. reduzieren und den ÖPNV

attraktiver machen. Rückblickend auf die bisher genannten Aspekte orientiert sich die Masterarbeit damit an folgenden Leitfragen:

- **Was sind die Rahmenbedingungen für den ÖPNV in Deutschland?**
- **Wie wurden die 365-Euro-Tickets in Wien und in Bonn jeweils umgesetzt?**
- **Welche Push-Pull-Maßnahmen waren entscheidend für das 365-Euro-Ticket in Wien?**
- **Welche Auswirkungen hat das 365-Euro-Ticket auf den Modal Split in den beiden Städten?**
- **Welche neuen Finanzierungsmöglichkeiten ergeben sich auf Grundlage des Wiener Modells für den ÖPNV in Bonn?**

Ziel dieser Masterarbeit ist es, die Einführung und Umsetzung des 365-Euro-Tickets der beiden Städte Bonn und Wien unter den jeweiligen Rahmenbedingungen zu vergleichen. Aus dieser Untersuchung heraus wird das 365-Euro-Ticket in Bonn kritisch bewertet und die Formulierung einer allgemeinen Handlungsempfehlung für Bonn und andere deutsche Großstädte, die ein solches Ticket in Zukunft anbieten möchten, ermöglicht.

Insgesamt beinhaltet diese Masterarbeit, inklusive dieser Einleitung, **acht Kapitel**.

Im Anschluss an dieser Einleitung wird in Kapitel 2 „**Forschungsstand und Grenzen der Arbeit**“ zunächst ein Überblick über die aktuelle Forschungslage zum 365-Euro-Ticket gegeben und der Beitrag dieser Arbeit für die Wissenschaft erläutert. Hier werden die wichtigsten und bekanntesten Studien vorgestellt, die im späteren Verlauf auch als Quelle Verwendung finden. Da das 365-Euro-Ticket aus verschiedensten wissenschaftlichen Disziplinen und Blickwinkeln untersucht werden kann, wird auf Grundlage des zuvor erläuterten Forschungsstands die thematische Eingrenzung dieser Arbeit begründet.

Im **Grundlagenteil** wird die Ausgangslage des ÖPNV in Deutschland behandelt. Dazu werden zu Beginn die Verkehrsmittelnutzung und das Verkehrsaufkommen in Deutschland vorgestellt. Teil dieses Unterkapitels wird in erster Linie der Vergleich der einzelnen Verkehrssysteme MIV und ÖPNV sein. Für den späteren Verlauf dieser Arbeit ist ein Verständnis für die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im öffentlichen

Nahverkehr essentiell. Daher wird hier auch die Kostenverursachung der einzelnen Verkehrssysteme, die Finanzierung des ÖPNV und die Tarifpolitik behandelt. Die finanziellen Aspekte zum Nahverkehr in diesem Teil bilden eine wichtige Grundlage für die Beantwortung der fünften Leitfrage.

Im **Zwischenfazit** werden die wesentlichen Erkenntnisse aus dem Grundlagenkapitel zusammengefasst.

Kapitel drei erläutert die **methodische Vorgehensweise** dieser Arbeit. Der Zugang zu exklusiven und wichtigen Informationen zur Umsetzung des 365-Euro-Tickets zum Fallbeispiel Bonn erfolgt neben einer Literatur- und Datenrecherche über Experteninterviews. Auswahl der Experten sowie Struktur, Organisation und Auswertung der Gespräche werden hier ausführlich erläutert und begründet.

Die Informationen, die aus der Methodik hervorgehen, fließen u.a. in den **Hauptteil** dieser Arbeit ein, in dem das Wiener Modell und die Modellstadt Bonn jeweils unter Berücksichtigung der Leitfragen vorgestellt werden. Untersucht wird der verkehrspolitische Hintergrund in den beiden Fallbeispielen sowie die Angebotsmaßnahmen und Finanzierung im Rahmen des 365-Euro-Tickets. Bei beiden Städten wird zudem jeweils die Auswirkung der Tarifmaßnahme kompakt analysiert.

Auf Grundlage der Ergebnisse aus dem Hauptkapitel werden die Ergebnisse zusammengefasst und zur **Diskussion** gestellt. In diesem Kapitel wird zwischen den vier Dimensionen der Verkehrspolitik, Verkehrsplanung, Soziokultur und Ökonomie unterschieden, wobei das Fallbeispiel Bonn stets im Vordergrund steht. Diese vier Dimensionen ergeben sich aus den Analyseaspekten der Methodik. Befragungsergebnisse aus den Experteninterviews sind für dieses Kapitel ein wichtiger Bestandteil der Argumentation.

Abschließend erfolgt das **Fazit** für diese Masterarbeit.

Es wird darauf hingewiesen, dass aus Gründen der besseren Lesbarkeit im Text dieser Arbeit die männliche Form gewählt wird. Unabhängig davon beziehen sich sämtliche Angaben auf Angehörige aller Geschlechter.

2. Forschungsstand und Eingrenzung der Arbeit

In der **wissenschaftlichen Literatur** wurde zum 365-Euro-Ticket bisher nur wenig veröffentlicht. Hauptsächlich hat sich die Forschung zu diesem Thema auf den deutschsprachigen Raum beschränkt. Da das Ticket erst seit 2012 und bis zuletzt nur von der Stadt Wien vertrieben wird, ist es naheliegend, dass sich die wenigen wissenschaftlichen Arbeiten nur auf die Situation dort beziehen. International hat das Thema bis heute noch relativ wenig Beachtung in der Literatur gefunden. Arbeiten zu Fahrpreisänderungen sowie neuen Finanzierungsmöglichkeiten im ÖPNV, hat es hingegen schon vorher gegeben. So wurde der ticketlose Nahverkehr unter verschiedenen Gesichtspunkten und in unterschiedlichen Städten erforscht. In der Literatur wird das 365-Euro-Ticket als eine Form einer Zeitkartenstrategie dargestellt, Durch die politischen Debatten zur Verkehrswende, beteiligen sich jedoch immer mehr Institutionen, Verbände und öffentliche Aufgabenträger in Deutschland an der Diskussion zur Einführung eines 365-Euro-Tickets in deutschen Städten. **Zwei Studien** haben sich damit besonders auseinandergesetzt:

Erstmalig hat sich eine Arbeit im Verkehrsmagazin „Der Nahverkehr“ im Jahre 2018 mit der Frage beschäftigt, ob das „**Wiener Modell**“ auf deutsche Großstädte übertragen werden kann (SOMMER & BIELAND, 2018). Im Vordergrund dieser Arbeit stehen hier die Umsetzung und Auswirkungen des 365-Euro-Tickets in Wien. Der Leiter der Studie Prof. Dr. Sommer arbeitet im Bereich „Verkehrsplanung und Verkehrssysteme“ an der **Universität in Kassel** und hielt über diese Studie hinaus auch Vorträge für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Interessenten.

Außerhalb der akademischen Wissenschaft, wurde ebenfalls im Jahre 2018 eine unabhängige Studie des Beratungsunternehmens „**civity**“ zum 365-Euro-Ticket in Wien veröffentlicht, dessen umfangreiche Ergebnisse in der Presse oftmals rezipiert werden. Das Unternehmen arbeitete seit der Einführung des 365-Euro-Tickets im Jahre 2012 eng mit den Wiener Behörden zusammen (CIVITY, 2019). Die Studie zum sog. „**Wiener Weg**“ vergleicht auf Basis von quantitativen Daten zum ÖPNV deutsche Metropolen mit Wien (vgl. CIVITY, 2019).

Erkennbar ist hierdurch, dass das 365-Euro-Ticket in der Presse und in überschaubarem Umfang auch in der Wissenschaft, hauptsächlich jedoch in Fachzeitschriften, diskutiert und erforscht worden ist. Dennoch beziehen sich die Untersuchungen hauptsächlich auf die Stadt Wien. Die civity-Studie hat zwar verschiedene deutsche Städte untersucht, jedoch gibt sie nur einen allgemeinen

Überblick über die aktuelle Situation im deutschen ÖPNV. Zum aktuellen Forschungsstand fehlen somit Untersuchungen zu konkreten Fallbeispielen in Deutschland. Daher bietet es sich im Rahmen von Lead City am Beispiel der Stadt Bonn an, die Umsetzung des 365-Euro-Tickets mit der Stadt Wien zu vergleichen und einen Beitrag für die noch relativ junge Forschung zu dieser Thematik beizutragen. Gerade weil das 365-Euro-Ticket an einer anderen Stadt als Wien noch wenig erforscht worden ist und der Literaturrecherche zu diesem Thema damit Grenzen gesetzt werden, stützt sich die Informationsgewinnung für den Hauptteil dieser Arbeit auf die qualitative Forschungsmethode. Abhängig vom Zeitrahmen zur Bearbeitung dieser Arbeit ist die Anzahl der Befragungen durch die zeitlichen, personellen und finanziellen Bedingungen eingeschränkt. Dies sind Gründe, warum bewusst davon abgesehen worden ist, Experten aus der Stadt Wien zum Wiener Modell zu befragen. Zum anderen finden sich bei der Recherche bereits zahlreiche Interviews mit Wiener Experten, was eine Gesprächsanfrage entbehrlich macht. Daher konzentriert sich die qualitative Forschungsmethode dieser Arbeit im Wesentlichen auf die Modellstadt Bonn.

Weiterhin sind Vorher-Nachher-Messungen auf Basis quantitativer Daten für diese Arbeit aktuell nicht zielführend. Dies liegt daran, dass das 365-Euro-Ticket in Bonn erst seit Anfang 2019 eingeführt ist und noch bis Ende 2020 verkauft wird, womit die Ergebnisse aus einer quantitativen Datenanalyse (noch) nicht aussagekräftig genug sind. Unabhängig davon findet bereits eine projektbegleitende Evaluation statt, die vom Verkehrsverbund-Rhein-Sieg (VRS) laufend durchgeführt wird (BUNDESSTADT BONN, 2018). Für diese Arbeit wird die erste Zwischenevaluation zum 365-Euro-Ticket in Bonn vorgestellt, um schon einmal einen aktuellen Einblick darüber zu geben.

Neben dem 365-Euro-Ticket in Bonn wurden im Rahmen von Lead City weitere Tarifpreissenkungen umgesetzt, wie das Jobticket und die vergünstigte Gruppentageskarte. Diese tariflichen Maßnahmen als auch das betriebliche Mobilitätsmanagement, werden aufgrund des begrenzten Rahmens dieser Arbeit nicht näher berücksichtigt. Ökologisch orientierte Fragestellungen, die etwa darauf abzielen, die Luftqualität vor und nach der Einführung des 365-Euro-Tickets in Bonn zu bewerten, werden aufgrund begrenzter Ressourcen ebenfalls nicht näher untersucht. Vielmehr wird der Fokus, hinsichtlich dem Schwerpunkt dieser Thematik, auf die politischen, verkehrsplanerischen, sozialen und ökonomischen Aspekte in Bezug auf die Umsetzung des 365-Euro-Tickets in Bonn und Wien gelegt.

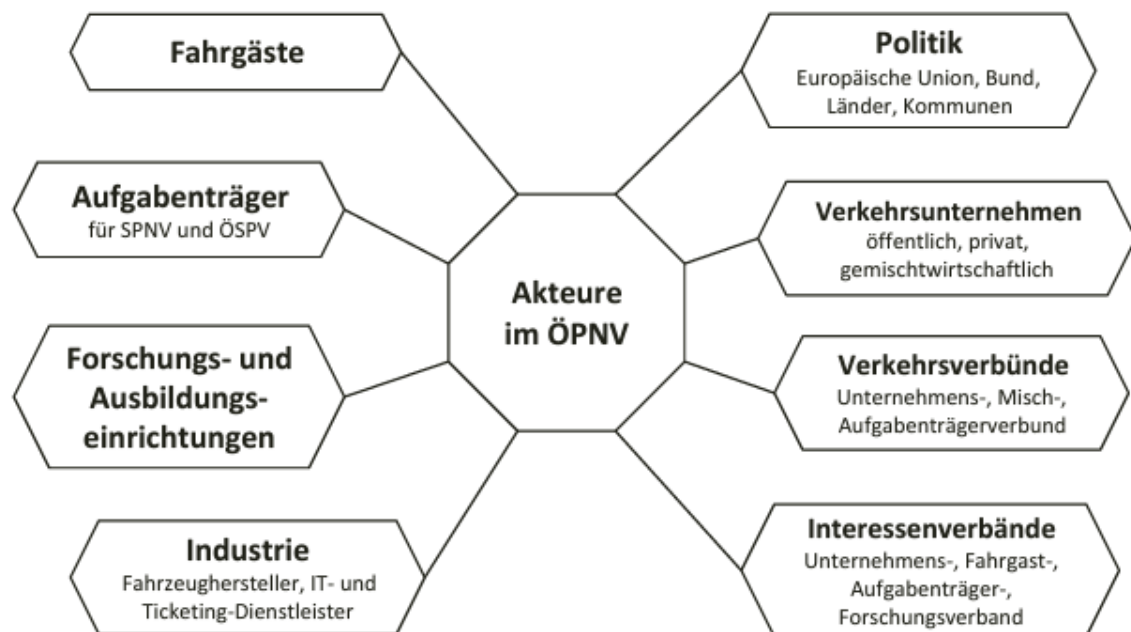
3. Grundlagen: Ausgangslage des ÖPNV

Dem ÖPNV werden im Zuge der Verkehrswende viele Aufgaben zugeordnet. Er soll einen Verkehrskollaps abwenden, die Luft sauberer machen, wirtschaftlich nachhaltig sein und sich stets an neuesten Technologien und Trends anpassen – einige Beispiele von vielen, die hier genannt werden können. Als universaler Problemlöser soll er die täglich begleitenden Herausforderungen stemmen, die u.a. der MIV mit verursacht hat. Trotzdem ist sein Image nicht immer positiv. So viele Aufgaben er auch zu bewältigen hat, so viel Kritik kommt auf ihn zu. Typische Beschwerden sind überfüllte Busse und Bahnen, unübersichtliche Tarifstrukturen und ein unzuverlässiger Fahrplan. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) definiert hierbei den ÖPNV als eine...

„[...] allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen.“ (PBefG § 8 Abs. 1 Satz 1).

Grundsätzlich zählen zum Personenverkehr mit Bahnen und Bussen der allgemein zugängliche Personenfernverkehr (ÖPFV) und -nahverkehr (ÖPNV) einschließlich Taxis (DZIEKAN & ZISTEL, 2018: 348). Ergänzend zählen zum ÖPNV und ÖPFV weitere zugängliche Verkehre wie Mietwagen, Carsharing, Busse im Gelegenheitsverkehr oder Ridesharing-Angebote (ebd.). Wesentliche Grundlage des öffentlichen Personenverkehrs ist die örtliche und zeitliche Bündelung von Fahrtwünschen (ebd.).

Abb. 1: Akteurslandkarte für den ÖPNV in Deutschland



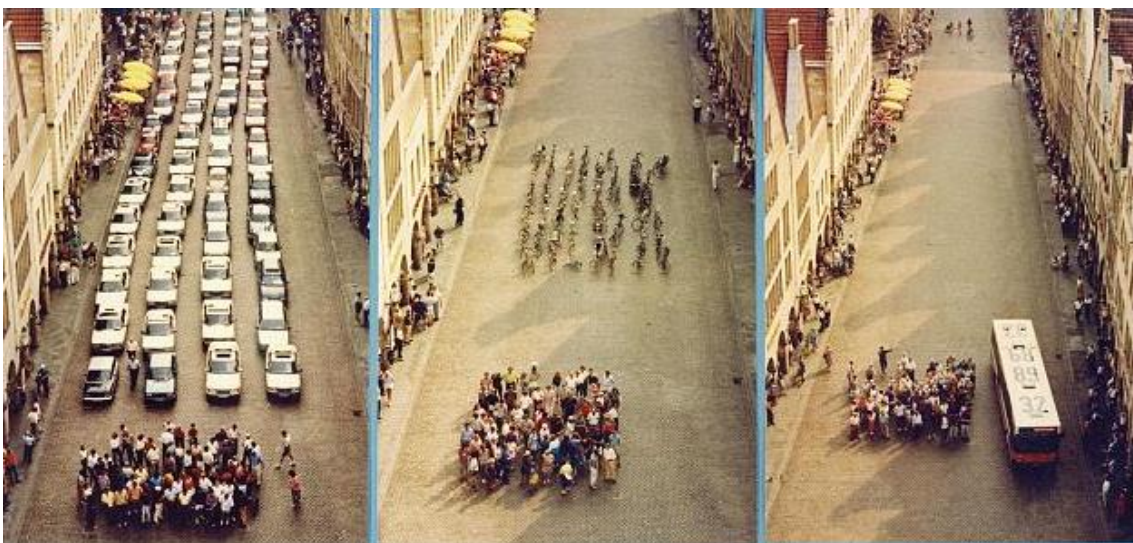
Quelle: DZIEKAN & ZISTEL, 2018: 349

Wie eingangs erwähnt, existieren unterschiedliche Anforderungen für den Nahverkehr. Im ÖPNV erfüllen daher zahlreiche Akteursgruppen spezifische Aufgaben. DZIEKAN & ZISTEL (2018: 349) haben verschiedene Akteure in Abb. 1 zusammengefasst, wobei die Liste keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt. Die in dieser Grafik aufgezeigten Akteure vertreten unterschiedliche Institutionen, Verbände und Interessen. So kann es vorkommen, dass ein Interessenskonflikt zwischen Akteuren eintritt. Beispielsweise fordern Behindertenvertretungen einen vollständig barrierefreien Ausbau aller Bus- und Bahnhaltestellen, was die Aufgabenträger nur unter einem erheblichen finanziellen und baulichen Aufwand umsetzen können. Andererseits können Interessen sich auch gegenseitig unterstützen. Der politische Wille zur Verkehrswende ist vorhanden, wodurch innovative Verkehrskonzepte durch die Politik in der Bevölkerung einfacher umgesetzt werden können. Dies kommt wiederum den Aufgabenträgern im ÖPNV zugute, da diese nun mehr Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit bekommen und mehr Fördermittel zur Verfügung gestellt werden.

Obwohl dem ÖPNV die Rolle der **Daseinsvorsorge** auferlegt wird (§ 1 RegG). Der Autoverkehr von allen Verkehrsmitteln immer noch am höchsten subventioniert, obwohl es für zahlreiche Probleme zulasten Dritter verantwortlich gemacht wird (VCD, 2019). Die Politik hat inzwischen erkannt, dass zum Erreichen der Klimaziele der ÖPNV dringend stärker und finanziell gefördert werden muss (SIEFER & HUBER, 2018a: 15).

3.1. Verkehrsmittelnutzung und -aufkommen

Abb. 2: Flächeninanspruchnahme von Auto, Fahrrad und Bus für 72 Personen



Quelle: FOCUS ONLINE, 2015

Welche Auswirkung die Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel auf die Mobilität und den **Platzbedarf** im öffentlichen Raum hat, zeigt anschaulich folgende Abbildung:

Entstanden ist das Bild 1991 während der Aktion „Nur mal nachdenken“ in Münster und machte bereits zur damaligen Zeit anschaulich, wie hoch der Platzbedarf bei der Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel ist (FOCUS ONLINE, 2015). Um **72 Personen** transportieren zu können sind folgende Flächengrößen notwendig (ebd.):

- 1.000 m² für 60 Autos (Taxis)
- 90 m² für 72 Fahrräder
- 30 m² für einen Bus

Entscheidend ist dabei die Differenzierung zwischen **Flächeneffizienz**, **Größenverhältnis** und **Verkehrsmittelauslastung**. Wird der Fahrradverkehr folglich nicht als geschlossener Verband, sondern als einzelnes Verkehrsmittel betrachtet, so ist dieses im Vergleich zum Auto und zum Bus am flächeneffizientesten. Der Bus beansprucht zwar im direkten Vergleich eine relativ große Fläche, ist aber aufgrund seiner hohen Fahrzeugkapazität bei einer Auslastung von 80 Prozent oder höher das flächeneffizienteste Verkehrsmittel (RANDELHOFF, 2014). Die Flächeneffizienz ist besonders relevant im verdichteten urbanen Raum (ebd.).

Auch im fließenden Verkehr bleiben die Größenverhältnisse auf einem ähnlichen Niveau. Grund dafür ist der proportional steigende Sicherheitsabstand zwischen den Fahrzeugen und der längere Bremsweg bei zunehmender Fahrtgeschwindigkeit.

Tab. 1: Verhältnis der Flächeninanspruchnahme bei steigender Geschwindigkeit

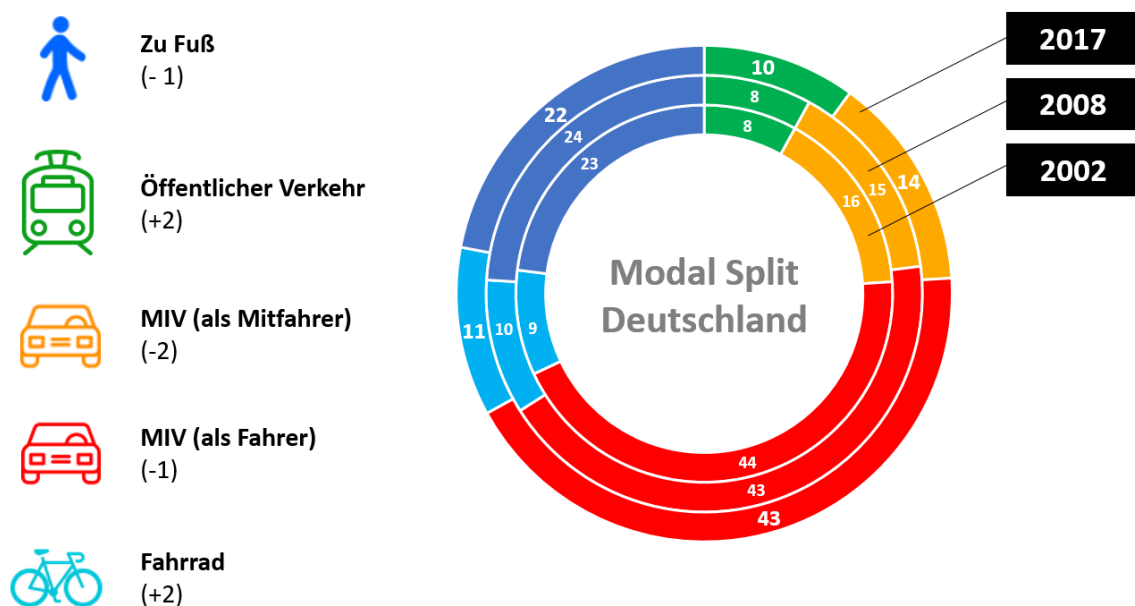
	Stillstand	30 km/h	50 km/h
PKW (im Durchschnitt mit 1,4 Personen besetzt)	13,5 m ²	65,2 m ²	140 m ²
Bus (12 m) (40 % besetzt)	1,2 m ²	4,5 m ²	8,1 m ²
Bus (12 m) (20 % besetzt)	2,5 m ²	8,6 m ²	15,9 m ²
Fahrrad	1,2 m ²	41 m ²	-
Fußgänger (max. 4km/h)	ca. 0,95 m ²	ca. 0,95 m ²	-

Quelle: Eigene Darstellung nach RANDELHOFF (2014)

Unabhängig davon, ob bei der Berechnungsgrundlage des Flächenbedarfs je Fahrer/Fahrgast ein **ruhender** oder **fließender Verkehr** genommen wird, benötigt der PKW mit hohem Abstand immer noch die größten Flächen. Besonders auffallend ist der stark zunehmende Platzbedarf bereits bei Geschwindigkeiten ab 30 km/h (s. Tab. 1).

Der Grund, warum der PKW das flächenineffizienteste Verkehrsmittel ist, liegt in der geringen Auslastung des Fahrzeugs und seinem hohen Flächenverbrauch bei Stillstand. Im Durchschnitt besetzen gerade einmal 1,4 Personen einen PKW (vgl. LANDESHAUPTSTADT WIESBADEN, 2014: 21). Ausgenommen von Carsharing-Angeboten ist der PKW besonders im Berufsverkehr häufig unterbesetzt (vgl. ebd.). Personenkraftwagen sind durchschnittlich **23 Stunden** pro Tag im ruhenden Zustand (INFAS, 2019b: 5). Hinzu kommt, dass laut der Stellplatzpflicht bzw. -verordnung bei Gebäudebauvorhaben mindestens ein Stellplatz pro Wohneinheit vorgesehen ist (vgl. LEHMBROCK, 2011). Insgesamt wird dadurch das Verkehrsnetz durch eine schlechte Erschließung (finanziell) belastet und verkompliziert Projekte zur verbesserten ÖPNV-Anbindung.

Abb. 3: Verkehrsmittelwahl von 2002 bis 2017 in D. (in Prozent)



Quelle: Eigene Darstellung nach BMVI, 2018b

Obwohl die genannten Faktoren bereits eine unverhältnismäßige Raumverteilung darstellen, bleibt der MIV in Deutschland weiterhin dominant (s. Abb. 3). Mit einem konstanten Wegeanteil von **43 Prozent** ist der PKW über die letzten Jahre das meistgenutzte Verkehrsmittel in Deutschland.

Die Ergebnisse der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) aus dem Jahre 2017 können dabei nach weiteren Untersuchungskriterien aufgeschlüsselt werden.

Mit zunehmendem Alter der Verkehrsteilnehmer steigt die PKW-Führerscheinquote (INFAS, 2019b: 7). Fakt ist auch, dass die ältere Bevölkerung immer intensiver das Auto nutzt, was sich besonders in den ländlichen Räumen zeigt (BMVI, 2018b). Diese Bevölkerungsgruppe ist somit relativ MIV-affin.

Abhängig von der geographischen Lage ist eine hohe PKW-Orientierung außerhalb der Städte die Regel (INFAS, 2019b: 14). Dies kann darauf zurückgeführt werden, dass die ÖPNV-Infrastruktur in ländlichen Gebieten schlecht ausgebaut ist, weshalb der MIV als Verkehrsmittel priorisiert wird. Besonders wirkt sich diese Situation auf Berufspendler aus, die regelmäßig für die Erwerbstätigkeit mit dem Auto vom Umland in die Stadt fahren. Das Auto bleibt für Berufspendler das wichtigste Beförderungsmittel. 68 Prozent nutzten 2016 den PKW, während gerade einmal 14 Prozent der Erwerbstätigen mit dem ÖPNV zur Arbeit fahren (STATISTISCHES BUNDESAMT, 2017). Eine ausgebaute ÖPNV-Infrastruktur innerhalb einer Stadt ist folglich kein Indiz für eine gute ÖPNV-Versorgung in der gesamten Wegekette.

Dennoch lässt sich eine positive Entwicklung für den ÖPNV beobachten. Unter der jüngeren Bevölkerung finden sich immer mehr ÖPNV-Nutzer, ebenso wie in den Städten selbst (BMVI, 2018b). Weniger als 50 Prozent der Wege werden mit dem MIV zurückgelegt und mehr als 20 Prozent mit dem öffentlichen Nahverkehr (ebd.). Außerdem verliert der MIV zunehmend Anteile an die anderen Verkehrsträger (s. Abb. 3). Von der Kilometerbilanz her ist der öffentliche Verkehr mit einem Anteil von 19 Prozent am stärksten vertreten, wovon letztendlich die Umwelt profitiert (BMVI, 2018b).

3.2. Kostenverursachung der Verkehrsmittel im Vergleich

Die Ergebnisse aus dem letzten Unterkapitel haben gezeigt, dass der MIV bzw. der PKW nicht nur das dominanteste Verkehrsmittel im öffentlichen Raum ist, sondern gleichzeitig auch unverhältnismäßig viel Platz verbraucht. Wirtschaftliche Folgen hat dies vor allen Dingen für die öffentliche Hand. In einer Studie der Universität Kassel, am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrssysteme, wurden Berechnungsmethoden für die Städte Bremen, Kassel und Kiel entwickelt, um zu ermitteln, welche **externen Kosten** einzelne Verkehrsmittel für die Kommunen verursachen.

Vor der Entwicklung dieser Methode waren die Aufwendungen und Erträge städtischer Verkehrssysteme und ihr Verhältnis zueinander nicht bekannt (SAIGHANI & SOMMER, 2017a: 3). Für die Stadt Kassel sind die Ergebnisse aus der Studie zu den externen Kosten in Abbildung 4 zusammengefasst.

Abb. 4: Externe Kosten am Beispiel der Stadt Kassel in Mio. Euro

Betrag in Mio. EUR pro Jahr	LKW-Verkehr	PKW-Verkehr	ÖPNV	Rad-Verkehr	Fuß-Verkehr	Gesamt	Anteil an gesamten externen Kosten
Klimafolgekosten	1,46	10,22	0,34	-	-	12,02	16%
Luftschadstoffkosten	3,19	8,93	0,7	-	-	12,82	18%
Lärmbelastungskosten*	1,76	4,37	0,54	-	-	6,67	9%
Unfallkosten	3,14	33,94	1,9	2,09	0,67	41,74	57%
Externe Kosten Gesamt	9,55	57,46	3,48	2,09	0,67	73,25	
Nutzen im NMV	-	-	-	-12,65	-67,72	-80,37	

*ohne Lärmemissionen aus BAB

Quelle: Modifiziert nach SAIGHANI & SOMMER, 2017b: 5

Gemessen am relativen Anteil an den gesamten externen Kosten in Kassel können die Effekte, die im Wesentlichen vom motorisierten Verkehr verursacht werden, folgendermaßen aufgestellt werden:

1. **Unfallkosten** (57 Prozent)
2. **Luftschadstoffkosten** (18 Prozent)
3. **Klimafolgekosten** (16 Prozent)
4. **Lärmbelastungskosten** (9 Prozent)

Der **gesundheitliche Nutzen** ist ein weiterer, aber **positiver Effekt** und wird zum nicht-motorisierten Verkehr (NMV) gezählt. Zum NMV gehören somit der Rad- und Fußverkehr.

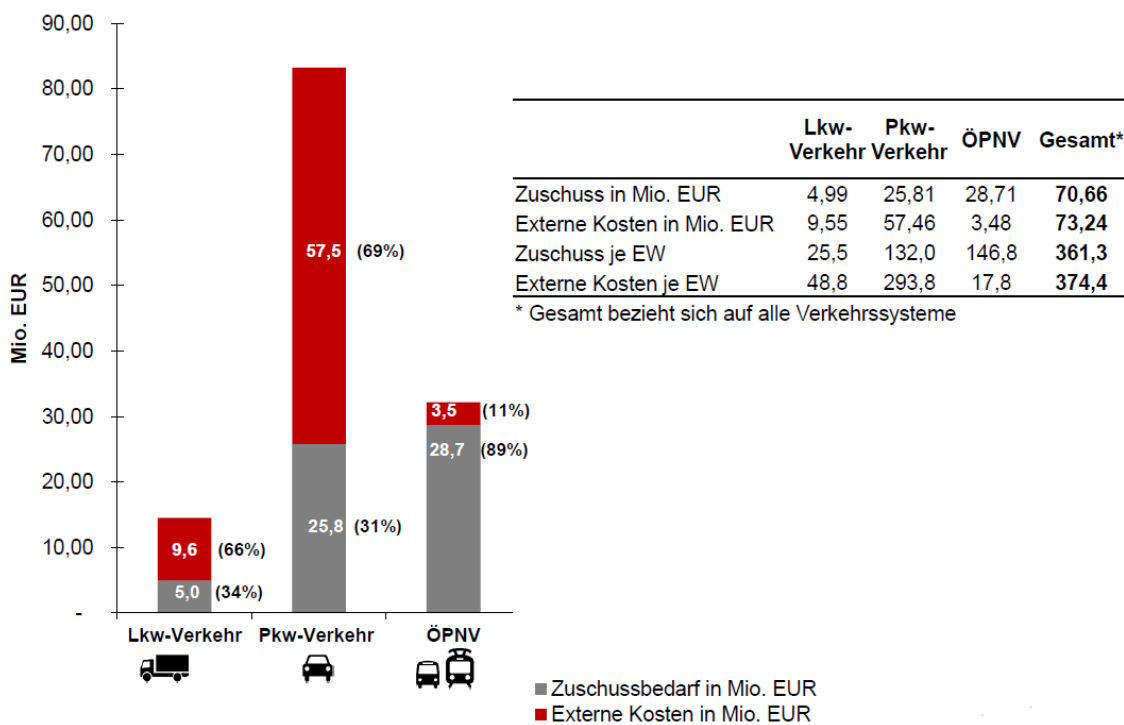
Die genannten Effekte verursachen externe Kosten, die in den kommunalen Rechnungsunterlagen bisher nicht enthalten sind (SAIGHANI & SOMMER, 2017a: 6). In Abbildung 4 ist deutlich erkennbar, dass der größte Anteil der gesamten externen Kosten die Unfallkosten (57 Prozent) ausmachen, gefolgt von den Luftschadstoff- (17 Prozent) und Klimafolgekosten (16 Prozent). Der PKW-Verkehr trägt den größten Anteil an den Unfallkosten. Der Bahnlobbyverband „Allianz pro Schiene“ hat festgestellt, dass das Verletzungsrisiko in der Bahn 109-mal geringer als im PKW ist (ALLIANZ PRO SCHIENE, 2013). Gleichzeitig ist das Todesrisiko in einem Auto am höchsten (ebd.). Der PKW ist damit das unsicherste Verkehrsmittel von allen.

In Bezug auf die Personenverkehrssysteme verursacht der PKW -Verkehr insgesamt die höchsten externen Kosten (78 Prozent) (vgl. Tab 1). Der NMV verursacht dagegen nicht nur sehr geringe externe Kosten, sondern stiftet gleichzeitig einen deutlich hohen externen Nutzen (Gesundheitsnutzen) (SAIGHANI & SOMMER, 2017b: 7). Im

motorisierten Verkehr verursacht der ÖPNV die geringsten externen Kosten (ca. 5 Prozent) bei einer vergleichsweise hohen Kapazitätsauslastung (vgl. Abb. 4).

Um diese verursachten externen Kosten zu kompensieren, werden Zuschüsse durch die öffentliche Hand benötigt.

Abb. 5: Zuschussbedarf und externe Kosten je Verkehrssystem in Kassel



Quelle: SAIGHANI & SOMMER, 2017b: 8

Entscheidend ist bei dieser Betrachtung der **Kostendeckungsgrad**. Im ÖPNV gibt der Kostendeckungsgrad den Anteil an, womit die Gesamtkosten durch Fahrgeldeinnahmen und in diesem Falle auch durch Zuschüsse der öffentlichen Hand gedeckt werden können (DZIEKAN & ZISTEL, 2018: 353). Beim ÖPNV erzielen Verkehrsunternehmen im Jahre 2016 einen Kostendeckungsgrad von etwa 76 Prozent (SIEBURG-GRÄFF, 2018: 39). Abbildung 5 zeigt unverkennbar, dass beim ÖPNV der Anteil der Zuschüsse weit über den externen Kosten und somit einen positiven Kostendeckungsgrad hat. Beim PKW -Verkehr hingegen liegt der Kostendeckungsgrad unterhalb der des ÖPNV. Der Kostendeckungsgrad des LKW-Verkehrs ist in Kassel sogar am niedrigsten (SAIGHANI & SOMMER, 2017b: 4).

Obwohl beide Verkehrsmittel Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur und deren Unterhalt benötigen, bringt der PKW-Verkehr den Kommunen keine unmittelbaren Einnahmen anders als der ÖPNV (ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW, 2018). Neben dem teuren Aufbau sowie dem Unterhalt der Strukturen werden auch wichtige Ressourcen

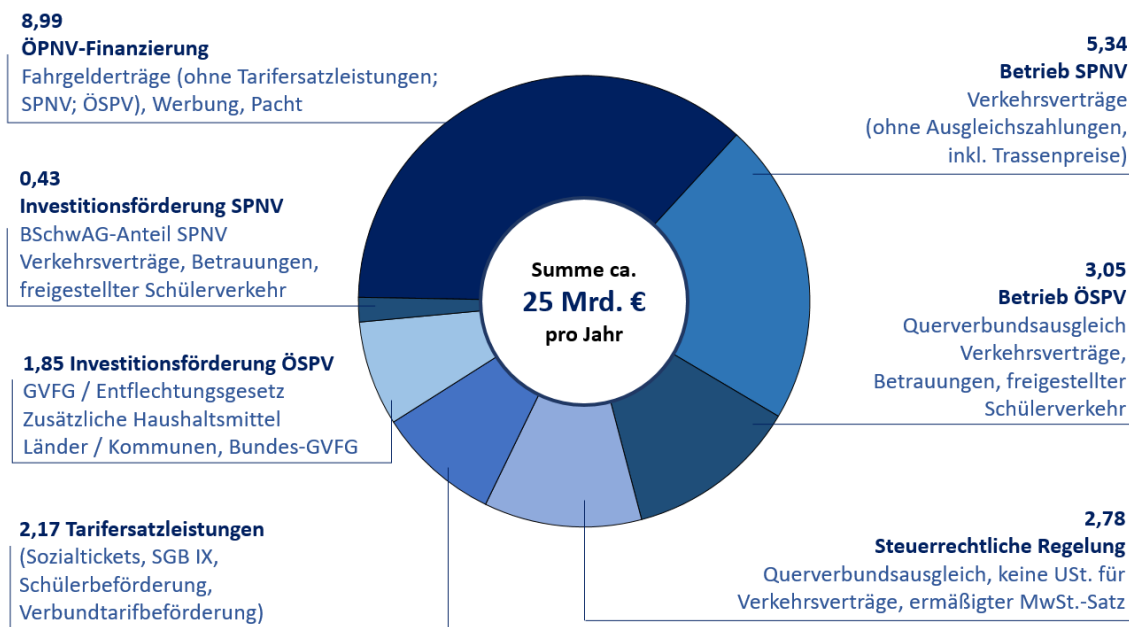
verbraucht (KOMMUNAL, 2018). Dadurch, dass für den Fahrzeugantrieb Energie benötigt wird, entstehen Emissionen die Umweltschäden verursachen.

3.3. Finanzierung des ÖPNV

Abbildung 5 hat anschaulich dargestellt, dass der ÖPNV verhältnismäßig hoch bezuschusst wird, sodass die externen Kosten damit gedeckt werden könnten. Was die Berechnung nicht miteinbezogen hat, sind die internen bzw. betrieblichen und baulichen Faktoren für die Instandhaltung des ÖPNV.

Dabei ist die Finanzierung im ÖPNV komplex und wenig transparent strukturiert. Bei den zahlreichen Finanzierungsquellen müssen stets die Rahmenbedingungen, Verwendungszwecke und Aufgabenträger in den jeweiligen Bundesländern betrachtet werden. Aufgrund dieser Komplexität ist im deutschen ÖPNV häufig von einer „Spaghetti-Finanzierung“ die Rede (DZIEKAN & ZISTEL, 2018: 352). Dies schränkt die Aufgabenträger in ihren Steuerungsmöglichkeiten ein und schafft kaum Anreize zur Verbesserung der Qualität oder der Wirtschaftlichkeit (vgl. RANDELHOFF, 2013). Abbildung 6 zeigt vereinfacht die unterschiedlichen Finanzierungsmittel im ÖPNV:

Abb. 6: Finanzierungstöpfе des ÖPNV, Schätzung in Mrd. Euro (Stand 2008)



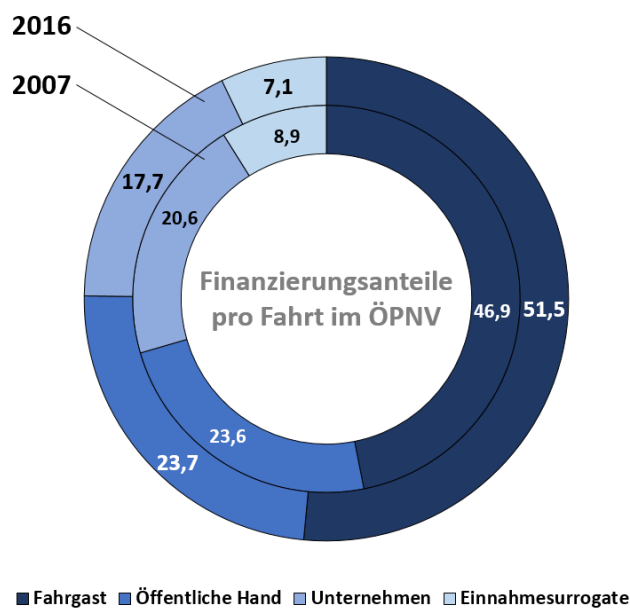
Quelle: Eigene Darstellung nach BORMANN ET AL., 2010: 9

Die hier aufgelisteten Finanzierungstöpfе werden in den nachfolgenden Unterkapiteln näher erläutert.

3.3.1. Nutzerfinanzierung

Fahrgeldeinnahmen machen den größten Teil der Erträge im ÖPNV aus (s. Abb. 6). Neben diesen fallen auch Einnahmen aus Werbung und Pacht in diesen Finanzierungsbereich (RANDELHOFF, 2013). Die Kostendeckung durch Nutzerzahlungen liegen beim ÖPNV in Deutschland bei etwa 40 bis 45 Prozent; beim SPNV liegt sie in nachfrageschwächeren Regionen meist unter 20 Prozent (ABERLE ET AL., 2007: 8).

Abb. 7: Finanzierungsanteile pro Fahrt im ÖPNV in D. (in Prozent)



Quelle: Eigene Darstellung nach SIEBURG-GRÄFF, 2018a: 39

Der Anteil der Nutzerfinanzierung wurde in den letzten zehn Jahren stetig erhöht (SIEBURG-GRÄFF, 2018a: 39). Im Jahre 2007 mussten Verkehrsunternehmen 147 Cent je Fahrt aufwenden; 2016 sind es dagegen 170 Cent (ebd.). Aufgrund von Angebotsoptimierungen und Tarifanpassungen konnten die Unternehmen mehr Fahrgäste für sich gewinnen und verlagerten die Finanzierungsanteile auf den Fahrgast (vgl. SIEBURG-GRÄFF, 2018a: 38). In Abbildung 7 lässt sich diese Annahme dadurch erklären,

dass 2016 der Fahrgast anteilig etwa 51,5 Prozent pro Fahrt finanzierte (2007 waren es nur 46,9 Prozent). Die Ausgleichszahlungen bzw. Einnahmesurrogate sind von 8,9 Prozent im Jahre 2007 auf 7,1 Prozent in 2016 gesunken. Die öffentliche Hand bezuschusst die Nutzerfinanzierung weiterhin mit relativ konstant gebliebenen 23,7 Prozent pro Fahrt (s. Abb 7). Die Verkehrsunternehmen haben ihren Anteil von 20,6 Prozent auf 17,7 Prozent verringert (ebd.).

Dieses Nutzerfinanzierungsprinzip beabsichtigt in erster Linie eine Entlastung der öffentlichen Hand. Nach § 8 Abs. 4 Satz 1 PBefG sollen Verkehrsunternehmen für die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen **eigenwirtschaftlich** arbeiten, wo eine ausreichende Kostendeckung erzielt werden soll. Aus finanzwissenschaftlicher Sicht wird dies als **Subsidiaritätsprinzip** bezeichnet (ABERLE ET AL., 2007: 3). Die Bereitstellungs- und Finanzierungsverantwortung eines Gutes soll damit zunächst auf der niedrigsten Ebene (Individuum) angesiedelt werden (ebd.). Erst wenn die Aufgabe

durch die untergeordnete Ebene nachweislich nicht adäquat oder besser erfüllt werden kann, greift die nächst höhere Ebene ein (Gemeinde, Kreis, Land, Bund etc.) (ebd.).

Erlöse aus der Nutzerfinanzierung weisen dabei große regionale Unterschiede auf (DZIEKAN & ZISTEL, 2018: 353). Ballungsräume und Großstädte profitieren von Fahrgastzuwächsen und den damit einhergehenden steigenden Fahrgeldeinnahmen (ebd.). In ländlichen Regionen dagegen hat der demografische Wandel gravierende Auswirkungen auf die Fahrgelderlöse. Außerdem bildet der Schülerverkehr die wichtigste Einnahmequelle in diesen Regionen – in Anbetracht der sinkenden Schülerzahlen und der schwachen Nachfragestruktur ist die finanzielle Absicherung für den ÖPNV im ländlichen Raum weiterhin gefährdet (vgl. DVS, 2009: 11).

Diese Finanzierungsprobleme bei den Fahrgeldeinnahmen lassen sich dagegen nicht einfach durch die Regulierung der Fahrpreise lösen. Eine überproportionale Fahrpreiserhöhung zum Ausgleich der fehlenden Einnahmen kann zu einem weiteren Nachfragerückgang führen und belastet die verbleibenden ÖPNV-Nutzer. Bei einem Preisanstieg von 10 Prozent wird ein Rückgang der Nachfrage von -3 Prozent erwartet (BPV, 2014: 11). Umgekehrt wäre ein Zuwachs von +3 Prozent bei einer Preissenkung von -10 Prozent als erste Annahme zu kalkulieren (ebd.). Die Preiselastizität ist eine rein rechnerische Messgröße zur Bestimmung der Zu- oder Abnahme der Nachfrage. In der Praxis müssen viele weitere Faktoren berücksichtigt werden, die im späteren Verlauf dieser Arbeit im Hauptteil näher erläutert werden.

Neben denen, die für die Beförderungsleistung im ÖPNV bezahlen und davon einen **direkten Nutzen** haben, profitieren indirekt auch Personen, die den ÖPNV nicht benutzen. Dazu gehören beispielsweise Arbeitgeber, Unternehmen, Anrainer, Immobilieneigentümer etc..

ABERLE ET AL. (2007: 3) unterscheiden den **indirekten Nutzen** in zwei Kategorien:

1. Es handelt sich zum einen um eine „indirekte“ Nachfrage. Personen haben bspw. eine Zahlungsbereitschaft für eine ÖPNV-Anbindung, weil sie darüber eine günstigere Anbindung für Güter und/oder Personen erhalten.
2. Zum anderen besteht für Personen durch einen ÖPNV-Anschluss ein Optionsnutzen, womit sie den ÖPNV theoretisch jederzeit nutzen können. Diese

Möglichkeit entspricht einem geldwerten Nutzen, d.h. für den es eine positive Zahlungsbereitschaft gibt.

Weiterhin kann sich der Wert von Immobilien und Grundstücken bei einer verbesserten ÖPNV-Anbindung erhöhen (ABERLE ET AL., 2007: 3). Eine flächendeckende **Nutznießerfinanzierung** steht seit Längerem in der Überlegung. Erfolgreiche Praxisbeispiele gibt es in Deutschland bereits schon. Eine davon ist die Beteiligung an den Infrastrukturkosten der Stadtbahn bei der Erschließung eines Gewerbegebiets in Köln-Ossendorf (VDV, 2019b).

Die Abschöpfung der Vorteile indirekter Nutzen über Fahrpreiserhöhungen in den entsprechenden Gebieten ist zwar teilweise möglich, jedoch ist die Höhe der Zahlungsbereitschaft noch zu unsicher (ABERLE ET AL., 2007: 4). Weiterhin könnte eine Fahrpreiserhöhung zu einer Verlagerung der Verkehrsteilnehmer auf den MIV und damit zur Zunahme der externen Effekte führen (vgl. ebd.). Derzeit existieren in Deutschland keine Instrumente, um diesen von der öffentlichen Hand geschaffenen Vorteile anteilig zur Finanzierung heranzuziehen (BORMANN ET AL., 2010: 10).

3.3.2. Finanzierung durch die öffentliche Hand

ÖPNV-Unternehmen erhalten andererseits direkt vom Bund oder den Ländern **Ausgleichszahlungen** für die Beförderung von Schülern und Auszubildenden gemäß § 45a PBefG und § 6a Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) sowie für die Beförderung von Schwerbehinderten gemäß § 148 Sozialgesetzbuch Neuntes Buch (SGB IX) (ABERLE ET AL., 2007: 9 f.). Ungeachtet von den regionalen Bedingungen, kann die Nutzerfinanzierung alleine die Betriebskosten nicht decken. Neben dem Betrieb muss auch die Verkehrsinfrastruktur bereitgestellt und ausgebaut werden. Dazu existieren zweckgebundene öffentliche Mittel für den Ausbau von Verkehrs- und Betriebsanlagen des ÖPNV-Angebots (DZIEKAN & ZISTEL, 2018: 353).

Auf Grundlage des **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG)** werden Kommunen Finanzmittel des Bundes in Form von zweckgebundenen Finanzhilfen für Investitionen zur Verfügung gestellt (DEUTSCHER BUNDESTAG, 2012a: 9). Aus diesen Mitteln können kommunale Vorhaben und Vorhaben der DB AG in Verdichtungsräumen oder den zugehörigen Randgebieten finanziert werden (DZIEKAN & ZISTEL, 2018: 354).

Da geplant war, dass das GVFG im Jahre 2019 aufgrund der Föderalisreform ablaufen sollte, wurde es durch das **Entflechtungsgesetz (EntflechtG)** bis Ende 2019

ersetzt (RANDELHOFF, 2013 & VDV, 2019). Für Aufgabenträger ist dies ein großer Unsicherheitsfaktor, da größere Verkehrsvorhaben ohne staatliche/öffentliche Bezuschussung nicht mittel- oder langfristig vorausgeplant werden können. Im Oktober 2016 haben daher Bund und Länder die Grundzüge zur Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems ab dem Jahr 2020 beschlossen (VDV, 2019a). Damit werden die Mittel des GVFG-Bundesprogramm nicht nur über das Jahr 2019 hinaus unbefristet fortgesetzt, sondern auch von 333 Mio. auf 665 Mio. Euro verdoppelt und ab 2021 auf 1 Mrd. Euro angehoben (VDV, 2019a & BMVI, 2018a).

Speziell im SPNV erhalten die Länder im Rahmen des **Regionalisierungsgesetzes (RegG)** vom Bund Mittel, um SPNV-Leistungen bestellen bzw. einkaufen zu können (DZIEKAN & ZISTEL, 2018: 355). Regionalisierungsmittel werden vom Bund aus der Mineralölsteuer abgehoben und an die Länder gezahlt, die im Wesentlichen für den Betrieb des SPNV verwendet werden (RANDELHOFF, 2013).

Der **kommunale Querverbund** stellt eine weitere Finanzierungsquelle des ÖPNV dar (ABERLE ET AL., 2007: 10). Die Verrechnung von Gewinnen aus Strom und Gas mit Verlusten u.a. aus dem ÖPNV führt zu Steuerentlastungen der Kommunen in Höhe von ca. 2,78 Mrd. Euro pro Jahr (s. Abb. 6). Durch Zusammenfassung von defizitären und gewinnbringenden Betrieben gewerblicher Art (z.B. Energie- und Wasserversorgung, Abfallentsorgung etc.) ist eine Quersubventionierung mit dem ÖPNV möglich (DEUTSCHER BUNDESTAG, 2019: 5).

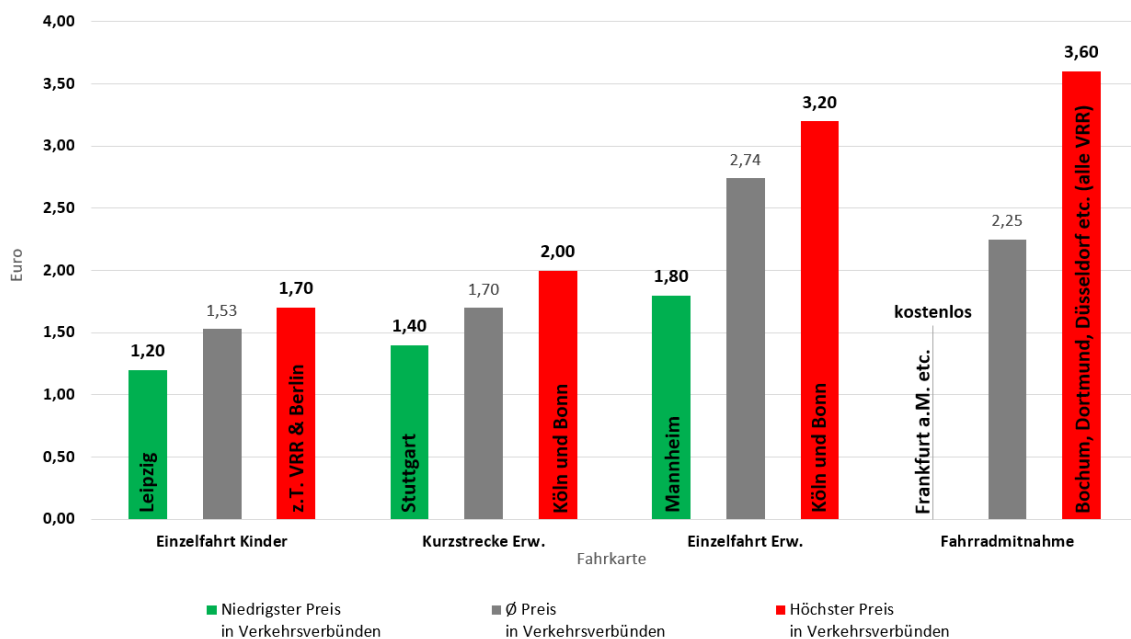
3.4. Tarifsystem im ÖPNV

Der Preis für eine Fahrt zwischen Start- und Zielhaltestelle im ÖPNV wird in Deutschland durch ein **Tarifsystem** bestimmt. Tarifgeber sind Verkehrsgesellschaften bzw. -unternehmen, die einen Tarif aufzustellen haben (DZIEKAN & ZISTEL, 2018: 361). Verkehrsgesellschaften bzw. -unternehmen können sich zur gemeinsamen Gestaltung des ÖPNV-Angebots, eines gemeinsamen **Verbundtarifs** in einem **Verkehrsverbund** organisieren (DZIEKAN & ZISTEL, 2018: 364). Somit besteht bei der Bezahlung eines Verbundtarifs für den Fahrgast die Möglichkeit einer **Durchtarifizierung**, wodurch mit einer einzigen Fahrkarte mehrere Verkehrsmittel benutzt werden können (BMVIT, 2019). Abgesehen von einigen Ausnahmen liegt der Verbundtarif oft unter dem von den einzelnen Unternehmen festgesetzten Tarif (ebd.). Zur Fahrpreisermittlung eines Tarifs werden Messgrößen wie bspw. die Tarifzone (Tarifverbund), der Zeitraum (Einzel-, Tages-, Monats-, Jahresfahrchein) und/oder bestimmte Personengruppen (Gruppen-, Schüler-, Semester-, Job-, Senienticket) hinzugezogen. Die Tarifgestaltung der

Aufgabenträger wird dabei häufig von politischen Entscheidungen beeinflusst, wie z.B. bei der Einführung des 365-Euro-Tickets in Wien. Die heute bestehenden Tarifangebote sind bereits preislich stark rabattiert und bieten vielfach umfangreiche Zusatzleistungen an (ECKHARDT, 2008: 1).

Ziel des Tarifsystems ist die Schaffung einer **Einheitlichkeit** des Fahrpreisangebots im festgelegten Tarifgebiet. Aufgrund der degressiven Tarifgestaltung sind die Preise pro Kilometer für kurze Strecken jedoch deutlich höher als für lange Strecken (vgl. BMVIT, 2019). Anders als etwa in den Niederlanden, wo mit der sogenannten „Strippenkaart“ das ganze Land unter einem Tarif befahren werden darf, existieren in Deutschland zahlreiche Verkehrsverbünde, die jeweils ihre eigenen Tarife haben. Außerdem erhöhen sich die Fahrpreise bei verbundübergreifenden Verbindungen unverhältnismäßig um ein Vielfaches. Wie groß die Unterschiede der einzelnen Tarife im ÖPNV sein können, stellen die folgenden Zahlen dar:

Abb. 8: Preisvergleich von Tarifen im Gelegenheitsverkehr in D. (Stand 2019)



Quelle: Eigene Darstellung nach BR, 2019

Die hohen Fahrpreise, wie etwa in Nordrhein-Westfalen in Köln und Bonn sowie in einigen Städten im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) (vgl. Abb. 8), werden vor allem mit den Finanzierungsmodellen der einzelnen ÖPNV-Betreiber begründet: Während der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) als auch der VRR auf eine hohe Kostendeckung durch die ÖPNV-Kunden setzen, werden Tickets in anderen Städten deutlich stärker bezuschusst (GA BONN, 2019a). Der VRS erwirtschaftet eigenen Angaben zufolge 70 Prozent (675 Mio. Euro) des jährlichen Budgets von insgesamt rund 950 Mio. Euro größtenteils durch Ticketeinnahmen (ebd.). In Berlin dagegen nehmen die

Verkehrsbetriebe weniger als die Hälfte der entstehenden Kosten selbst wieder ein, weshalb das Defizit stattdessen das Land und die Kommunen tragen müssen (ebd.). Zum anderen hängen die Preise davon ab, welche Qualität das Angebot hat, beispielsweise bei der Taktung (ZEIT ONLINE, 2017a).

Wie die Kosten in den jeweiligen Verkehrsverbänden und -betrieben gedeckt werden, ist neben einer **verkehrspolitischen** auch eine **finanzpolitische Entscheidung**. Denn Tarife spiegeln teilweise auch das Einkommensniveau einer Region wider. Im wohlhabenden Rhein-Main-Gebiet können höhere Fahrpreise verlangt werden als etwa im Ruhrgebiet (ZEIT ONLINE, 2017a). Im Gegenschluss sind die Fahrpreise in strukturschwachen Regionen vergleichsweise niedrig. Besonders in ostdeutschen Städten kann beobachtet werden, dass die Fahrpreise meist günstiger sind, als in westdeutschen Städten (vgl. ZEIT ONLINE, 2017b). In Regionen, wo der ÖPNV stark mit dem PKW konkurriert, wird mithilfe von vergünstigten Tarifen ein Kaufanreiz geschaffen (ebd.). Die Höhe der öffentlichen Gelder kann somit auch die Höhe der einzelnen Tarife bestimmen (vgl. ebd.). Allerdings muss berücksichtigt werden, dass Handlungsspielräume für einzelne Städte aufgrund der Verbundtarife, die einen (sehr) großen Raum abdecken, nur begrenzt sind (ZEIT ONLINE, 2017a).

Unabhängig davon werden Fahrgäste, in besonderem Maße ortsfremde Personen oder Touristen, von einem komplizierten Tarifsysteem benachteiligt, da sie die Tarifregelung in und zwischen den einzelnen Verkehrsverbänden nicht kennen. In Deutschland wird das komplexe Tarifsysteem umgangssprachlich daher auch als „**Tarifdschungel**“ bezeichnet. Die unterschiedlichen Tarife in den zahlreichen Verkehrsverbänden sind zum Teil historisch begründet (ZEIT ONLINE, 2017a). Die Chancen, dass die Tarifgebiete vereinfacht werden, sind bei gewachsenen Tarifstrukturen aber gering (ebd.).

Zukünftig soll stattdessen deutschlandweit ein **E-Ticket** eingeführt werden, das die zahlreichen Tarife für den Fahrgast in digitaler Form standardisiert erfasst und darstellt (SEBAYANG, 2017). Dadurch soll weniger die bestehende Tarifstruktur verändert werden, dafür aber der Kauf und die Bezahlung der Fahrkarten für den Kunden vereinfacht werden. Aktuell befindet sich dieses Vorhaben in der Entwicklung und soll die derzeit vorhandenen Probleme im Tarifwesen langfristig lösen. Zu klären ist hierbei nicht zuletzt die Einnahmeverteilung auf die Verkehrsunternehmen, die die Verkehrsleistungen erbringen.

4. Zwischenfazit

Im Grundlagenteil dieser Arbeit wurde aufgezeigt, dass der ÖPNV Vorteile gegenüber dem MIV hat. Dazu gehören die geringere Flächeninanspruchnahme sowie die niedrigen externen Kosten. Ausgehend von diesen rein rechnerischen Erkenntnissen müsste also theoretisch davon auszugehen sein, dass nachhaltigere Verkehrssysteme wie beispielsweise der ÖPNV bevorzugt genutzt werden müssten. Allerdings wird in der Praxis das Verkehrsmittelwahlverhalten der Verkehrsteilnehmer durch zahlreiche weitere Einflussfaktoren, neben den bereits genannten, bestimmt.

Die Verkehrsmittelwahl wird u.a. auch durch den **Preis** und die allgemeine **Wahrnehmung** der Verkehrssysteme beeinflusst. Der ÖPNV wird als unzuverlässig, überfüllt und überteuert empfunden. Diese Wahrnehmung wird dadurch verstärkt, dass die Fahrpreise jährlich erhöht werden bei einer gleichbleibenden oder sogar sinkenden Angebotsqualität des ÖPNV. Auch die zunehmend komplizierten Rahmenbedingungen durch das Tarif- und Verbundsystem erschweren Fahrgästen die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Einfachheit eines Preissystems ist daher genauso wichtig wie die Preishöhe, um den Modal Split zu steigern (KRÄMER, 2010: 133). Handlungsbedarf besteht hier vor allen Dingen in der Balance zwischen einer benutzerfreundlichen Bedienung und der gerechten Tarifierung (vgl. DZIEKAN & ZISTEL, 2018: 368). Zwar wird in naher Zukunft ein einheitliches elektronisches Fahrkartensystem („eTicketing“) eingeführt. Doch dies beseitigt nicht das Grundproblem der steigenden Fahrpreise und damit des negativen Images des teuren ÖPNV.

Im Vergleich bietet der PKW vermeintlich Komfort, zeitliche Flexibilität und eine individuell höhere Kosteneinsparung. Fälschlicherweise werden jedoch aus Gründen der Einfachheit im direkten Preisvergleich nur die Kraftstoffkosten und die (teureren) Fahrkarten im Gelegenheitsverkehr gegenübergestellt (WALUGA, 2017: 81). Dabei ist der PKW teurer als er wahrgenommen wird. Schließlich müssen bei der Berücksichtigung der Kosten auch die Anschaffungskosten, die Abschreibung, die Betriebskosten, Parkgebühren, sonstige Fixkosten und die Kosten für Wartung und Reparatur miteinberechnet werden. Hinzu kommt, dass die PKW-Nutzung die Öffentlichkeit zusätzlich noch durch externe Kosten belastet. Der Faktor zeitliche Flexibilität muss außerdem in Relation zur Situation gesetzt werden. Besonders zur Hauptverkehrszeit (HVZ), wo sich meist Staus auf den Hauptverkehrsstraßen bilden, und bei der langwierigen Parkplatzsuche im urbanen Raum bietet der PKW keinen nennenswerten Vorteil gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln. Dagegen wirkt sich der Fahrkomfort stark auf die Verkehrsmittelwahl aus und sollte bei der Steigerung der

Kundenzufriedenheit im öffentlichen Nahverkehr nicht unterschätzt werden. Besonders in diesem Bereich haben öffentliche Verkehrsmittel gegenüber dem PKW oft das Nachsehen (vgl. ACE, 2016: 4 f.).

Das Dilemma im ÖPNV besteht außerdem darin, dass die Senkung der Fahrpreise im Gelegenheitsverkehr nicht automatisch mit einer besseren Qualität einhergeht. Denn um eine bessere Qualität zu gewährleisten, muss zunächst investiert werden, was meist wiederum zu steigenden Fahrpreisen führt, wenn alle anderen Finanzierungsquellen schon voll ausgeschöpft worden sind.

Erschwert wird diese problematische Lage durch ein kompliziertes Finanzierungsgeflecht im deutschen ÖPNV, welches historisch gewachsen ist. Unabhängig davon sollen Verkehrsunternehmen nach dem Gesetz eigenwirtschaftlich handeln, um die öffentliche Hand so gering wie möglich zu belasten. Wichtigstes Finanzierungsinstrument im ÖPNV ist die Fahrgeldeinnahme. Nach wie vor bleibt die Frage offen, ob eine jährlich steigende Fahrpreiserhöhung zur Kostendeckung gerechtfertigt ist, wenn sich gleichzeitig die Angebote im ÖPNV nicht verbessern oder sich sogar verschlechtern. Die Fahrpreiserhöhungen werden zum einen bedingt durch die Höhe der öffentlichen Zuschussung in den jeweiligen Verkehrsunternehmen und zum anderen durch die steigenden Energie-, Personal- und Betriebskosten. Hier steht der Nahverkehr unter erhöhtem Handlungsdruck.

Aktuell wird darüber diskutiert, ob eine Nahverkehrsabgabe bzw. ÖPNV-Abgabe als Nutznießerfinanzierung eingeführt werden soll. Denn auch indirekte Nutzer profitieren von einem gut ausgebauten ÖPNV-Angebot.

5. Methodisches Vorgehen

Das methodische Vorgehen dieser Arbeit ist in zwei wesentlichen Schritten aufgebaut:

1. **Literaturrecherche bzw. -analyse**
2. **Qualitative Forschungsmethode**

Grundlegend für den gesamten Arbeitsprozess ist zunächst die Literaturrecherche. Die Literaturrecherche gliedert sich im Wesentlichen in den drei Arbeitsschritten Literatursuche, -auswahl und -beschaffung (UNIVERSITÄT BIELEFELD, o.J.: 1). Die intensive Auseinandersetzung mit Primär- und Sekundärliteratur schafft einen umfassenden Überblick über das Thema dieser Arbeit und unterstützt auch bei der Eingrenzung der Literaturliste (vgl. ebd.). Bereits gelesene Texte geben in deren Quellenverweisen häufig Hinweise auf weiterführende Literatur, worauf Bezug genommen werden kann. Hierbei wurde darauf geachtet, dass das „Schneeballsystem“ nicht exzessiv genutzt wird, da einige Autoren sich gegenseitig zitieren und die Verwendung dieser Literatur somit nicht zielführend ist (vgl. SESINK & ISKE, 2010: 52 ff.).

Die zielgerichtete und systematische Literaturanalyse gestaltet sich mit zunehmender inhaltlichen Tiefe als schwierig. Dazu wurde bereits in Kapitel 2 „Forschungsstand und Grenzen der Arbeit“ Stellung genommen. Bisher wurde das 365-Euro-Ticket in überschaubarem Umfang in einem anderen Kontext untersucht. Zum einen beziehen sich die wenigen wissenschaftlichen Arbeiten hauptsächlich auf das „Wiener Modell“ (vgl. SOMMER & BIELAND, 2018). Auf der anderen Seite wurde der „Wiener Weg“ anhand von quantitativen Datenerhebungen analysiert (vgl. CIVITY, 2019). Eine Untersuchung von konkreten Fallbeispielen eines solchen Tarifkonzeptes in deutschen Städten hat es bisher noch nicht gegeben, da das Modell erst Anfang 2019 im Rahmen von Lead City in Bonn und Reutlingen eingeführt worden ist. Daher bietet es sich für die Beantwortung der Leitfragen in dieser Arbeit an, eigene Daten und Informationen durch eine **qualitative Forschungsmethode** zu generieren.

5.1. Qualitative Forschungsmethode: Experteninterviews

Qualitative Forschungsmethoden, in Form von Experteninterviews, eignen sich für Fragestellungen, wie sie in dieser Arbeit formuliert wurden, besonders gut. Ziel des Experteninterviews ist der Zugang zum Fach- und „Insiderwissen“ einer Person (MEUSER & NAGEL, 1991: 466). Experten kommen für diese Arbeit dann in Frage, wenn diese über

exklusives Wissen über Abläufe, Vorhaben und Entscheidungsstrukturen innerhalb einer Organisation bzw. Institution verfügen, welches in der Regel nur einem ausgewählten Personenkreis bereitgestellt wird. Dies trifft vor allen Dingen auf das Lead City-Projekt in Bonn zu.

Abgesehen vom Einblick in jene Vorgänge zeichnen sich Experten neben ihrem Betriebswissen auch durch spezifisches Handlungs- und Erfahrungswissen aus. In diesem Kontext werden alle Experten nicht im Sinne von Privatpersonen oder Individuen befragt, sondern als Personen, die bestimmte Gruppen repräsentieren.

Die durchgeführten Experteninterviews in dieser Arbeit sind sowohl **systematisierend** als auch **explorativ** ausgerichtet (vgl. BOGNER ET AL., 2002).

Von systematisierenden Interviews wird gesprochen, wenn diese auf eine systematische und lückenlose Informationsgewinnung abzielen (BOGNER & MENZ, 2002: 37). Die thematische Vergleichbarkeit nimmt hierbei einen hohen Stellenwert ein. Für die vorliegende Untersuchung steht jedoch nicht nur die Erhebung von objektiven Wissen im Vordergrund, sondern auch die subjektive Erfahrung und Deutung der Experten. Zweck von systematisierenden Experteninterviews ist außerdem, Vergangenes möglichst präzise und korrekt zu rekonstruieren (GLÄSER & LAUDEL, 2010: 14). So ist bspw. der Vorgang zur Umsetzung des 365-Euro-Tickets im Rahmen von Lead City ein wichtiger inhaltlicher Bestandteil des Hauptkapitels dieser Arbeit.

Experteninterviews können mit Blick auf den erforschenden Charakter dieser Untersuchung auch als explorativ angesehen werden (BOGNER & MENZ, 2002: 17). Dies bedeutet, dass der Fokus inhaltlich auf der thematischen Sondierung liegt. Somit wird keine Vollständigkeit angestrebt und auch die Vergleichbarkeit ist weniger entscheidend. Entscheidend sind hier die Erweiterung des bereits vorhandenen Wissensstandes und die zusätzliche Informationsgewinnung zum 365-Euro-Ticket. Das explorative Forschungsdesign dieser Methode wird dadurch begründet, dass sich die bereits eingeführten 365-Euro-Tickets in deutschen Städten noch in der Pilotphase befinden.

5.2. Auswahl der Experten

Die Auswahl der Experten erfolgte nach einem bewusst-spezifischen Auswahlverfahren (MATTISSEK et al., 2013: 189 f.). In dieser Untersuchung richtet sich die Auswahl der Experten (vgl. UNIVERSITÄT TRIER, 2002: 2).

Methodisches Vorgehen

- ...nach der Auswahl bestimmter Unternehmen, Vereine, Verbände, Organisationen, Institutionen,
- nach Position und fachlicher Erfahrung von relevanten Akteuren
- sowie nach Einflussmöglichkeiten bzw. Beteiligung von Personen an relevanten Entscheidungen bzw. Handlungen.

Ausgehend von diesen Kriterien wurde eine Auswahl von Akteuren getroffen, die unmittelbar im Projekt Lead City in Bonn involviert sind. Darüber hinaus wurde darauf geachtet, dass sowohl die (**interne**) Bonner Perspektive als auch die **semi-interne** und **externe** Sichtweise erfasst wird, um die Objektivität der Bonner Experten überprüfen zu können (s. Tab. 2). Aus diesem Grund wurde bei der Auswahl auch auf die Verschiedenheit der Experten geachtet.

Tab. 2: Übersicht der befragten Experten

	Experte/in	Institution	Fachwissen	Befragungsform
interne Sichtweise	Bleich, A.	Bundesstadt Bonn	Lead-City Bonn, 365-Euro-Ticket Nahverkehrsplanung (ÖPNV/SPNV)	Face-to-Face-Interview
interne Sichtweise	Triemer, S.	Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS)	Lead-City Bonn, 365-Euro-Ticket Vertrieb / Tarif	Telefon-Interview
semi-interne Sichtweise	Bohnet, R.	VCD Bonn / SPD Bonn	Verkehrspolitik, -ökologie & -soziologie	Face-to-Face-Interview
semi-interne Sichtweise	Ignatowitz, H-W.	Fahrgastverband PRO BAHN Regionalverband Rheinland e.V.	ÖPNV & SPNV Fahrgastinteressen	Telefon-Interview
externe Sichtweise	Dr. Kalleicher, D.	traffiQ lokale Nahverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt a.M.	ÖPNV-Finanzierung 365-Euro-Seniorenticket 365-Euro-Schülerticket Hessen	Face-to-Face-Interview
externe Sichtweise	Meier, H.	traffiQ lokale Nahverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt a.M.	Grundsatzplanung Angebotsplanung Nahverkehr	Face-to-Face-Interview

Quelle: Eigene Darstellung

Aus Tabelle 2 kann entnommen werden, dass insgesamt sechs Experten ausgewählt wurden.

Herr **Bleich** und Herr **Triemer** wirken bei der Planung und Umsetzung des 365-Euro-Tickets im Rahmen von Lead City in Bonn mit und sollen die interne Sichtweise

zum neuen Tarif darstellen. Während Herr Bleich mehr auf die Nahverkehrsplanung als Vertreter der Stadt Bonn eingeht, gibt Herr Triemer überregionale Einblicke in die Tarifstruktur und das Einnahmenmanagement des VRS. Im Fokus stehen bei diesen Befragungen die internen Vorgänge und Abläufe zum 365-Euro-Ticket in Bonn.

Die für diese Arbeit ausgewählten semi-internen Experten sind Herr **Bohnet** (VCD / SPD Bonn) und Herr **Ignatowitz** (PRO BAHN). Als Vertreter ihres Vereins, im Falle von Herrn Bohnet auch einer Partei, sollen diese eine kritische Perspektive auf die Umsetzung des 365-Euro-Ticket in Bonn einnehmen. Zwar sind sie als semi-interne Experten nicht in den Umsetzungsprozess des Projekts Lead City eingebunden. Vorteilhaft ist aber neben ihrem Fachwissen auch ihre regionale bzw. lokale Ortskenntnis für diese Untersuchung. Thematischer Schwerpunkt für diese Experten sind soziale, ökologische und verkehrspolitische Aspekte sowie allgemeine Fahrgastinteressen im ÖPNV.

Frau Dr. **Kalleicher** und Herr **Meier** konnten als externe Gesprächspartner der lokalen Nahverkehrsgesellschaft traffiQ aus Frankfurt a.M. gewonnen werden. Es wurde darauf geachtet, dass die Bonner Perspektive durch eine externe Sichtweise objektiv überprüft wird. Im Auftrag des Landes Hessen hat Frankfurt bereits das „Schülerticket Hessen“ zum Kundenabgabepreis von 365 Euro zum Schuljahr 2017/2018 eingeführt und die eigene Jahreskarte für diese Kundengruppe vom Markt genommen. Durch ihre Erfahrung zum 365-Euro-Schülerticket, insbesondere im Hinblick auf die Finanzierung und Angebotsplanung im Nahverkehr, sind die genannten Experten somit geeignete Gesprächspartner für diese Arbeit.

Mithilfe von individuell angepassten Anschreiben und nach erfolgreicher Kontaktaufnahme zu den Experten wurden in vier Fällen die Daten in einem Face-to-Face-Interview erhoben (vgl. MATTISSEK et al., 2013: 92 f.). In zwei Fällen wurde aus zeitökonomischen Gründen jeweils ein Telefoninterview durchgeführt (s. Tab. 2) (vgl. MEIER KRUKER & RAUH, 2016: 104 f.).

5.3. Entwicklung des Leitfadens

Für die strukturierte Durchführung der Experteninterviews diente ein Leitfaden. Hierdurch sollte sichergestellt werden, dass alle Aspekte, die für die Fragestellung relevant sind, abgefragt werden. Damit wird das Risiko vom Thema „abzuschweifen“ minimiert (LAMNEK, 1995: 100 ff.). Der Leitfaden strukturiert die Gesprächssituation und vermeidet ungewollt falsche Frageformulierungen (MATTISSEK et al., 2013: 168). Folglich

wird der qualitativ-inhaltliche Vergleich der Interviews bei der Auswertung erleichtert (ebd.).

Um der Prozesshaftigkeit qualitativer Forschung gerecht zu werden, ist der Leitfaden jederzeit modifizierbar (LAMNEK, 1995: 100 ff.). Sollten Verständnisprobleme bei den Aussagen der Experten entstehen, konnten jederzeit Rückfragen gestellt werden. Ebenso ist es möglich, die Reihenfolge der Fragen dem thematischen Fluss des Interviews anzupassen. Abhängig von den Gesprächspartnern, wird der Leitfaden gemäß dem Fachwissen und der Erfahrung angepasst bzw. mit weiteren Fragen erweitert.

Inhaltlich orientiert sich der Leitfaden an der **STEEP-Analyse**, die die Themen des Gesprächs vorgab (s. Tab. 3). Diese zielt auf die Untersuchung **soziokultureller, verkehrsplanerischer, verkehrswirtschaftlicher, ökologischer** und **verkehrspolitischer** Aspekte ab. Sie kann somit als thematisches Raster für die Analyse verstanden werden. Ihr Name ist ein Akronym und leitet sich aus den Anfangsbuchstaben der englischen Begriffe der einzelnen Themenbereiche **S**ocial, **T**echnological, **E**conomic, **E**nvironmental und **P**olitical ab. Die Idee geht auf die **PESTEL-Analyse** zurück. Dieses Instrument wurde in der Wirtschaftswissenschaft entwickelt, um das Umfeld eines Unternehmens im Hinblick auf unterschiedliche Marktgegebenheiten, Entwicklungen und Auswirkungen zu untersuchen (THEOBALD, o.J.: 5).

Tab. 3: Analyseaspekte auf Grundlage der STEEP-Analyse

sozial-kulturell	verkehrsplanerisch	verkehrswirtschaftlich	ökologisch-geographisch	verkehrspolitisch
<ul style="list-style-type: none"> • Gesellsch. Akzeptanz • Integrative Wirkung • Ländliche Bevölkerung • Mobilitätskultur • Nutzergruppen • Pendler • Soziale Gerechtigkeit • Sozio-demographische Merkmale • Verkehrsverhalten 	<ul style="list-style-type: none"> • Angebotserweiterung • HVZ / NVZ Erweiterung • Kapazitätserweiterung • ÖPNV-Bevorrechtigung • Personalaufstockung • Push-Pull-Maßnahme • Verkehrsinfrastrukturausbau • Verdichtung / Vertaktung 	<ul style="list-style-type: none"> • Einnahmenmanagement • Finanzierung • Kosten • Marketing • Parkraumbewirtschaftung • Push-Pull-Maßnahme • Staatliche Bezuschussung • Staatliche Förderung • Tarifpolitik/-gebiet • Vertriebsstrategie 	<ul style="list-style-type: none"> • Emissionen • Flächeninanspruchnahme • Luftverschmutzung • Nachhaltige Entwicklung • Stärkung des Umweltverbundes • Umweltbelastung 	<ul style="list-style-type: none"> • EU-Klage • Lead-City-Programm • Standpunkte der lokalen Vereine / Organisationen • Verkehrswende • Verkehrspolitische Rahmenbedingungen

Quelle: Eigene Darstellung

Wie Tabelle 3 deutlich macht, ist dieses Analyseraster im Vergleich zur STEEP-Analyse umfangreicher, weil dieses auch **rechtliche** (engl. *legal*) Aspekte in die Untersuchung einbezieht. Außerdem sollte bei der technologischen Komponente bspw. die Informations- und Kommunikationstechnologie analysiert werden (ebd.). Im erweiterten Sinne kann aber auch die (Verkehrs-) Infrastruktur dazugezählt werden, weshalb für diese STEEP-Analyse die Verkehrsplanung als relevantes

Untersuchungskriterium bestimmt worden ist. Mit Blick auf den Leitfragen dieser Arbeit, werden die rechtlichen Analyseaspekte nicht näher untersucht.

Da aufgrund der angestrebten Unterschiedlichkeit nicht jeder Experte zu allen Bereichen qualifizierte Aussagen treffen kann, wurde der Leitfaden in einem weiteren Schritt entsprechend individuell angepasst. Für die optimale Vorbereitung auf das gemeinsame Gespräch wurde den Experten im Vorfeld der Leitfaden zugeschickt. Um eine möglichst hohe Mitwirkungsbereitschaft zu erzielen und dennoch ausreichend Informationen für die Beantwortung der Fragestellung zu erhalten, wurde darauf geachtet, dass jedes Interview ca. 60 Minuten dauert. Dieser zeitliche Rahmen für das Interview wurde mit den Gesprächspartnern abgestimmt.

5.4. Datenaufbereitung und -auswertung

Alle Interviews wurden mit der Software MaxQDA (VERBI 2017) in Form einer Audiodatei dokumentiert. Dadurch sollte die Auswertung, insbesondere die Transkription, vereinfacht werden. Hierzu wurden die Tonaufnahmen mit Hilfe von Microsoft Word ins Standarddeutsch transkribiert. Dabei wurde darauf verzichtet, den Dialekt und gesprächsbedingte Satzbaufehler darzustellen, wodurch die Lesbarkeit erleichtert wird.

Dieses Transkriptionsverfahren eignet sich für die vorliegende Untersuchung, da für die Fragestellung weniger der genaue Wortlaut der Experten entscheidend ist, als vielmehr der Kern ihrer Aussage (MATTISSEK ET AL., 2013: 192 ff.). Die gewonnenen Texte bilden die Grundlage für die interpretative Auswertung (MATTISSEK ET AL., 2013: 192). Diese erfolgte anhand eines mehrstufigen Kodierungsverfahrens (MATTISSEK ET AL., 2013: 200). Es wurde somit eine relativ stark strukturierte Auswertungstechnik angewandt. Dazu wurden die gewonnenen Texte im Programm MaxQDA nach Themen, wie z.B. *Push-Pull-Maßnahme*, *Finanzierung* oder *Angebotserweiterung*, kodiert (vgl. MATTISSEK ET AL., 2013: 202 ff.). Die Themen ergaben sich aus den konkreten Fragestellungen dieser Arbeit, basieren auf Grundlage der STEEP-Analyse und orientieren sich stark an dem Leitfaden, wobei die einzelnen Kategorien induktiv, also anhand des Materials, gebildet wurden (KUCKARTZ, 2016: 64). So wurde Schritt für Schritt ein hierarchisch organisierter Codebaum angelegt und jeder Text codiert (KUCKARTZ, 2016: 38 f.). Die einzelnen Transkripte der jeweiligen Experten können im Anhang dieser Arbeit nachgelesen werden. Die Zitierung der Textpassagen aus diesen Transkripten erfolgt unter Angabe des Experten und der Zeilenangabe (Bsp.: „MÜLLER: Z. 10-12“).

6. Das 365-Euro-Ticket im Vergleich

Für das 365-Euro-Ticket existieren im deutschsprachigen Raum unterschiedliche Synonyme (s. Tab. 4). Dazu gehören die häufig genannten Begriffe *365-Euro-Jahreskarte* und *365-Euro-Jahresabo(nnment)*, welche den Tarif als Zeitkarte hervorheben. Je nachdem für welche Nutzergruppen das Ticket gilt, variieren entsprechend auch die Bezeichnungen (z.B. *365-Euro-Schülerticket* und *Seniorenticket* in Hessen) (HMWEVW, o.J. & RMV, o.J.). Mit Bezug auf den Umweltaspekt eines solchen Tarifs wird es auch *Klimaticket* in Bonn bzw. als *1-2-3-Klimaticket* in Österreich genannt (BUNDESSTADT BONN, 2019a & VGN DIGITAL, 2019).

Alle Bezeichnungen haben gemein, dass mit einer Zeitkarte, für umgerechnet einen Euro pro Tag, öffentliche Verkehrsmittel in einem vorher festgelegten Bediengebiet für 365 Tage bzw. den Zeitraum eines Jahres uneingeschränkt genutzt werden können. Zur Vorbeugung einer Verwechslung wird nachfolgend für Wien die Bezeichnung *365-Euro-Ticket* verwendet und für Bonn *Klimaticket*.

Tab. 4: Übersicht der 365-Euro-Tickets (Auswahl) (Stand Juli 2019)

	Bezeichnung	Geltungsbereich	Berechtigte Nutzergruppen	Erstmalige Einführung
Österreich	1-2-3-Klimaticket	bis ganz Österreich	alle	In Planung
Salzburg	Regionenticket	Bundesland Salzburg	alle	Januar 2020
Wien	365-Euro-Jahreskarte	Kernzone Wien	alle	Januar 2012
Berlin	VBB-Abo-Azubi	VBB-Gebiet	Auszubildende, Berufsschüler, Beamtenanwärter, Freiwilligenbedienstete	August 2019
Bonn	Klimaticket 365-Euro-Ticket	Stadtgebiet Bonn	nur Neukunden	Januar 2019
Frankfurt a.M.	Schülerticket Hessen	Bundesland Hessen	Auszubildende, Schüler, Beamtenanwärter, Freiwilligenbedienstete	Schuljahr 2017/2018
Frankfurt a.M.	Seniorenticket	Bundesland Hessen	Ab 65 Jahren	Januar 2020
Reutlingen	365-Euro-naldo-Jahresabo	Reutlingen und Umgebung	alle	Januar 2019

Quelle: Eigene Darstellung

Der Umfang der genannten Begriffsvariationen weist bereits darauf hin, dass das Tarifmodell bereits in mehreren Städten und Regionen eine Anwendung gefunden hat. Erstmals wurde dieses Ticket jedoch 2012 in Wien eingeführt. Demzufolge wurde

seitdem auch die Bezeichnung *365-Euro-Ticket* durch die mediale Berichterstattung einer breiteren Öffentlichkeit bekannt.

Auffallend ist, dass die österreichischen Tarifmodelle hierzu alle Nutzergruppen miteinbinden, während die deutschen Äquivalente sich größtenteils auf bestimmte Zielgruppen konzentrieren (s. Tab. 4). Dies hängt damit zusammen, dass sich die deutschen Tarifmodelle zum 365-Euro-Ticket im Vergleich zum Wiener Modell noch in einer frühen **Testphase** befinden, damit es sich schrittweise anpassen und weiterentwickeln kann. Andererseits ist die Einführung eines 365-Euro-Tickets in Deutschland an der Finanzierung/Förderung gebunden, die meist eingeschränkt oder gedeckelt ist. Da die nahverkehrsbezogenen Rahmenbedingungen in Deutschland sich von den österreichischen zum Teil erheblich unterscheiden, ist eine direkte Übertragbarkeit des Wiener Modells auf deutsche Städte derzeit schwierig. Die Umsetzung eines 365-Euro-Tickets soll im Folgenden konkret an den Fallbeispielen Wien und Bonn untersucht und verglichen werden.

6.1. Das Wiener Modell

Tab. 5: Kennzahlen der Stadt Wien von 2011 bis aktuell

	Kenngröße	Erhebungsstand	Kenngröße	Erhebungsstand	Δ
Fläche (in km ²)	414,9	2011	414,9	2018	-
davon Siedlungs- & Verkehrsfläche (in km ²)	206,5	2011	209	2018	1%
Bevölkerungsstand (insgesamt)	1.702.855	2011	1.897.491	2019	11%
Wanderungssaldo (Frau & Mann)	11.821	2011	5.679	2018	-52%
Schüler (alle Schulen)	225.414	SJ 2011/2012	235.295	SJ 2016/2017	4%
Studenten (alle Universitäten)	170.124	WS 2011/2012	194.154	WS 2017/2018	14%
Erwerbstätige (insgesamt)	948.871	2011	1.047.033	2018	10%
PKW (insgesamt)	674.526	2011	709.288	2018	5%
PKW pro 1.000 Einwohner	396,1	2011	373,8	2018	-6%
Tourismus - Anz. Übernachtungen	11.405.048	2011	16.483.497	2018	45%
Fahrgäste Bus, Straßenbahn und U-Bahn (in Mio.)	875	2011	961,7	2017	10%

Quelle: Eigene Darstellung nach STADT WIEN, 2019i

Als Hauptstadt und eines von neun Bundesländern der Bundesrepublik Österreich bildet Wien auch das wirtschaftliche und kulturelle Zentrum des Landes (SOMMER & BIELAND, 2018: 53). Mit **1,89 Mio.** angemeldeten Einwohnern, die auf einer Fläche von rund **414,9 km²** leben, ist Wien auch die bevölkerungsreichste Stadt Österreichs (STADT

WIEN, 2019i). Wird bei dieser Betrachtung das angrenzende Umland miteinbezogen, sind es im gesamten **Ballungsraum Wien** sogar **2,84 Mio.** Einwohner (EUROSTAT, 2019). Mit **209 km²** macht die Siedlungs- und Verkehrsfläche (SVF) mehr als die Hälfte der Gesamtfläche Wiens aus (MAGISTRAT DER STADT WIEN, 2018: 15). Trotz eines deutlich niedrigeren Wanderungssaldos zum Jahr 2018 im Vergleich zu 2011 ist der Bevölkerungsstand insgesamt um 11 Prozent gewachsen (s. Tab. 5). Im Betrachtungszeitraum nahm gleichzeitig auch die Zahl der Studierenden um 12 Prozent auf **194.154** zu, während der Anteil der Schüler bei **235.295** leicht angestiegen ist (ebd.). Proportional zur Bevölkerungsentwicklung nimmt auf dem gleichen Niveau auch kontinuierlich die Zahl der Erwerbstätigen zu. Insgesamt gehen rund **1,05 Mio.** Einwohner einer Erwerbstätigkeit in Wien nach (s. Tab. 5). Laut einer erstmaligen Studie zur Pendleranalyse pendeln mehr als **673 Tsd.** Erwerbstätige täglich in die Stadt Wien ein – das entspricht auf Grundlage der Erwerbstätigenzahlen von 2014 einer überdurchschnittlich hohen Berufseinpenderquote von rund **68 Prozent** (vgl. STADT WIEN, 2019i; SEISSER, 2016: 7).

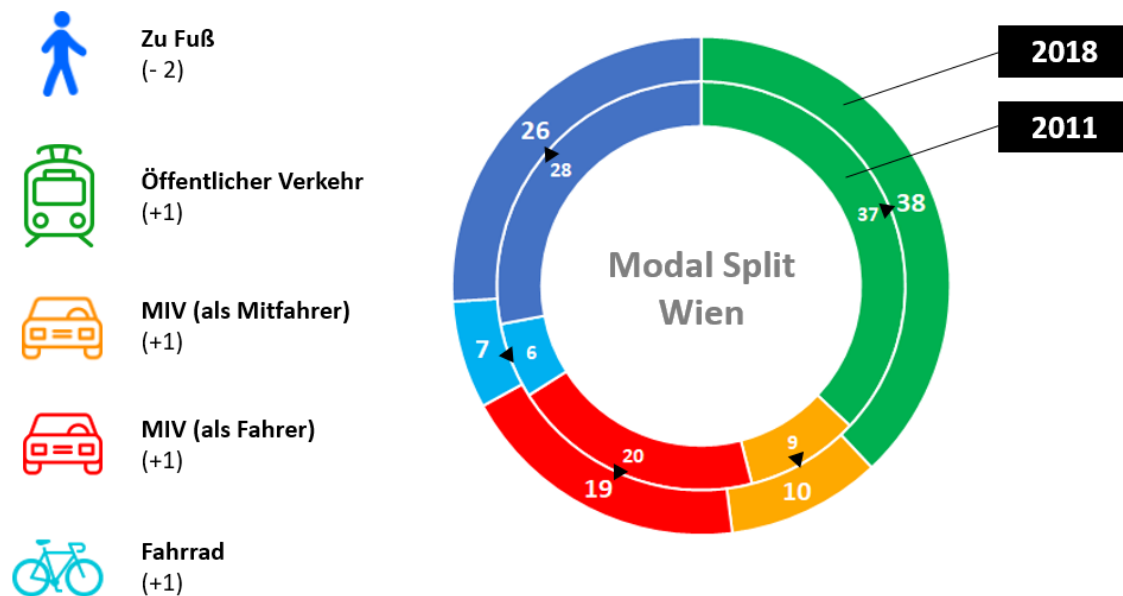
Mit ca. **374 PKW je 1.000 Einwohner** (EW) ist der Motorisierungsgrad im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten eher niedrig (Berlin: 330 PKW/1.000 EW, München: 520 PKW/1.000 EW) (s. Tab. 5 & SOMMER & BIELAND, 2018: 53). Tendenziell wird sich dieser Wert in den kommenden Jahren bei gleichbleibender Entwicklung weiter reduzieren (s. Tab. 5). Auf der anderen Seite ist die Zahl der angemeldeten PKW zwischen 2011 und 2018 um 5 Prozent auf rund **709.288** gewachsen (ebd.). Dies hängt damit zusammen, dass die inneren und äußeren Bezirke Wiens sich unterschiedlich entwickeln (WIENER ZEITUNG, 2019). Gerade in den Außenbezirken wo die Stadt zunehmend wächst und der ÖPNV-Erschließungsgrad noch niedrig ist, nimmt der PKW-Anteil vermehrt zu (ebd.). Letzterer geht im Kern der Stadt dagegen kontinuierlich zurück (ebd.). Weiterhin spiegelt der wachsende PKW-Bestand nicht zwangsläufig die Nutzung wider (ebd.). Wesentlich entscheidender ist daher die Verteilung der Wege auf die Bevölkerung in Wien, worauf später näher eingegangen wird (s. Abb. 9).

Letztlich kann noch genannt werden, dass Wien, als eines der beliebtesten Ziele im europäischen Städtetourismus, jährlich viele Besucher anzieht (SOMMER & BIELAND, 2018: 54). Zwischen 2011 und 2018 ist die Zahl der Übernachtungsgäste um 45 Prozent auf rund **16,5 Mio.** Übernachtungen gestiegen (s. Tab. 5).

Unabhängig von den realisierten verkehrlichen Maßnahmen ergeben sich damit bereits durch den Bevölkerungs- und Besucherzuwachs neue und potenzielle Fahrgäste. Durch die Zunahme ÖPNV-affiner Nutzergruppen, wie Studenten, Schüler

und auch Berufspendler, profitiert der Wiener Nahverkehr. Hinzu kommt, dass die Nutzung des PKW, aufgrund des zunehmenden Klima- und Gesundheitsbewusstseins sowie weiterer gesellschaftlicher Trends, tendenziell weiter sinkt. Die positive Entwicklung der genannten Kennzahlen spiegelt sich somit auch in der statistischen Erhebung der Fahrgastzahl im ÖPNV wider. Insgesamt nutzten im Jahre 2017 insgesamt rund **962 Mio.** Fahrgäste den ÖPNV in Wien (s. Tab. 5). Zwischen 2011 und 2017 konnte ein Fahrgastzuwachs von rund 10 Prozent verzeichnet werden (ebd.). Dieser Zuwachs ist zum Großteil auf raumstrukturelle Effekte zurückzuführen (demografische Veränderungen, Zunahme des Tourismus etc.) (SOMMER, 2018: 5). Etwa 30 bis 40 Prozent des Zuwachses können durch Maßnahmen, u.a. auch durch das Wiener Modell, erklärt werden (ebd.).

Abb. 9: Verkehrsmittelwahl von 2011 & 2018 in Wien (in Prozent)



Quelle: Eigene Darstellung nach ALMEDER, 2019: 19

Insgesamt hat sich der Modal Split in Wien von 2018 zu 2011 nur geringfügig verändert. Der Anteil des ÖV ist seit 2011 auf einem konstant hohen Niveau geblieben. Ein kausaler Zusammenhang zwischen dem 365-Euro-Ticket und dem Modal Split kann jedoch nicht direkt hergestellt werden. Der Weegeanteil öffentlicher Verkehrsmittel liegt in Wien im Verhältnis zu deutschen Großstädten auf einem deutlich höheren Niveau bei **38 Prozent**. In Deutschland liegen die höchsten ÖV-Anteile in Hamburg und Berlin gerade einmal bei 22 bzw. 25 Prozent (INFAS, 2019b: 13). Wien weist zwar einen relativ hohen ÖPNV-Anteil, dafür aber wiederum einen sehr niedrigen Fahrrad-Anteil auf (s. Abb. 9). Dieser liegt aktuell bei **7 Prozent**. In Deutschland liegt dieser durchschnittlich bei 11 Prozent (Stand 2017) (INFAS, 2019b: 13).

Im Fußverkehr ist der Weegeanteil in 2018 auf **26 Prozent** gesunken (s. Abb. 9). Ob der Rückgang des Fußverkehrs mit der Verlagerung auf den ÖPNV oder die anderen Verkehrsmittel zurückzuführen ist, lässt sich aus dieser statistischen Erhebung nicht beantworten. Nichtsdestotrotz soll nach aktuellem **Stadtentwicklungsplan (STEP) 2025** der Anteil des Umweltverbunds von aktuell 71 auf **80 Prozent** bis zum Jahr 2025 gesteigert werden (vgl. Abb. 9 & SOMMER & BIELAND, 2018: 56). Um dieses Ziel zu erreichen, müsste auch der MIV-Anteil reduziert werden. Aktuell sinkt zwar der Anteil der MIV-Fahrer, jedoch bleibt bei der Gesamtbetrachtung der Weegeanteil des MIV durch die Zunahme der MIV-Mitfahrer konstant bei **29 Prozent** (vgl. Abb. 9). Auf der einen Seite kann dies mit der unterschiedlichen ÖV-Erschließungsqualität im Zentrum und den äußeren Bezirken der Stadt erklärt werden. Was hier nicht abgebildet ist, ist die Nutzung von Carsharing-Angeboten in Wien. Dadurch kann andererseits begründet werden, dass die Zahl der MIV-Mitfahrer in diesem Betrachtungszeitraum leicht höher liegt, als in den Jahren zuvor. Grundsätzlich lässt sich aus den Kennzahlen und dem Modal Split in Wien ablesen, dass der ÖPNV gegenwärtig und tendenziell eine gute Ausgangslage in Wien hat. Nachfolgend wird näher darauf eingegangen, in welchem Maße das 365-Euro-Ticket den städtischen Verkehr im Betrachtungszeitraum beeinflusst hat.

6.1.1. Verkehrspolitischer Hintergrund

Das 365-Euro-Ticket aus Wien wird in der aktuellen Debatte über neue Ansätze im ÖPNV, zur Reduzierung des MIV und der Luftschadstoffbelastung in deutschen Städten, meist als Vorbild genommen. Offiziell wurde dieses Ticket 2012 in Wien eingeführt und wird seitdem als erfolgreiches Tarifmodell in den Medien und in der Politik vermittelt.

Abb. 10: Verkehrspolitische Initiative des 365-Euro-Tickets in Wien

Wahlkampf Oktober 2010



Ziel: Jahreskarte für 100 €

Politischer Erfolg Ende 2011



Ergebnis: Jahreskarte für 365 €

Quelle: CIVITY, 2018: 2

Initiiert wurde diese Tarifreform von der ehemaligen Wiener Vizebürgermeisterin und Stadträtin **Maria Vassilakou** der **Wiener Grünen** (s. Abb. 10 & DIE PRESSE, 2011). Bereits zum Wahlkampf im Jahre 2010 hatte Vassilakou damit geworben, die „Öffi-Jahreskarte“ von ursprünglich 449 auf einen Kundenabgabepreis von 100 Euro abzusenken, was der Wiener Bürgermeister Michael Häupl (SPÖ) nach der Bildung der rot-grünen Stadtregierung, aufgrund der finanziellen Hürden, für nicht realisierbar hielt (ebd.). Anfangs sollte der Preis einer Jahreskarte in Wien sogar auf 500 Euro steigen (VCD NÜRNBERG, 2014: 1). Häufig genannte Argumente, die gegen diese Tarifreform sprachen, waren (ebd.):

- Die Tarifreform führt zu einer zusätzlichen Belastung der Verkehrsbetriebe.
- Der Zuschussbedarf wird stark steigen.
- Das Investitionsprogramm wird gefährdet.
- Die günstige Jahreskarte gefährdet das bestehende Tarifgefüge.
- Die Qualität – letztere werde bei einem vergünstigten Tarif sinken.

Auch Wissenschaftler und Verkehrsexperten sahen für diese Tarifreform keinen Bedarf. Preissenkungen im ÖPNV-Tarif würden nicht wesentlich mehr Nachfrage generieren, da der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel am Gesamtverkehrsaufkommen in Wien bereits überdurchschnittlich hoch war (DER STANDARD, 2011a). Im Vergleich zwischen Städten aus Österreich, Deutschland und der Schweiz lagen die Wiener Ticketpreise im Kurzzeit- und Dauerkartensegment zudem deutlich niedriger (ebd.).

Ein Großteil der Wiener Einwohner hätte laut einer Umfrage aus dem Jahr 2009 eine Fahrpreiserhöhung der Jahreskarte auf 500 Euro akzeptiert (ebd.). Trotz anfänglicher Skepsis und Widerstände konnten die SPÖ und die Wiener Grünen sich schließlich auf das gemeinsame Projekt einigen. So wurde das 365-Jahresticket am 01. Januar 2012 über die Wiener Linien, dem städtischen Verkehrsbetrieb, eingeführt (DER STANDARD, 2011b).

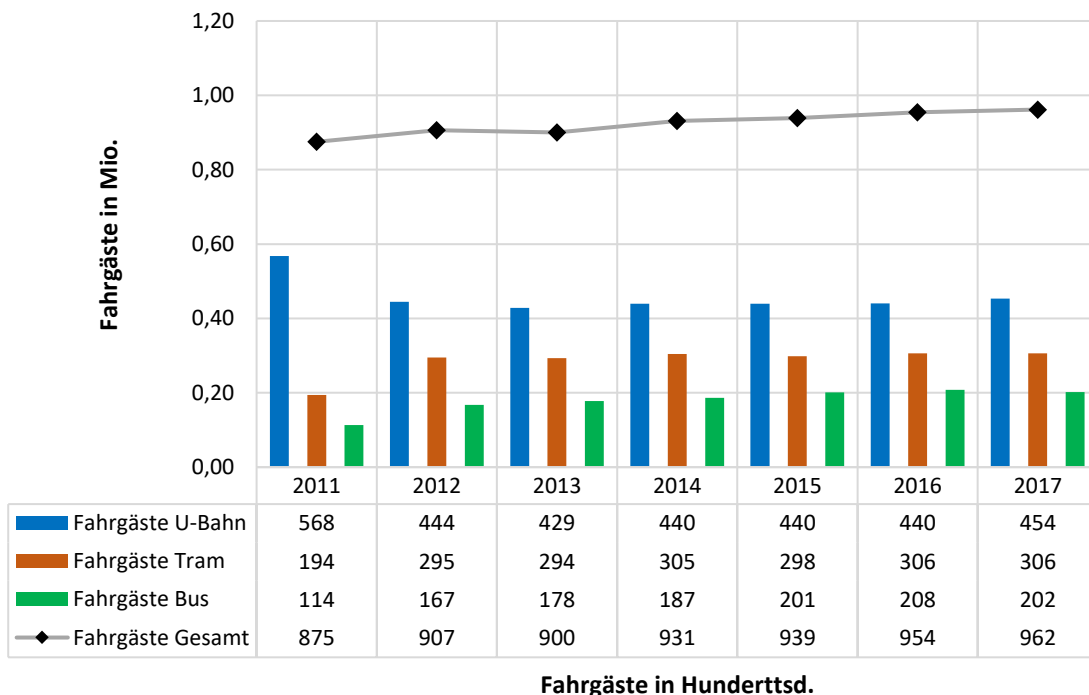
Ziel dieser Tarifreform ist es, einen erhöhten Anreiz für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu schaffen und Gelegenheitskunden als Dauerkunden langfristig an den ÖPNV zu binden (VCD NÜRNBERG, 2014: 1).

6.1.2. Angebotserweiterung und -verbesserung als Pull-Maßnahme

Während des Betrachtungszeitraums 2011 bis 2018 wurde der ÖPNV in Wien durchgehend ausgebaut. Für die Erweiterung des ÖV-Angebotes ist nicht, wie oft angenommen, allein die Einführung des 365-Euro-Tickets ausschlaggebend. Viele verkehrsplanerische Maßnahmen wurden in Wien bereits über viele Jahrzehnte hinweg durchgeführt. So war das U- und S-Bahnnetz schon vor der Tarifreform relativ gut ausgebaut (STADT WIEN, 2019d). Durch den Ausbau des S-Bahn-Netzes soll ein attraktiver öffentlicher Schienenverkehr zwischen Stadt und Region für Pendler geschaffen werden (STADTENTWICKLUNG WIEN, 2013: 51). Weitere Planungen und Umsetzungen zielten darauf ab, dass die wohnende Bevölkerung in der Peripherie besser durch ÖPNV-Angebote angebinden wird (SOMMER & BIELAND, 2018: 54).

Um den Weegeanteil des ÖV zu steigern, wurden einzelne U-Bahn-Linien schrittweise verlängert und das Angebot entsprechend erweitert (ebd.). Welche Bedeutung die U-Bahn für Wien hat, zeigen nachfolgend die einzelnen Fahrgastzahlen:

Abb. 11: Entwicklung der Wiener Fahrgastzahlen in U-Bahn, Tram & Bus



Quelle: Eigene Darstellung nach STADT WIEN, 2019i

Insgesamt sind die Fahrgastzahlen im Betrachtungszeitraum relativ konstant gestiegen, doch diese haben sich besonders seit der Tarifreform im Jahre 2012 unter den drei öffentlichen Verkehrsmitteln U-Bahn, Straßenbahn und Bus verschoben (s. Abb. 11). Noch bis 2011 hat die Wiener U-Bahn einen Fahrgastanteil von 568 Tsd. gehabt, während dieser nun um ca. **20 Prozent** auf 454 Tsd. im Jahre 2017 gesunken

ist (vgl. Abb. 11). In der Gesamtbetrachtung bleibt die U-Bahn trotzdem weiterhin das Verkehrsmittel mit den meisten Fahrgästen und bildet somit eine wichtige Stütze im Wiener Nahverkehr.

Dagegen können Straßenbahnen und Busse im Vergleich zu 2011 einen positiven Fahrgastzuwachs von bis zu **77 Prozent** in 2017 verzeichnen (vgl. ebd.). Ungeachtet davon fungieren Straßenbahnen und Busse in Wien als wichtige Zubringer zum U-Bahn- bzw. S-Bahn-Netz, weshalb der Aufbau **tangentialer Verbindungen** eine so hohe Priorität in der Planung der Stadt hat (SOMMER & BIELAND, 2018: 54). Besonders Straßenbahnen ergänzen das U-Bahn-Netz effektiv, indem letzteres einen hinreichend großen Einzugsbereich erhält, der für eine hohe Auslastung und den wirtschaftlichen Betrieb notwendig ist (STADT WIEN, 2019c). Einerseits erschließen sie dadurch große Gebiete flächenhaft, andererseits schließen sie Lücken im Verkehrsnetz (Erschließungs- und Verbindungsfunktion) (ebd.).

Unter der Devise "Halt nur an Haltestellen" werden in folgenden Bereichen Maßnahmen umgesetzt, die die Leistungsfähigkeit und Attraktivität von Straßenbahn und Busse in Wien steigern sollen (ebd.):

- **ÖPNV-Bevorrechtigung/Beschleunigung**

- Programmierung von Lichtsignalanlagen (LSA) zur Beschleunigung von Straßenbahnen und Bussen im Straßenverkehr

- Schaffung eigener und unabhängiger Gleiskörper und Busspuren

- Reisegeschwindigkeiten von mehr als 20 Stundenkilometern in Stadtrandgebieten und mehr als 15 Stundenkilometern im dicht bebauten Gebiet als Zielvorgabe

- **Fahrgastkomfort**

- Verbesserung des Fahrgastkomforts an Haltestellen (Sitzgelegenheiten, Witterungsschutz, barrierefreier Einstiegsbereich)

- **Fahrgastinformation**

- Verbesserung der Fahrgastinformation (Fahrpläne, Netzpläne, Leucht-Anzeigen)

Für die räumliche Entwicklung Wiens ist eine Zusammenarbeit zwischen Verkehrs- und Stadtplanung von großer Bedeutung. Dass das U-Bahn-Netz somit einen wesentlichen Entwicklungsfaktor der Wiener Stadtentwicklung darstellt, spiegelt sich auch in den verschiedenen U-Bahn-Ausbauphasen seit 1969 wider (STADT WIEN, 2019d). Bereits abgeschlossen sind die Phasen 1 bis 3 (ebd.). Nachfolgend wird die für diesen Untersuchungszeitraum relevante 4. Ausbauphase von insgesamt 5 vorgestellt:

Abb. 12: 4. Ausbauphase der Wiener U-Bahn 2010 bis 2026



Quelle: ALMEDER, 2019: 31

In Wien wird netzübergreifend ein konsequenter und zügiger Ausbau umgesetzt. Die ersten U-Bahn-Ausbauphasen haben schon 1969 begonnen und schließen bisher immer an die nächste an, sobald eine Phase abgeschlossen ist (vgl. STADT WIEN, 2019d). Für die 4. Ausbauphase wurde die Ausweitung der **U1**, **U2** und der **U5** geplant.

Davon wurde bereits die U2 von der Station „Aspernstraße“ bis „Seestadt Aspern“ (4,3 Kilometer Länge) bereits realisiert und im Oktober 2013 eröffnet (STADT WIEN, 2019e). Die Seestadt Aspern war ein ehemaliges Flugfeld mit einer Gesamtfläche von ca. 240 Hektar (ALMEDER, 2019: 26). Für die Gestaltung dessen wurde beschlossen, einen städtebaulichen Ansatz mit Wohn- und Gewerbenutzung sowie nachhaltiger Verkehrsplanung anzuwenden (ebd.). Für den Endausbau im Jahre 2028 sind abgesehen von 20.000 Bewohnern auch genauso viele Arbeitsplätze (Gewerbe, Dienstleistungen etc.) vorgesehen (ebd.). Bereits im September 2014 konnten die ersten Wohnungen bezogen werden (ebd.). Die U2-Nord-Verlängerung ist die Voraussetzung für die Entwicklung des Stadtteils Aspern der Seestadt Wiens (STADT WIEN, 2019d). Mit

einer **hochrangigen Verkehrsanbindung** soll der Stadtteil die notwendige Anziehungskraft für Bevölkerung und Arbeitsplätze entwickeln (ebd.).

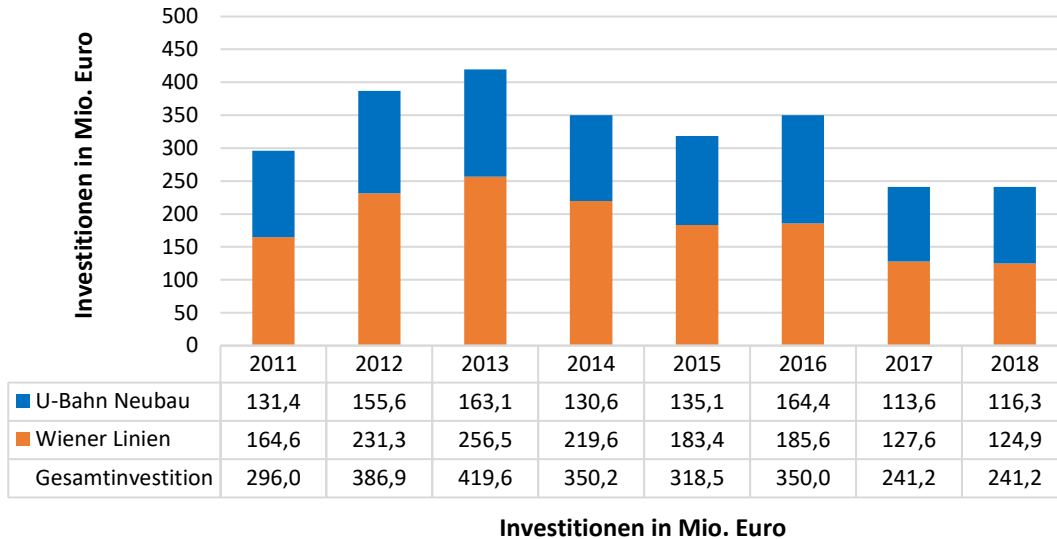
Die U1 von der Station „Reumannplatz“ bis nach „Oberlaa“ (4,5 Kilometer) wurde bis 2017 verlängert und ist seitdem in Betrieb genommen worden (ebd.). Die ursprünglich geplante Verlängerung der U2 von „Karlsplatz“ in Richtung Süden (Gudrunstraße) - "U2 Süd" - wurde zurückgestellt, da der Bedarf nicht mehr vorhanden war (ebd.). Dafür wird die erste Baustufe der neuen U5 und die Verlängerung der U2 in Richtung „Matzleinsdorfer Platz“ ("Linienkreuz U2/U5") in die 4. Ausbauphase mit aufgenommen und soll bis 2023 realisiert werden (ebd.).

Bei allen Bauvorhaben werden je U-Bahn-Linie 3 bis 5 neue Stationen hinzukommen, welche die Taktichte erhöht und den Einzugsbereich erweitert (vgl. Abb. 12). Doch besonders der Ausbau der U1 und U2 zeigt anschaulich, welche Bedeutung die tangentielle Verbindung sowie die Entwicklung der Peripherie hat (s. Abb. 12). Verkehrs- und Stadtplanung werden in Wien zusammen betrachtet. Grund für eine transdisziplinäre Herangehensweise ist, dass sich die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln besonders dort auszahlt, wo bereits eine hohe **Siedlungs-** und **Arbeitsplatzdichte** vorhanden ist oder zumindest geplant wird. Die Voraussetzungen für die U2, ohne den Umbau des ehemaligen Flugplatzes in der Seestadt Aspern, wären wegen ihrer peripheren Lage und aufgrund der damit dünnen Besiedlung suboptimal.

Ob grundsätzlich öffentliche Verkehrsmittel gegenüber einem PKW bevorzugt werden, ist sowohl von der **Angebotsqualität** als auch von der **Angebotsdichte** abhängig. Wien hat im Vergleich zu Berlin, Hamburg, Köln und München die größte Anzahl an Haltestellenabfahrten pro Hektar Siedlungs- und Verkehrsfläche (SVF) (CIVITY, 2017). Bei mehr als 8 km² SVF gibt es in Wien eine **Taktichte** von nahezu 290 Abfahrten pro Haltestelle (vgl. ebd.). In Berlin und München, wo es die meisten Abfahrten gibt, liegt diese bei etwa 270 auf einer SVF von weniger als 6 km² (vgl. ebd.). Dichte Taktverkehre führen Untersuchungen zufolge zu einer höheren ÖPNV-Nutzungsbereitschaft, da der Fahrplan als zuverlässiger wahrgenommen wird (CIVITY, 2017). Dagegen unterbinden niedrige Taktfrequenzen den spontanen Einstieg in öffentliche Verkehrsmittel (ebd.). 70 Prozent der Berufspendler aus der Peripherie fahren mit dem PKW zur Arbeit, während im Stadtzentrum die gleiche Anzahl an Personen kein PKW für den Arbeitsweg benutzt (BMVIT, 2012: 2). Durch eine vorausschauende und nachhaltige Planung der Stadt Wien wird versucht, dieser hohen Nutzung des PKW im Stadtrandbereich frühzeitig entgegenzuwirken.

Dementsprechend wird für die Erweiterung des Verkehrsangebotes eine hohe Summe ausgegeben, die zwischen 2011 und 2018 durchschnittlich bei **335 Mio. Euro** pro Jahr im Betrachtungszeitraum liegt (vgl. Abb. 13):

Abb. 13: Investitionsvolumen für den ÖPNV in Wien von 2011 bis 2018



Quelle: Eigene Darstellung nach ALMEDER, 2019: 33

Die Investitionen der Wiener Linien werden ausschließlich von der Stadt Wien getragen (ALMEDER, 2019: 33). Beim U-Bahn-Ausbau gibt es bestehende Vereinbarungen mit dem Staat Österreich, der 50 Prozent der Investitionskosten trägt. Die anderen 50 Prozent sind von der Stadt Wien zu finanzieren (ebd.). Generell zeigen die Zahlen, dass sich besonders in den ersten vier Jahren seit Einführung des 365-Euro-Tickets das Investitionsvolumen erhöht hat (vgl. Abb. 13). Zusammenfassend lässt sich damit sagen, dass Maßnahmen, wie jene in der 4. Ausbauphase, die Angebotsqualität und -quantität deutlich erhöht haben:

Tab. 6: Betriebsangaben der Wiener Linien von 2011 & 2018 (Auswahl)

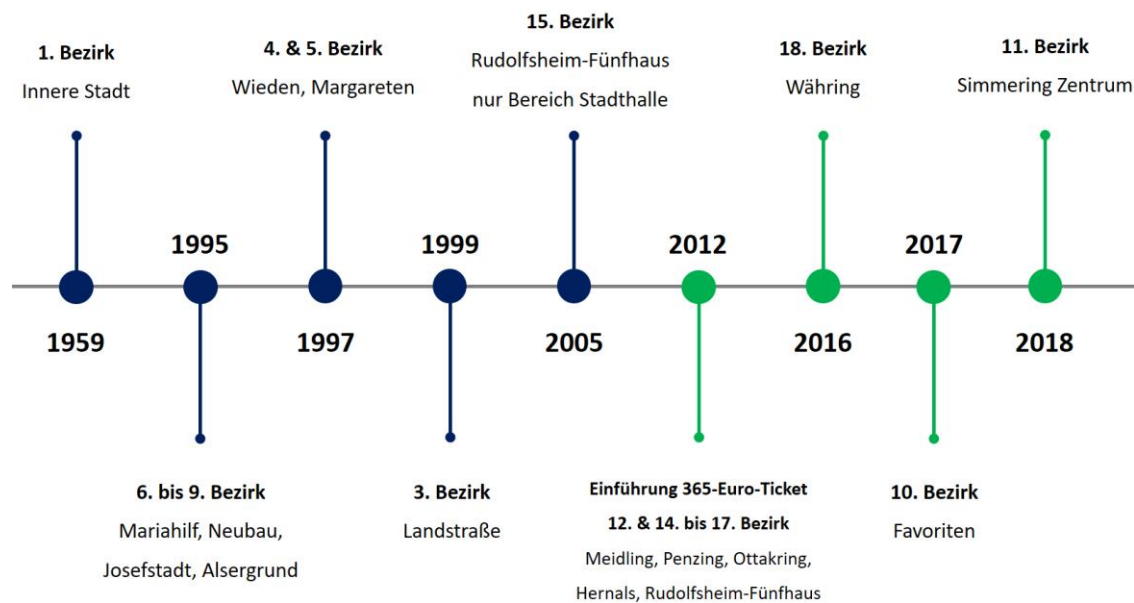
	2011	2018	Δ
Anzahl der Linien	123	162	+ 32 %
Anzahl Haltestellen	4.452	5390	+ 21 %
Linienlänge	937,4	1.151,50	+ 23 %
Gesamtgleislänge	648,3	670,3	+ 3 %
Verfügbare Plätze	258.398	262.402	+ 2 %
Platzkilometer (gesamt)	18.181,10	20.729,80	+ 14 %

Quelle: Eigene Darstellung nach WIENER LINIEN, 2012 & WIENER LINIEN, 2019a

6.1.3. Parkraumbewirtschaftung als Push-Maßnahme

Abgesehen von den Angebotsmaßnahmen im ÖPNV wird unterstützend auch der MIV-Anteil in Wien durch eine restriktive **Parkraumbewirtschaftung (PBW)** beeinflusst. Für je 30 Minuten wird aktuell eine Parkgebühr von 1,05 Euro erhoben, bei einer höchstzulässigen Abstelldauer von 1,5 bis drei Stunden, je nach Zone (STADT WIEN, 2019k). Die hohe Motorisierung der städtischen Bevölkerung und der PKW-orientierte Berufspendelverkehr führen zu Problemen im öffentlichen Straßenraum in dicht bebauten Stadtgebieten (STADTPLANUNG WIEN, 1997: 5). Der Wiener Gemeinderat hat daher bereits im **Verkehrskonzept 1994**, im **Klimaschutzprogramm 1999**, im **Masterplan Verkehr Wien 2003** und im **Fachkonzept Mobilität 2014** beschlossen, den Umweltverbund zu fördern sowie den Autoverkehr auf stadtverträglichere Verkehrsmittel zu verlagern (STADT WIEN, 2019b). Diese Beschlüsse in den genannten Jahren sind in Abbildung 14 als Zeitreihe dargestellt:

Abb. 14: Zeitliche Entwicklung der flächendeckenden PBW in Wiener Bezirken

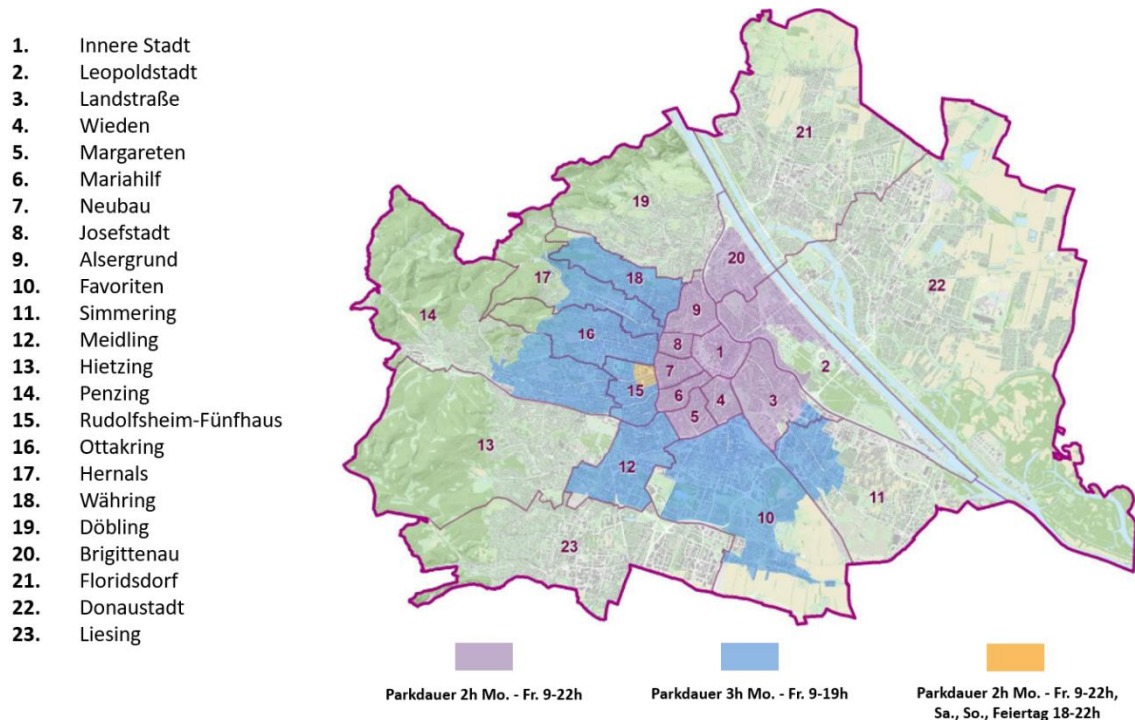


Quelle: Eigene Darstellung nach STADTPLANUNG WIEN, 1997: 5 ff. & STADT WIEN, 2019e

Die ersten gebührenfreien **Kurzparkzonen (KPZ)** wurden 1959 in der Inneren Stadt eingerichtet (STADTPLANUNG WIEN, 1997: 5). Im Laufe der Zeit wurden KPZ, bei einer maximalen Parkdauer von 2 bis 3 Stunden, kostenpflichtig auf ganze Stadtbezirke ausgeweitet (STADT WIEN, 2019e & vgl. Abb. 15). Am 1. März 2012, zeitlich parallel aber unabhängig vom Wiener 365-Euro-Ticket, wurde noch einmal die Kurzparkgebühr von 1,20 Euro auf 2 Euro pro Stunde angehoben (STADT WIEN, 2019e). Gebührenfreies Parken ist aktuell also nur noch im 13., 19. sowie im 21. bis 23. Bezirk möglich, die sich

alle in der Peripherie Wiens befinden. Hier ist die Parksituation aktuell weniger angespannt ist als im Stadtzentrum (vgl. Abb. 14 & 15).

Abb. 15: Kartografische Darstellung der PBW in Wien (Stand 2018)



Quelle: Modifiziert nach WINKLER, 2019: 4

Im Auftrag der Stadt Wien wurde eine Vorher-Nachher-Studie durchgeführt, um die Wirkung der Anhebung der Parkgebühr im März 2012 zu untersuchen. Die Ergebnisse hieraus haben gezeigt, dass der Rückgang in der Stellplatznachfrage durch Kurzparker mit einer hohen Wahrscheinlichkeit monokausal durch die Gebührenerhöhung von 2012 begründet werden kann (HÖSSINGER & UHLMANN, 2012: 27). Sowohl die Zahl der Stellplatzbelegung als auch die Anzahl der ankommenden **Kurzparker** hat mit einer hohen statistischen Signifikanz abgenommen (ebd.). Eine weitere Besonderheit ist, dass die Gebührenerhöhung und die verbesserte Überwachung ebenfalls zu einer Abnahme von verkehrsbehindernden **Falschparkern** und des **Parkplatzsuchverkehrs** geführt hat (HÖSSINGER & UHLMANN, 2012: 14). Dauerparker dürfen mit dem sog. „**Parkpickerl**“ oder auch „**Parkchip**“ in KPZ länger als vorgesehen parken, sofern sie ihren Hauptwohnsitz im jenen Bezirk haben oder ihren Betrieb bei der Stadt angemeldet haben (vgl. STADT WIEN, 2019f). In Geschäftsstraßen ist das Parken mit Parkpickerl nach wie vor nur bis zu 1,5 Stunden unentgeltlich (ebd.). In den Bezirken mit Parkpickerl gibt es nachweislich doppelt so viele Unternehmensgründungen wie in den anderen Bezirken, da Geschäfte von der kürzeren Parkdauer und der höheren Parkplatzumschlagshäufigkeit profitieren (VCÖ, 2012: 1).

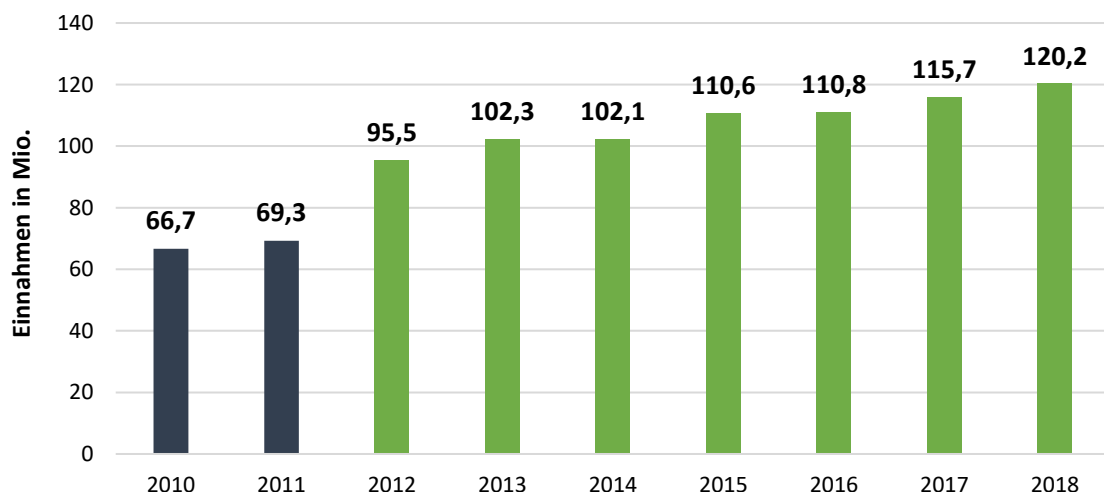
Auch zwei Drittel der Wiener Bevölkerung befürwortet diese Form der PBW, trotz anfänglicher Skepsis gegenüber der Einführung (ebd.).

6.1.4. Finanzierung der Wiener „Öffis“

Die steigenden Ausgaben für den Ausbau des ÖPNV erfordern hohe Summen an Geld. Auch in Wien decken die Einnahmen aus dem Verkauf von Fahrscheinen nicht allein alle Ausgaben, weshalb die Stadt Wien den öffentlichen Verkehr mit ca. einem Drittel der Gesamtkosten unterstützt (WIENER LINIEN, 2018b). Die Betriebskosten werden mit rund **327 Mio. Euro** im Jahr 2018 bezuschusst – 2011 waren es dagegen noch rund 290 Mio. Euro, was somit einer Steigerung von **12,8 Prozent** in diesem Betrachtungszeitraum entspricht (vgl. STADT WIEN, 2019h: 131 & STADT WIEN, 2012: 127). Um den ÖPNV und somit auch das 365-Euro-Ticket weiterhin attraktiv zu halten, sind neben der öffentlichen Bezuschussung **zwei wesentliche Finanzierungssäulen** ausschlaggebend:

Zum einen werden die zusätzlich generierten Einnahmen aus den Parkgebühren bzw. aus der **Parkometerabgabe** für die „Erleichterung des innerstädtischen Verkehrs eingesetzt“ (§ 7 Parkometerabgabeverordnung Satz 1). Zusätzlich kommen auch die Einkünfte aus den Strafgebühren für Falschparker hinzu (STADT WIEN, 2019j). Die Mehreinnahmen fließen zweckgebunden in die Beschleunigung und Attraktivierung des ÖVs, in die Förderung der Verkehrssicherheit, von Park-&-Ride-Anlagen, neuer Garagen und den Radverkehr (STADT WIEN, 2019g).

Abb. 16: Entwicklung der Einnahmen aus der PBW in Wien (ohne Strafgebühr)



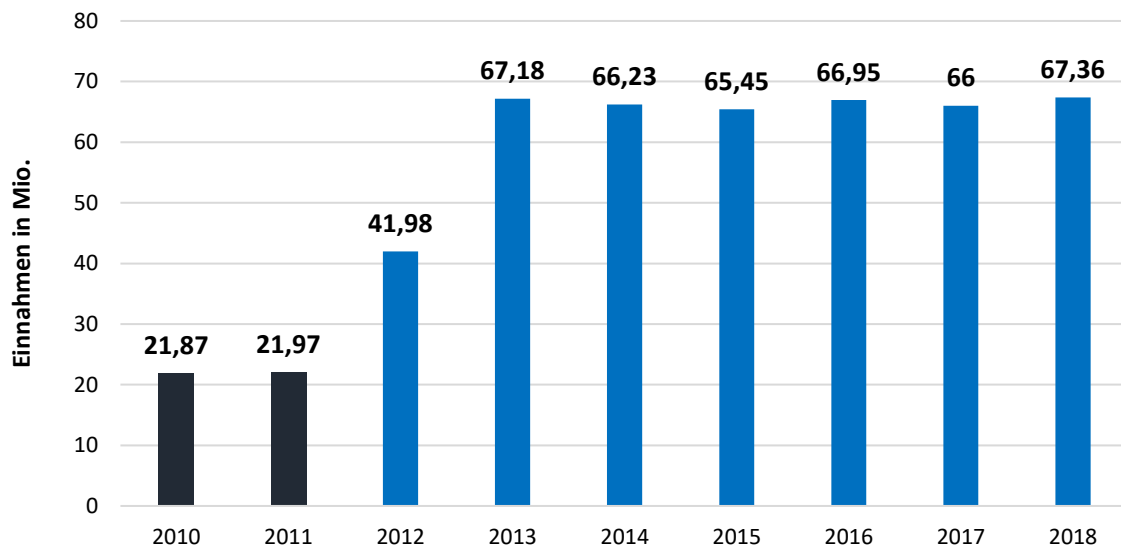
Quelle: Eigene Darstellung nach DER STANDARD, 2019

Durch die Anhebung der Parkometerabgabe im Jahre 2012 sind die zusätzlichen Einnahmen aus der PBW (Parkpickerl, Parkscheine, Parkchips & Handyparken) bis 2018 um rund **51 Mio. Euro** bzw. **73 Prozent** zu 2011 gestiegen (s. Abb. 16).

Mindereinnahmen bzw. Ausfälle aus der Nutzerfinanzierung konnten somit aus diesen Mitteln kompensiert werden, ohne dass zusätzliche Haushaltsmittel für die Finanzierung des Wiener Modells benötigt wurden (SOMMER & BIELAND, 2018: 60). Da in den kommenden Jahren die PBW voraussichtlich auf weitere Bezirke ausgeweitet wird, steigen tendenziell die Parkeinnahmen. Die kontinuierliche Ausweitung der PBW dient zudem der Vermeidung von Verlagerungseffekten in gebührenfreie Nachbarbezirke (vgl. GROSJEAN & HEINZLE, 2013: 5). Dadurch sichert sich die Stadt Wien eine wichtige Einnahmequelle.

Auf der anderen Seite ist die Wiener **Dienstgeberabgabe (DGA)** (ugs. „U-Bahn-Steuer“) eine bedeutende Finanzierungsquelle für den U-Bahn-Ausbau der Stadt Wien. Der Dienstgeber (auch Arbeitgeber) hat eine Abgabe für das Bestehen eines Dienstverhältnisses mit seinem Dienstnehmer (auch Arbeitnehmer) in Wien zu entrichten (DAG § 1). Abgabepflichtig ist jeder Dienstgeber mit mindestens einem Dienstnehmer (DAG § 4). Eingeführt wurde die DGA im Jahre 1970 (ebd.). Unverändert betrug die DGA pro Woche 10 Schilling, also umgerechnet 0,72 Euro (ebd.). Seit Juni 2012 wird vom Arbeitgeber pro Arbeitnehmer für jede angefangene Woche eines bestehenden Dienstverhältnisses ein fester Betrag von **2 Euro** erhoben (DAG § 5).

Abb. 17: Entwicklung der Einnahmen aus der DGA



Quelle: Eigene Darstellung nach Rechnungsabschluss der STADT WIEN von 2010 bis 2018

Die Anhebung der DGA auf 2 Euro hat deutlich zu erhöhten Einnahmen geführt (s. Abb. 17). Auch der Anstieg der Erwerbstätigen in Wien im Betrachtungszeitraum hatte diese Entwicklung zum Positiven beeinflusst (vgl. Tab. 5). Zwischen 2011 und 2018 sind die Einnahmen aus der DGA um über 200 Prozent von rund 22 Mio. Euro auf über 67 Mio. Euro gestiegen (s. Abb.17). Eine solche Zweckbindung existiert in Deutschland

nicht, da keine offizielle Rechtsgrundlage vorliegt und ist aktuell Bestandteil in der Debatte zur neuen Nutznießerfinanzierung im ÖPNV (DEUTSCHER BUNDESTAG, 2012b).

6.1.5. Auswirkungen der Tarifreform auf die Preis- und Ticketstruktur

Die Einführung des 365-Euro-Tickets hat maßgeblichen Einfluss auf die bestehende Preis- und Ticketstruktur. Dabei war die Jahreskarte bei einem Preis von 449 Euro bis zur Tarifreform in 2012 bereits sehr stark nachgefragt, da diese im Quervergleich die höchste Rabattierung hat – für die Bezahlung von gerade einmal 9 Monaten können 12 Monate mit diesem Ticket gefahren werden (ALMEDER, 2019: 12). Durch die Absenkung der Jahreskarte auf 365 Euro hat die Zahl der Jahreskartenbesitzer bis zuletzt deutlich zugenommen. Mit **822 Tsd.** verkauften 365-Euro-Tickets im Jahr 2018 zu 363 Tsd. Jahrestickets im Jahr 2011 ist dies ein Rekordzuwachs von insgesamt **126 Prozent**. Damit haben mehr Bürger eine Jahreskarte als einen PKW (vgl. WIENER LINIEN, 2018a: 1). Die Wiener Linien führen umfangreiche Fahrscheinkontrollen durch, im Durchschnitt mit rund 100 Kontrolleuren gleichzeitig im Liniennetz, wobei Schwarzfahren aktuell mit **105 Euro** geahndet wird (WIENER LINIEN, 2019b). Diese Strafgebühr kann sich innerhalb von 28 Tagen noch auf 145 Euro erhöhen, falls die Strafe nicht sofort bezahlt wird (ebd.).

Oft wird dabei jedoch übersehen, dass das Wachstum des 365-Euro-Tickets Auswirkungen auf den Absatz der anderen Fahrscheinarten der Wiener Linien hat. Ein Effekt der Tarifreform ist die kontinuierliche Preiserhöhung der anderen Fahrkarten zugunsten des 365-Euro-Tickets:

Tab. 7: Preisentwicklung und Nutzenschwelle in Wien zwischen 2011 & 2019

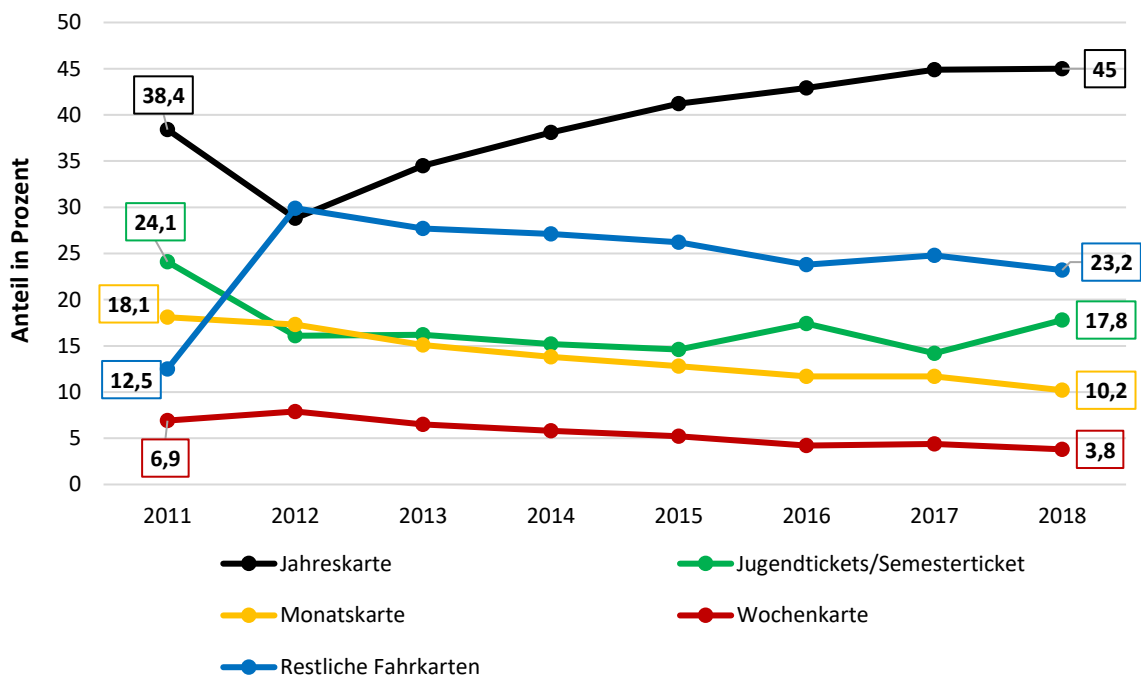
	Fahrpreis			Nutzenschwelle ggü. Einzelfahrkarte		
	2011	2019	Δ	2011	2019	Δ
Einzelfahrkarte	1,80 €	2,40 €	33%	-	-	-
Wochenkarte	14,00 €	17,10 €	22%	8 Fahrten	7 Fahrten	-13%
Monatskarte	49,50 €	51,00 €	3%	28 Fahrten	21 Fahrten	-25%
Jahreskarte*	449,00 €	365,00 €	-19%	249 Fahrten	152 Fahrten	-39%
	Strafgebühr					
Schwarzfahren	70,00 €	105,00 €	50%			

Quelle: Eigene Darstellung nach KURIER, 2011 & WIENER LINIEN, 2019b

Die Entwicklung der Tarife und Fahrpreise in der Stadt Wien, welche innerhalb des Bedienungsgebiets des Verkehrsverbundes Ost-Region (VOR) liegt, basieren auf einer **Zeitkarten- und Preis-Mengen-Strategie** (SOMMER & BIELAND, 2018: 54). Die Zeitkartenstrategie dient dazu, Stammkunden zu gewinnen, indem die Nutzung von

Zeitkarten gegenüber der Nutzung von Einzelfahrkarten zunehmend attraktiver wird (ebd.). Bei der Ermittlung bzw. Festsetzung des Preisverhältnisses zweier Ticketangebote entspricht die **Nutzenschwelle** des teureren Angebots der Fahrtenanzahl, ab der sich im Gültigkeitszeitraum das Angebot für den Kunden lohnt (ACKERMANN, 2016: 279). In diesem Falle würde sich in 2019 der Kauf eines 365-Euro-Tickets lohnen, wenn mehr als **152 Fahrten** mit der Einzelfahrkarte gemacht werden würden. Vor der Tarifreform lag diese Nutzenschwelle noch bei mehr als **249 Fahrten** mit der Einzelfahrkarte. Auch die anderen Zeitkarten, wie Wochen- oder Monatskarten, werden zunehmend unattraktiver für Dauerfahrer im ÖPNV, je stärker die Fahrpreise im restlichen Fahrkartensortiment ansteigen. Dieser **Kannibalisierungseffekt** wird auch von ALMEDER kritisiert, der im Bereich Tarif- und Erlösmanagement bei den Wiener Linien tätig ist (vgl. ALMEDER, 2019: 38).

Abb. 18: Entwicklung der Erlösanteile nach Fahrscheinarten in Wien



Quelle: Eigene Darstellung nach den Betriebsangaben der WIENER LINIEN von 2011 bis 2018

Abbildung 18 zeigt, dass sich die prozentualen Anteile bei den Fahrscheinerlösen seit der Tarifreform kontinuierlich zum 365-Euro-Ticket verschieben, während die restlichen Fahrscheinarten eine überwiegend sinkende Tendenz aufweisen. Effektiv hat das 365-Euro-Ticket in Wien also mehr zu einer **Wanderung** der Zeitkartenkunden (Wochenkarte & Monatskarte) hin zur Jahreskarte geführt, als neue Kunden hinzugewonnen werden konnten. Dies erklärt zum Teil auch den relativ geringen Anstieg des ÖV-Anteils von einem Prozent am Modal Split zwischen 2011 und 2018 in Wien, trotz zunehmender Fahrgastzahlen und Jahreskartenbesitzer (s. Abb. 9). Laut ALMEDER

machen die Erlöse aus dem 365-Euro-Ticket etwa 50 Prozent der Gesamterlöse aus, sind aber gleichzeitig am wenigsten ergiebig. Erlöspotenziale aus den anderen Fahrkarten werden verdrängt (ALMEDER, 2019: 34). Es könnte eine höhere Zahlungsbereitschaft abgeschöpft werden (ebd.).

Tab. 8: Preiserhöhung der Wiener Tarife von 2017 auf 2018

Ticket (Auswahl)	Δ	Preis 2017	Preis 2018
1 Fahrt Wien	9%	2,20 €	2,40 €
1 Fahrt Wien (Fahrzeugverkauf)	13%	2,30 €	2,60 €
1 Fahrt Wien ermäßigt	9%	1,10 €	1,20 €
1 Fahrt Wien ermäßigt (Fahrzeugverkauf)	17%	1,20 €	1,40 €
24 Stunden Wien	5%	7,60 €	8,00 €
Wochenkarte	6%	16,20 €	17,10 €
Monatskarte	6%	48,20 €	51,00 €
Jahreskarte (Einmalzahlung)	-	365,00 €	365,00 €
Jahreskarte (12x-Abbuchung)	6%	375,00 €	396,00 €
Jahreskarte f. Senioren (Einmalzahlung)	5%	224,00 €	235,00 €
Jahreskarte f. Senioren (12x Abbuchung)	7%	228,96 €	246,00 €
Monatskarte f. Mobil-/Sozialpassinhaber	6%	17,00 €	18,00 €
Jugendticket	-	19,60 €	19,60 €
Top-Jugendticket	-	60,00 €	60,00 €
Semesterkarte Wien (Online-Verkauf)	-	75,00 €	75,00 €
Semesterkarte Wien	4%	75,00 €	78,00 €
Semesterkarte Nicht-Wien (Online-Verkauf)	-	150,00 €	150,00 €
Semesterkarte Nicht-Wien	4%	150,00 €	156,00 €

Quelle: Eigene Darstellung nach DIE PRESSE, 2017

Zum 01. Januar 2018 wurden die Preise der Wiener Linien erneut erhöht – die letzte Preiserhöhung fand 2014 stand (DIE PRESSE, 2017). Davon unbeeinflusst sind das 365-Euro-Ticket (bei Einmalzahlung), die Jugendtickets sowie die Semesterkarten im Online-Verkauf (s. Tab. 8). Grund für letzterer ist die geplante Reduzierung von Vorverkaufsstellen von derzeit rund 20 auf bis zu 5 Prozent, um den Online-Absatz zu erhöhen, da dadurch Personal- und Verwaltungskosten eingespart werden können und der Komfort für den Kunden erhöht wird (vgl. DIE PRESSE, 2017).

Trotz der zunehmenden Verzerrung des bestehenden Tarifgefüges wird aus politischen Gründen das 365-Euro-Ticket vorerst nicht verteuert oder gar aus dem Fahrkartensortiment entnommen (DER STANDARD, 2017). Dagegen wurde die Jahreskarte bei monatlicher Abbuchung von 375 auf 396 Euro in 2018 erhöht (DIE PRESSE, 2017). Da zwei Drittel der Jahreskarten-Abonnenten das Ticket mit monatlicher Abbuchung bezahlen, können die Wiener Linien in diesem Fahrkartensegment langfristig höhere Einnahmen erwarten (vgl. ebd.). Bei sämtlichen anderen Fahrkarten sind die Preise gestiegen. Durch die Preiserhöhung der Vorverkäufe wird die langfristige

Bindung alter und neuer Stammkunden gefördert als auch ein höherer Umsatz abgeschöpft, was Teil der Zeitkartenstrategie der Wiener Linien ist. Gleichzeitig werden durch die Preissteigerung mehr Einnahmen im Gelegenheitsverkehr erzielt, vor allen durch die jährliche Zunahme an Touristen bzw. Besuchern in Wien (vgl. Tab. 5).

Auch die Preise von sozialen Tarifen, wie bei Senioren oder Sozialpassinhabern, sind angestiegen (s. Tab. 8). Die Geschäftsführerin der Wiener Linien A. Reinagl begründet die Preissteigerung für Senioren mit dem zunehmenden Anstieg der Pensionen (DIE PRESSE, 2017). Das Seniorenticket wird ab 2022 erst ab 65 Jahren angeboten, heute liegt das Berechtigungsalter bei 63 Jahren (ebd.). Reinagl führt fort, dass Preisanpassungen zukünftig in einem Zwei-Jahres-Rhythmus erfolgen sollen – es wird ein Einnahmeplus von 3,7 Prozent erwartet, dem gleichzeitig eine Kostensteigerung von ca. 5,8 Prozent gegenüber steht (ebd.). Eine Stellungnahme der rot-grünen Stadtregierung zur jährlichen Tarifpreiserhöhung, die das 365-Euro-Ticket initiiert hat, hat es dazu bisher nicht gegeben (DER STANDARD, 2017).

6.1.6. Eckpunkte und Bewertung des Wiener Modells

Aus den bisherigen Erkenntnissen zum Wiener Modell wird deutlich, dass der ÖPNV nicht erst seit der Einführung des 365-Euro-Tickets in Wien so effizient wurde. Vielmehr sind unterschiedliche und langfristige Maßnahmen der Stadt über einen langen Zeitraum dafür ursächlich, dass bis heute der ÖV den höchsten Anteil aller Verkehrsmittel am Modal Split in Wien erzielen konnte. Wien hat früh angefangen, beste **Voraussetzungen** für den Ausbau des ÖPNV zu schaffen. Die Verkehrs- und Stadtplanung der Stadt zeichnet sich dadurch aus, dass beide Arbeitsgebiete immer integriert betrachtet werden. Schon am Beispiel von neu geplanten Baugebieten, wie bei der Seestadt Aspern, wird diese **transdisziplinäre Herangehensweise** deutlich, da hier bei der Verlängerung der U-Bahn-Strecke U2 auf die Entwicklung einer hohen Siedlungs- und Verkehrsdichte geachtet wird. Generell sind kompakte und durchmischte Siedlungsstrukturen Grundvoraussetzung für eine optimale Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel, da eine hohe Besiedlungs- und Potenzialdichte den Aufwand für die Erschließung und den ÖPNV-Betrieb verringert (SOMMER & BIELAND, 2018: 60).

Flankierend unterstützen auch Maßnahmen, die zum Nachteil des MIV wirken. Zum einen wurde durch eine restriktive PBW der öffentliche Straßenverkehrsraum im Stadtzentrum entlastet und somit die Lebensqualität der Bezirke verbessert. Die Bezirke schlossen sich mit anderen Interessensvertretungen in einer Kommission zusammen und wurden bei den Planungen und Entscheidungen zur Ausweitung der PBW als

wichtige Akteure von der Politik miteinbezogen, womit eine zufriedenstellende Lösung für alle Gruppen gefunden werden konnte (vgl. STADT WIEN, 2019e). Zum anderen sorgte die PBW dafür, insbesondere seit der Anhebung der Parkgebühren im Jahre 2012, dass die Gegenfinanzierung für das 365-Euro-Ticket gesichert werden konnte. Auch die Dienstgeberabgabe leistete speziell für den U-Bahn-Ausbau einen wichtigen Beitrag. Somit konnten erst durch diese Nutznießerfinanzierung die Möglichkeiten für den Ausbau des ÖPNV und der Reduzierung des Jahreskartenpreises geschaffen werden.

Die genannten Maßnahmen haben einen großen Anteil bei der Entwicklung der steigenden Fahrgastzahlen im ÖPNV. Jedoch ist kein direkter Zusammenhang zwischen der Preisabsenkung der Jahreskarte auf 365 Euro seit 2012 und der Entwicklung der Fahrgastzahlen erkennbar. Dafür führte die Tarifreform zu einer signifikanten Steigerung der Jahreskartenbesitzer. Statistisch gesehen wäre gegenwärtig jeder zweite Wiener im Besitz eines 365-Euro-Tickets.

Die größten Veränderungen, die monokausal durch das 365-Euro-Ticket begründet werden können, finden beim Tarifgefüge und bei den Einnahmen aus der Nutzerfinanzierung statt. Der Betriebskostenzuschuss ist allein im ersten Jahr der Tarifreform um 52 Mio. Euro gestiegen. Die Einnahmen pro Fahrt fallen geringer aus (vgl. SOMMER & BIELAND, 2018: 59). Die Tarifreform führte in der Summe nicht zu einer Gegenfinanzierung durch die Mehrnachfrage (CIVITY, 2018: 11). Bereits vor Einführung des 365-Euro-Tickets in Wien wurde von Verkehrsexperten darauf hingewiesen, dass mit Ausfällen für die Verkehrsbetriebe von 35 Mio. Euro pro Jahr bei einer Rabattierung von 449 auf 365 Euro pro Jahreskarte zu rechnen sei (WIENER ZEITUNG, 2011).

Durch die Preisabsenkung der Jahreskarte mussten die Preise der anderen Fahrscheinarten seit 2012 überproportional angehoben werden. Das Wachstum der Jahreskarte geht auf Kosten der Wochen- und Monatskarte. Auch die Preise im Gelegenheitsverkehr sind seit der Tarifreform angestiegen. Hier konnte festgestellt werden, dass bei einer zunehmenden Preiserhöhung der Fahrkarten auch proportional deren Nutzenschwelle im Vergleich zur Jahreskarte sinkt. Somit lohnt es sich für Dauernutzer des ÖPNV immer weniger, andere Zeitkarten als das 365-Euro-Ticket zu kaufen. Finanziell benachteiligte Gruppen in der Gesellschaft werden durch die Preissteigerung der Sozialtarife immer mehr zahlen müssen, obwohl diese vor der Tarifreform vergleichsweise wesentlich weniger kosteten, als das 365-Euro-Ticket. ALMEDER beobachtet diese Entwicklung mit Skepsis und fordert aus diesem Grunde eine Trendumkehr zu einer „gesunden Tarifstruktur“, die nur bei einer Anhebung der Jahreskartentarife möglich ist (ALMEDER, 2019: 38). Die Verkehrsmittelwahl-Steuerung

solle nicht durch „Preispopulismus“ die tatsächlich ökologischen und wirtschaftlichen Vorteile des ÖV in den Hintergrund treten lassen (ebd.).

6.2. Lead City Bonn

Tab. 9: Kennzahlen der Stadt Bonn von 2011 bis 2018 aktuell

	Kenngröße	Erhebungsstand	Kenngröße	Erhebungsstand	Δ
Fläche (in km ²)	141,06	2011	141,06	2018	-
davon Siedlungs- & Verkehrsfläche (in km ²)	71,5	2011	71,9	2018	0,63%
Bevölkerungsstand (insgesamt)	307.530	2011	327.258	2018	6%
Wanderungssaldo (Frau & Mann)	2.492	2011	1.346	2018	-46%
Schüler (alle Schulen)	56.881	SJ 2011/2012	56.900	SJ 2018/2019	0,03%
Studenten (alle Universitäten)	597.952	WS 2011/2012	772.903	WS 2017/2018	29%
Erwerbstätige (insgesamt)	229.900	2011	247.000	2017	7%
Berufseinpender (pro Tag)	123.976	2011	136.497	2017	10%
Berufseinpenderquote (pro Tag)	53,93%	2011	55,26%	2017	1,34%
PKW (insgesamt)	161.426	2011	174.990	2019	8%
PKW pro 1.000 Einwohner	525	2011	535	2019	2%
Tourismus - Anz. Übernachtungen	1.295.831	2011	1.597.228	2018	23%

Quelle: Eigene Darstellung nach LDB NRW von 2011 bis 2019

Die kreisfreie Bundesstadt Bonn liegt im Süden des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen (NRW). Neben den zahlreichen kulturellen Angeboten, die Bonn als eines der ältesten Städte Deutschlands bietet, ist sie für viele namhafte Unternehmen und Konzerne auch ein wichtiger Wirtschaftsstandort. Durch ihre Bedeutung als ehemalige Bundeshauptstadt ist Bonn bis heute noch Sitz von nationalen sowie internationalen Behörden und Organisationen. Die Gesamtfläche Bonns beträgt **141,06 km²**, welche sich zu beiden Seiten des Rheines ausdehnt (s. Tab. 9). Darunter hat sich die Siedlungs- und Verkehrsfläche (SVF) mit **71,9 km²** im Jahre 2018 zu 2011 nur geringfügig verändert (ebd.).

Bis zur letzten Erhebung im Jahre 2018 sind mehr als **327 Tsd.** Einwohner in Bonn offiziell angemeldet (ebd.). Ähnlich wie in Wien ist der Wanderungssaldo in Bonn, im Vergleich zu 2011, zwar stark zurückgegangen, doch der Bevölkerungsstand ist insgesamt bis 2018 um 6 Prozent gestiegen (s. Tab. 9). Auch die Zahl der Erwerbstätigen zeigt eine positive Tendenz im Betrachtungszeitraum auf. Im Jahre 2017 gingen **247 Tsd.** Personen einer Erwerbstätigkeit in Bonn nach (ebd.). Bonn hat nach

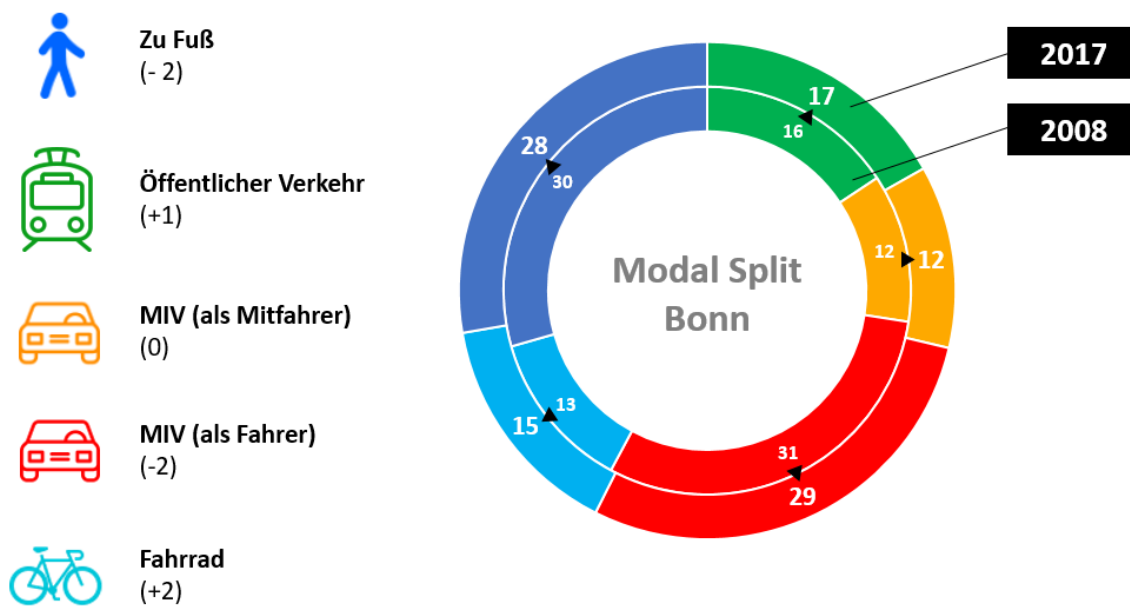
Düsseldorf und sogar vor Köln, unter den zehn einwohnerreichsten Städten in NRW, die höchste Berufseinpendlerquote von **55 Prozent** (ebd.). Täglich kommen rund **137 Tsd.** Berufseinpendler von anderen Städten und Gemeinden nach Bonn (ebd.). Zwischen 2011 und 2017 ist die Zahl der Einpendler um 10 Prozent angestiegen (ebd.).

Die höchste positive Entwicklung ist bei den immatrikulierten Studenten an den Bonner Hochschulen zu verzeichnen. Während im Wintersemester 2011/2012 noch knapp 600 Tsd. Studenten in Bonn eingeschrieben sind, waren es im Wintersemester 2017/2018 bereits mehr als **770 Tsd.** (ebd.). Dies entspricht in diesem Zeitraum einem Zuwachs von **29 Prozent**. Weitgehend unverändert sind dagegen die Schülerzahlen bei **56.900** geblieben (ebd.).

Prozentual gesehen ist die Anzahl der angemeldeten PKW in Bonn im Vergleich zu 2011 mit **8 Prozent** stärker angestiegen als in Wien (ebd.). Auffällig ist auch, dass der Motorisierungsgrad in Bonn mit rund **535 PKW je 1.000 EW** nicht nur weit höher als der in Wien liegt, sondern auch für deutsche Verhältnisse, bei durchschnittlich 568 PKW je 1.000 EW, für eine Großstadt vergleichsweise hoch ist (ebd.; UMWELTBUNDESAMT, 2019b). Weiterhin ist der Autobesitz und die Anzahl der Zweitwagen pro Haushalt in Bonn wesentlich ausgeprägter, je weiter der Wohnort vom Stadtzentrum entfernt ist (INFAS, 2019c: 16).

Bonn profitiert vom Zuwachs der Touristen und Besucher aufgrund seiner Nähe zur Metropole Köln sowie durch seine günstige Lage zum Rhein und zum Naturpark Rheinland. Nach den Angaben der Landesdatenbank NRW (LDB NRW) gab es im Jahr 2018 knapp **1,6 Mio.** Übernachtungen in Bonn und somit **23 Prozent** mehr als 2011 (LDB NRW, 2019). Somit sind die nutzerbezogenen Rahmenbedingungen für eine positive Entwicklung des ÖPNV in Bonn gegeben. Konterkariert wird dies allerdings durch die Zunahme von PKW in der Bevölkerung. Im Detail ergibt sich der Wegeanteil zwischen den Verkehrsmitteln in Bonn wie folgt:

Abb. 19: Verkehrsmittelwahl in Bonn von 2008 & 2017 (in Prozent)



Quelle: Eigene Darstellung nach INFAS, 2019c: 6

Sowohl der ÖV- als auch der Fahrrad-Anteil liegen mit jeweils **17** und **15 Prozent** über dem bundesweiten Durchschnitt (vgl. Abb. 3 & Abb. 19). Außerdem kann für die Stadt Bonn zwischen 2008 und 2011 ein leichter Anstieg im ÖV und im Fahrradverkehr verzeichnet werden (s. Abb. 19). Für den ÖPNV hat die Stadt Bonn das Ziel festgelegt, bis zum Jahr 2020 den ÖV-Anteil von 2008 um **0,5** bis **1,7 Prozent** zu erhöhen, welches sie zum jetzigen Stand, nach der Erhebung vom INFAS mit **17 Prozent**, bereits erreicht hat (vgl. Abb. 19; STADT BONN, 2012b: 23). Dennoch bleibt dieser Anteil weit unter dem Niveau von Wien, der aktuell bei 38 Prozent liegt (vgl. Abb. 9).

Im Vergleich zu Wien ist dafür der Fahrradanteil in Bonn signifikant höher (vgl. Abb. 9). Dass der Fahrradanteil einen vergleichsweise hohen Zuwachs hat, kann damit begründet werden, dass das Fahrrad besonders unter Schülern und Studenten im Freizeit- sowie Ausbildungs- und Berufsverkehr als Verkehrsmittel beliebt ist (vgl. INFAS, 2019a: 25). Laut INFAS verfügen in Bonn 80 Prozent der ab 14-Jährigen über ein Fahrrad (Stand 2008) (INFAS, 2019c: 23). Mindestens einmal im Monat, aber besonders häufig, wird das Fahrrad in Bonn-Zentrum und im rechtsrheinisch liegenden Stadtteil Bonn-Beuel verwendet (INFAS, 2019c: 24). Begünstigt wird dies durch das städtische Fahrradverleihsystem als auch durch die Zunahme der Studenten und Touristen bzw. Besuchern in Bonn.

Mit **28 Prozent** macht der Fußverkehr den größten Wegeanteil in Bonn aus (s. Abb. 19). Ähnlich wie in Wien geht der Anteil des Fußverkehrs in Bonn um 2 Prozentpunkte zurück (vgl. ebd.). Inwiefern es zu einer Verlagerung zu den anderen

Verkehrsmitteln kam, ist nicht aus dieser Grafik ersichtlich. Das UMWELTBUNDESAMT begründet den allgemeinen Rückgang jedoch damit, dass Luftverschmutzung, Lärmbelastung, Lücken im Fußwegenetz und Unfallgefahren durch den MIV dazu führen, dass die Attraktivität der Straßen für den Fußverkehr sinkt (UMWELTBUNDESAMT, 2018). Auch im **Verkehrsentwicklungsplan 2020 (VEP)** der Stadt Bonn wurden diese Mängel genannt (STADT BONN, 2012b: 10). Besonders im Zentrum der Stadt, abseits der Hauptgehwege und des Fußgängerbereichs, nimmt die Qualität der Gehwege deutlich ab (ebd.). Engstellen werden z.B. durch Stadtmöblierung, Gehwegparken und durch die Straßenraumnutzung der Geschäftstreibenden zum Nachteil des Fußverkehrs verursacht (ebd.). Verbesserungsbedarf besteht auch bei Bestandsanlagen hinsichtlich ihrer barrierefreien Ausgestaltung (vgl. STADT BONN, 2012b: 12).

Insgesamt machen ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr zusammen als Umweltverbund einen Anteil von **60 Prozent** an den zurückgelegten Wegen aus (vgl. Abb. 19). In Wien liegt dieser aktuell bei 71 Prozent, wobei dort der ÖPNV den größten Anteil ausmacht (vgl. ebd.). Trotz eines leichten Rückgangs an den zurückgelegten Wegen machen MIV-Fahrer in Bonn mit **29 Prozent** den größten Anteil am Modal Split aus (vgl. ebd.). Wird dieser Wert mit dem Anteil der MIV-Mitfahrer addiert, ergibt sich ein MIV-Anteil von insgesamt **41 Prozent** in Bonn. Der Hauptwegezweck für MIV-Fahrer hat in erster Linie dienstliche Gründe, gefolgt von Begleitung und Einkauf bzw. Erledigung (INFAS, 2019c: 12). Auffällig ist auch, dass in Bonn eine hohe Nutzungshäufigkeit im MIV stark mit dem ökonomischen Haushaltstatus korreliert – je höher also das individuelle Einkommen ist, desto häufiger wird z.B. mit dem PKW gefahren (INFAS, 2019c: 20).

Die Kennzahlen und der Modal Split in Bonn zeigen, dass die Zunahme der Bevölkerung, Erwerbstätigen, Studenten und Touristen den ÖPNV positiv beeinflussen können. Gleichzeitig steigt jedoch auch die Anzahl der PKW pro Person und damit potenziell auch die der Schadstoffemissionen. Der MIV-Anteil bleibt weiterhin über die Jahre gegenüber allen anderen Verkehrsmitteln dominant. Bonn erwartet bei gleichbleibender Tendenz eine Erhöhung der Berufseinpender aus dem Umland, wodurch die allgemeine Belastung an allen Verkehrssystemen stetig zunimmt. Aufgrund dessen müssen neue Verkehrskonzepte erarbeitet und nachhaltig umgesetzt werden, um die zunehmenden Herausforderungen im öffentlichen Verkehr bewältigen zu können.

6.2.1. Verkehrspolitischer Hintergrund und Finanzierung des Projekts

Ein wesentlicher Grund, der aktuell die Diskussion und Erprobung nachhaltiger Verkehrskonzepte angetrieben hat, ist die Klage der EU-Kommission von 2018. Bereits

2015 hatte die EU-Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland und andere Länder eingeleitet (SZ, 2018). Seit 2010 ist der gesetzlich festgelegte Grenzwert im EU-Recht verankert – die Jahresmittelwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) dürfen maximal 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft betragen (UMWELTBUNDESAMT, 2013). Die EU-Kommission hat Deutschland dazu verklagt, da dieser Grenzwert in 26 Gebieten mehrmals überschritten worden ist, darunter Berlin, München, Hamburg, Köln, Stuttgart, Düsseldorf und auch Bonn (VERTRETUNG DER EUROPÄISCHEN KOMMISSION IN DEUTSCHLAND, 2018). Weiterhin war Deutschland nicht in der Lage, im Zeitraum, in dem die Grenzwerte überschritten worden sind, geeignete Maßnahmen zu ergreifen (ebd.). Für die EU dauerten die Gegenmaßnahmen zu lange. Neben Deutschland hat die EU-Kommission eine Klage gegen fünf weitere Mitgliedsstaaten eingereicht (ebd.).

Hauptquelle für die NO₂-Belastung in Ballungsräumen sind laut dem Umweltbundesamt **Dieselmotoren** (UMWELTBUNDESAMT, 2017). Fälle über Unregelmäßigkeiten, die bei der Motorsteuerung in mehreren Dieselfahrzeugen festgestellt worden sind (auch „Abgasskandal“ genannt), kommen belastend hinzu (ebd.). Kurzfristig gab es dazu nur zwei Lösungsmöglichkeiten: die Nachrüstung von Dieselfahrzeugen insgesamt oder Dieseldurchfahrtsbeschränkungen in den betroffenen Gebieten (SZ, 2018a). Das Bundesverwaltungsgericht hat **Fahrverbote** in Städten grundsätzlich erlaubt, solange sie verhältnismäßig sind (ebd.). Hamburg ist die erste Stadt, die ein Fahrverbot für ältere Diesel-LKW eingeführt hat (DW, 2018). Lokale Fahrverbote hätten die Folge, dass davon etwa 80 Prozent der Dieselfahrer in den einzelnen Städten betroffen wären (ZDF, 2018). D. Oeliger vom Naturschutzbund Deutschland (NABU) vermutet, dass die Klage zwar zunächst keine unmittelbaren Folgen hat, da diese noch kein Urteil ist, dafür aber den politischen Druck auf die Bundesregierung erhöht (ZDF, 2018; DW, 2018).

Bund und Länder haben sich auf das „**Sofortprogramm saubere Luft 2017 bis 2020**“ geeinigt, womit eine Milliarde Euro zur Verbesserung der Luftqualität zur Verfügung gestellt wird (BUNDESREGIERUNG, 2017). Die hierfür vorgesehenen/geförderten Maßnahmen umfassen u.a. die Bereiche E-Mobilität, Digitalisierung der Verkehrssysteme und die Verbesserung des ÖPNV (ebd.). Mit letzterer sollen Anreize für den Umstieg vom PKW auf öffentliche Verkehrsmittel geschaffen werden. Die Bundesregierung antwortete der EU-Kommission, bezogen auf deren Klage, dass man die europäischen Vorgaben für saubere Luft schnellstmöglich umsetzen wolle (SZ, 2018b). In einem Schreiben an die EU-Kommission wollte die Bundesregierung dazu eine Liste an Vorschlägen unterbreiten (ebd.). So sollte anfangs in den fünf ausgewählten Städten Bonn, Essen, Herrenberg, Mannheim und Reutlingen

der **kostenlose Nahverkehr** erprobt werden (ebd.). Die Stadt Bonn bezog im Experteninterview dazu folgende Stellung:

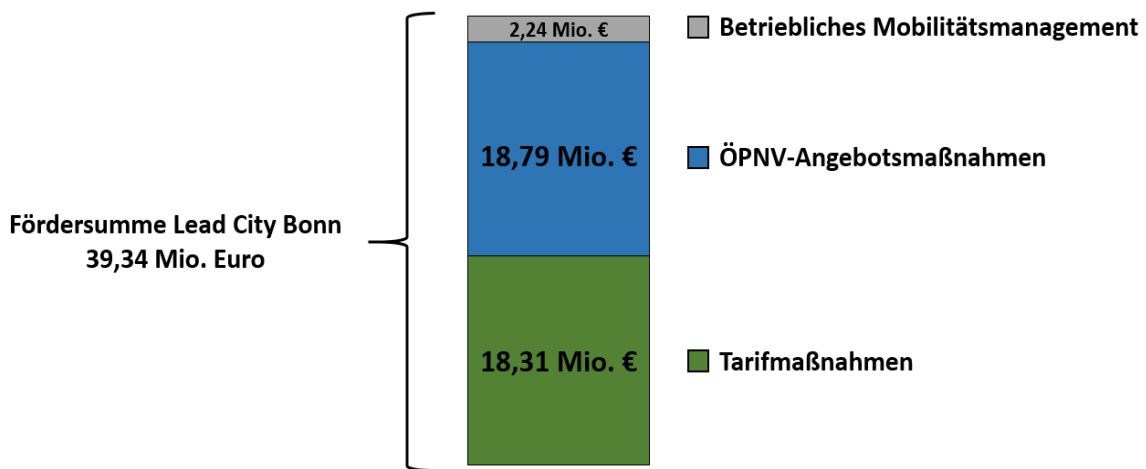
„Wir wurden dann gegen Ende Februar letzten Jahres damit ziemlich überrascht. Wir haben das auch zuerst aus der Presse nur erfahren, dass der kostenlose Nahverkehr eingeführt werden soll. [...] Im weiteren Prozess sah es dann so aus, dass wir dann direkt gesagt haben, dass der kostenlose Nahverkehr in Bonn sehr schwierig zu realisieren ist – wenn nicht gar unmöglich, weil da doch, insbesondere vor dem zeitlichen Hintergrund, doch viel zu tun ist, dass man kostenlosen Nahverkehr einführt.“ (BLEICH, Z. 29-39).

Nachdem die Städte von dem Vorschlag eines kostenlosen Nahverkehrs erfahren haben, wurde diese Idee aus zuvor genannten Gründen schnell abgelehnt. Stattdessen haben die Städte eine Frist von einem Monat bekommen, um neue Maßnahmen vorzustellen, die sie anstelle des kostenlosen ÖPNV für sinnvoll halten (BLEICH, Z. 39-40). Im Zuge dessen erarbeiteten diese für den Bund neue Konzepte, wovon Bonn zunächst etwa 60 unterschiedliche kurz- bis langfristige Maßnahmen vorgeschlagen hat (BLEICH: Z. 41-45). Dieses Maßnahmenpaket hat der Bund mit denen der anderen Städte verglichen und sich dann mit den Ministerien darauf geeinigt, welche Maßnahmen in der Praxis umgesetzt werden sollen (BLEICH: Z. 46-48). Auf die Auswahl der Maßnahmen und deren Finanzierung hatten die Städte wenig Einfluss gehabt (BLEICH: Z. 48-50). Daraus wurde das Projekt **Lead City** vom Bund initiiert, in welcher die „Lead Cities“, also Modellstädte, finanziell mit der Umsetzung der ausgewählten Maßnahmen bis Ende des Jahres 2020 unterstützt werden (BLEICH: Z. 50-55). Die Gestaltung und Umsetzung der Maßnahmen wurde dabei vollkommen den Kommunen überlassen (BLEICH: Z. 53).

Insgesamt stehen zum „Sofortprogramm saubere Luft 2017-2020“ zusätzlich **130 Mio. Euro** für das gesamte Projekt Lead City zur Verfügung (VDV, o.J.). Zum jetzigen Stand endet das Projekt und damit die Förderung am **31. Dezember 2020** (TRIEMER: Z. 101-104). Eine Förderung nach 2020 ist vom Bund nicht vorgesehen (ebd.). Projektbegleitend soll eine Evaluation seitens der Städte durchgeführt und gegen Ende der Förderung dem Bund vorgelegt werden. Die Auswirkungen der einzelnen Maßnahmen sollen analysiert und ausgewertet werden, um daraus dann die wesentlichen Erkenntnisse über die ökologischen und ökonomischen Wertungen abzuleiten (TRIEMER: Z. 76-86).

Für Bonn ist dafür der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) zuständig, wobei der Bund seine Ansprüche und Vorgaben an die Evaluation vorformuliert hat (ebd.). Grund für die Auswahl dieser Modellstädte ist, dass in diesen zwar Diesel-Fahrverbote drohen, aber dennoch durch gezielte Gegenmaßnahmen noch am ehesten die Aussicht besteht, Fahrverbote verhindern zu können (BOHNET: Z. 319-322). Auf der anderen Seite soll ein breites Spektrum an verschiedenen Stadtgrößen abgedeckt werden, womit wiederum unterschiedliche Erkenntnisse aus der jeweiligen Evaluation gewonnen werden können (vgl. Tab. 10; BLEICH: Z. 65-73).

Abb. 20: Förderanteile der einzelnen Maßnahmen für Lead City Bonn



Quelle: Eigene Darstellung nach BUNDESSTADT BONN, 2018b: 11

Für Bonn stehen etwa **39 Mio. Euro** vom Bund für Lead City zur Verfügung – diese Summe wird mit jeweils **18,31 Mio. Euro** für Tarifmaßnahmen, **18,79 Mio. Euro** für ÖPNV-Angebotsmaßnahmen und **2,24 Mio. Euro** für das betriebliche Mobilitätsmanagement verwendet (s. Abb. 20). Aus marketingstrategischen Gründen wurde schließlich, nach dem Vorbild des Wiener Modells, das „Klimaticket“ repräsentativ für das Projekt Lead City in Bonn im Jahr vorgestellt (ebd.).

Dabei gab es bereits vor Lead City, Ende 2017, entsprechende Anträge von der Bonner Bevölkerung und der Politik das 365-Euro-Ticket aus Wien für Bonn untersuchen zu lassen (BLEICH: Z. 76-81). In Anbetracht der unterschiedlichen Rahmenbedingungen der beiden Städte sowie dem hohen finanziellen und verkehrsplanerischen Aufwand, wurde es von der Bonner Politik bis zum Projekt Lead City nicht mehr weiterverfolgt (BLEICH: Z. 81-88). Nach eigenen Angaben sei die Stadt Bonn „sehr flexibel“ bei der Durchführung gewesen (ebd.). Das Projekt Lead City in Bonn ist in drei Säulen unterteilt:

- **Tarifpreissenkungen**
- **ÖPNV-Angebotsausweitungen**
- **Betriebliches Mobilitätsmanagement**

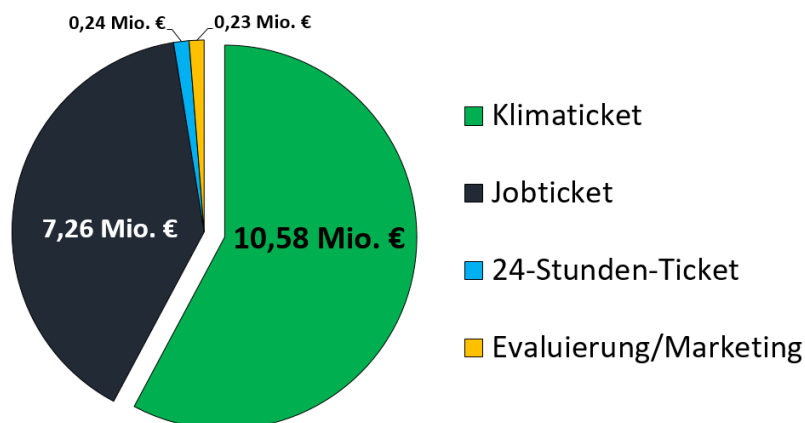
Grundsätzliches Ziel des Maßnahmenpaketes der Stadt Bonn ist es, eine Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes zu erreichen, um so die Schadstoffbelastung zu senken (BUNDESSTADT BONN, 2018c: 8). Im Fokus dieser Arbeit stehen das Klimaticket bei den Tarifpreissenkungen und die ÖPNV-Angebotsausweitungen, die nachfolgend einzeln näher vorgestellt werden.

6.2.2. Tarifmaßnahmen

Zeitlich seien alle Tarifmaßnahmen im Rahmen von Lead City zum **1. Januar 2019** in den regulären Vertrieb der Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH (SWBV) – auch unter dem Namen SWB Bus und Bahn tätig – aufgenommen worden (BLEICH: Z. 124).

Die SWBV sei nicht allein für die Umsetzung der Tarifmaßnahmen zuständig. Die Verantwortung dafür trägt hauptsächlich der VRS (TRIEMER: Z. 26-27). Auch der VRS wurde vom Bund mit der Erstellung eines Maßnahmenpakets beauftragt. Der VRS hat zusammen mit der Stadt Bonn anfangs zehn verschiedene Maßnahmen erarbeitet, wovon welchen drei als zielführend erachtet worden waren (s. Abb. 21; TRIEMER: Z. 29-34).

Abb. 21: Förderanteile der Tarifmaßnahmen für Lead City Bonn



Quelle: Eigene Darstellung nach BUNDESSTADT BONN, 2018b: 6

Neben dem Klimaticket für 365 Euro im Jahr wurden eine besondere Ausgabe des **Jobtickets** sowie als dritte tarifliche Maßnahme die verbilligte Ausgabe des **Tagestickets** für fünf Personen zum Preis für eine Person in den formellen Gremien zur

Kenntnis vorgeschlagen (TRIEMER: Z. 35-41). In Abb. 21 ist erkennbar, welche Förderanteile die einzelnen Tarifmaßnahmen ausmachen. Mit **10,58 Mio. Euro** hat das Klimaticket den höchsten Finanzierungsbedarf (s. Abb. 21). Dass die Durchführung des ganzen Projekts, insbesondere des Klimatickets, von der Förderung des Bundes abhängig ist, bestätigt auch der VRS:

„[...] das ganze Projekt kann nur deshalb durchgeführt werden, weil der Bund die Bereitschaft nicht nur signalisiert hat, sondern auch dokumentiert hat über formelle Zusagen, dass die Mindereinnahmen bis zu einer Größenordnung von insgesamt über zwei Jahre von 20 Millionen Euro ausgeglichen werden.“ (TRIEMER: Z. 89-93).

Die Stadt Bonn konkretisiert, dass sie einen Eigenanteil von ca. **2 Mio. Euro**, also **fünf Prozent**, bei einer Fördersumme von 39 Mio. Euro zu tragen habe (s. Abb. 21; BLEICH: Z. 172-174). 50 Prozent der Eigenanteile werden für die ÖPNV-Angebotsausweitungen und die andere Hälfte für Tarifmaßnahmen aufgewendet werden (ebd.). Für das Klimaticket wird ein Gesamtbetrag von ca. **10 Mio. Euro** eingezahlt (BLEICH: Z. 174). Da die Zahl der Klimatickets von der Fördersumme abhängig sei, wurde das Kontingent auf **17.000 Klimatickets** begrenzt (BLEICH: Z. 167-170). Diese Anzahl beruhe auf Berechnungen der Vertriebsabteilung von der SWBV (ebd.). Als Grundlage wurden die bisherigen Einnahmen aus Monatskarten als Kalkulationsbasis herangezogen (ebd.).

Seit Anfang 2019 wurden erst ca. **6.000** Klimatickets verkauft – im Bestand wären bis zum Ende der Förderung somit immer noch 65 Prozent vorhanden (Stand 09/2019) (vgl. RP ONLINE, 2019). Seitens der Stadt Bonn habe es für das Projektmanagement keine Etappenziele für den Mengenabsatz der Klimatickets gegeben (BLEICH: Z. 167). Dass die Anzahl der bisher verkauften Tickets für den betrachteten Zeitraum relativ gering ist, hat verschiedene Gründe.

Nutzungsberechtigt sind nur **Neukunden**, die in den letzten zwölf Monaten keinen gültigen Zeitkartenvertrag mit der SWBV oder dem VRS haben (SWB BUS UND BAHN, 2018). Dies wird vom VCD Bonn und vom Fahrgastverband PRO BAHN stark kritisiert. Besonders Bestandskunden nehmen diese Regelung als ungerecht wahr (BOHNET: Z. 523-525). Der Fahrgastverband PRO BAHN fügt hinzu, dass dadurch gerade ÖPNV-affine Personen ausgeschlossen werden, die bereits eine Zeitkarte haben (IGNATOWITZ: Z. 144-148). Die Stadt Bonn begründet den Umstand allgemein damit, dass für das Klimaticket nur begrenzte Fördermittel von etwa 10 Mio. Euro zur Verfügung stehen (BLEICH: 174). Dass die Zielgruppe sich auf Neukunden beschränkt, sei bewusst

einkalkuliert worden. Dadurch sollen im Hinblick auf die Zielsetzung von Lead City besonders Personen angesprochen werden, die den ÖPNV selten nutzen, da sie noch kein Abonnement abgeschlossen haben oder gar nicht nutzen, wie etwa PKW-Fahrer (BLEICH: Z. 187-189). Bei einer derzeitigen Bestandskundenanzahl von etwa 20.000 Abonnenten der Preisstufe 1b wäre zwar das Kontingent voll ausgeschöpft, jedoch werde die Zielerreichung dadurch möglicherweise verfehlt (BLEICH: Z. 179-182).

Weiterer Kritikpunkt sei die Begrenzung des Klimatickets auf das **Stadtgebiet Bonn** (Preisstufe 1b) (ebd.). Auch Fahrten über die Stadtgrenzen hinaus können nicht mit Anschlussfahrkarten fortgesetzt werden (ebd.). Bedingt durch den Förderzeitraum von Lead City ist das Angebot nur bis Ende 2020 gültig. Dies bedeutet auch, dass ein Kauf nur noch bis Ende 2019 möglich sei, um das Klimaticket am Ersten des Folgemonats für ein ganzes Jahr nutzen zu können (BLEICH: Z. 159-160). Für den VCD Bonn und den Fahrgastverband PRO BAHN seien die Stadtgebietsgrenze und die Inkompatibilität des Klimatickets mit den VRS-Tarifen eines der Hauptgründe für die geringe Verkaufszahl (BOHNET: Z. 41-43; IGNATOWITZ: Z. 28-32). Der VRS nimmt dazu folgendermaßen Stellung:

„Gerade im Bereich Klimaschutz ist es meiner Ansicht nach kaum vermittelbar, da bin ich sehr kritisch, warum der Klimaschutz an der Stadtgrenze aufhört. Wenn wir versuchen den ÖPNV als Problemlöser zu sehen, müssen wir regional denken. [...] Im Bereich ÖPNV-Ausbau wird das auch berücksichtigt, aber in Bezug auf die Tarif-Maßnahmen waren wir reduziert auf das Stadtgebiet Bonn.“ (TRIERER: Z. 14-23).

Der VRS hinterfragt außerdem, ob für eine verbundweite Lösung zwingend ein 365-Euro-Ticket eingeführt werden müsse, da es bereits jetzt für viele Zielgruppen vergleichbare Tarifangebote gebe (TRIERER, Z. 146-148). Das 365-Euro-Ticket sei vielmehr ein „**Modetrend**“ (TRIERER, Z. 148-151). Studien über die tariflichen Wirkungen des Wiener Modells widerlegen den tatsächlichen Nutzen (TRIERER, Z. 153-155). Der VCD Bonn sagte dazu, dass die finanziellen Mittel, bei einer Ausweitung des Klimatickets auf das gesamte VRS-Tarifgebiet, mit dem Bund verhandelbar wären (BOHNET, Z. 128-132). Schließlich könne man mit dem 365-Euro-Ticket in Wien eine vergleichbare Entfernung von Bonn bis nach Düsseldorf zurücklegen (BOHNET, Z. 125-128). Die Stadt Bonn wiederum versuche Lead City als Modellprojekt hervorzuheben, wonach erst die Evaluation Aufschluss darüber gebe, ob das Klimaticket auf das gesamte städtische Tarifsystem im VRS übertragen werden könne (BLEICH: Z. 241-244).

Abgesehen von den Nutzungsbedingungen der Klimakarte wird Kritik am **Marketing** ausgeübt. Einig sind sich zunächst alle befragten Experten, dass ein 365-Euro-Ticket sich durch die Verständlichkeit – die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln für umgerechnet einem Euro am Tag im Jahr – leicht gegenüber dem Fahrgast vermitteln lasse. Nachdem die Förderbescheide vom Bund für Lead City vorlagen, hat die Stadt Bonn vor Einführung des Klimatickets entsprechende Fahrgastinformationen zum Projekt und dessen einzelnen Maßnahmen vorgestellt (BLEICH: Z. 215-218). Die erste Marketing-Kampagne lief jedoch erst im März 2019 durch einen neu geschaffenen Internetauftritt, durch Werbung an den öffentlichen Verkehrsmitteln und an den Haltestellen (BLEICH: Z. 221-222). Weitere Maßnahmen sollen noch folgen (ebd.).

Die relativ späte Vermarktung des Klimatickets habe den Grund, dass Bestandskunden nicht „verärgert“ werden sollen (BLEICH: Z. 225-228). Der VCD Bonn vermutet, dass ein offensives Marketing zu einem stark erhöhten Fahrgastzuwachs zum Nachteil der verfügbaren Kapazitäten im ÖPNV führen könne, was die Stadt Bonn anfangs zu vermeiden versuche (BOHNET: Z. 285-286). Auf Anfrage des VCD Bonn über die mangelnde Werbung wurden teils widersprüchliche Aussagen von den SWBV widergegeben:

„Anfangs bekam ich eine Antwortmail, es sei gar keine Werbemaßnahme geplant worden [...] und dann kam ein paar Tage später raus, man sei falsch verstanden worden. Man wolle doch eine Pressekampagne machen.“ (BOHNET: Z. 289-293).

Die Ungewissheit über einen rapiden Anstieg der Fahrgastzahlen ist ein Grund, weshalb Werbemaßnahmen verzögert durchgeführt worden sind. Andererseits beeinflusse die auf den Innenstadtbereich begrenzte Gültigkeit die Attraktivität und somit auch den Verkauf des Klimatickets (BOHNET: Z. 299-302). Der Fahrgastverband PRO BAHN sagte dazu, dass das Angebot des Klimatickets von Beginn an falsch angelegt worden sei und Werbemaßnahmen somit ohnehin keinen Effekt auf den Mengenabsatz hätten (IGNATOWITZ: Z. 249-251).

Auf die Frage, ob es Veränderungen seit Einführung der Tarifmaßnahmen im Vertrieb gegeben hat, antwortete die Stadt Bonn, dass die SWBV keinen spürbaren Mehraufwand erfahren habe (BLEICH: Z. 275-278). Dafür habe sich aber die **Preissensibilität** für solche Maßnahmen in der ganzen Region geändert – erstmals in der Geschichte des VRS sei eine Tarifierhöhung, die hier in der Regel jährlich etwa drei Prozent beträgt, zunächst politisch nicht konsensfähig gewesen und somit nicht beschlossen worden (BLEICH: Z. 278-288). Im Juli 2019 hat sich die Zweckverbandssammlung des VRS mehrheitlich doch noch für eine Tarifierhöhung entschieden (VRS, 2019b). Zum 1. Januar 2020 sowie zum 1. Januar 2021 sollen die Fahrpreise um jeweils durchschnittlich **2,5 Prozent** erhöht werden (ebd.).

Tab. 10: VRS-Tarife von 2019 und 2020 (bei einem Preisanstieg von 2,5 Prozent)

Ticket (Auswahl) (Preisstufe 1b - Tarifgebiet Bonn)	Δ	Preis 2019	Preis 2020
Einzelticket Erwachsene	-	3,00 €	3,00 €
Einzelticket Kinder (6-14 J.)	-	1,60 €	1,60 €
24-Studenticket 1 Person	-	8,80 €	8,80 €
24-Studenticket 5 Personen	-	13,40 €	13,40 €
Wochenticket	2,5%	26,30 €	26,96 €
Monatsticket	2,5%	98,50 €	100,96 €
Monatsticket im Abo	2,5%	85,10 €	87,23 €
Monatsticket MobilPass f. Mobil-/Sozialpassinhaber	2,5%	40,00 €	41,00 €
Aktiv60Ticket (Abo) (ab 60 J.)	2,5%	59,00 €	60,48 €
Monatsticket Schüler/Azubis (Schulwegbezogen)	2,5%	74,00 €	75,85 €
Prima-Jahresticket (Grundschüler; 11 Monatsraten)	2,5%	66,60 €	68,27 €
Starterticket (Schüler-Abo) (Stadtgebietsbezogen)	2,5%	66,60 €	68,27 €
Azubiticket (Abo)	2,5%	60,70 €	62,22 €
Semesterticket (WS 2019/2020)	2,5%	185,60 €	190,24 €
Klima-Jahresticket (Lead City)	-	365,00 €	365,00 €
24-Studenticket 5 Personen (Lead City)	-	8,80 €	8,80 €

Quelle: Eigene Darstellung nach VRS, 2018: 10 f.

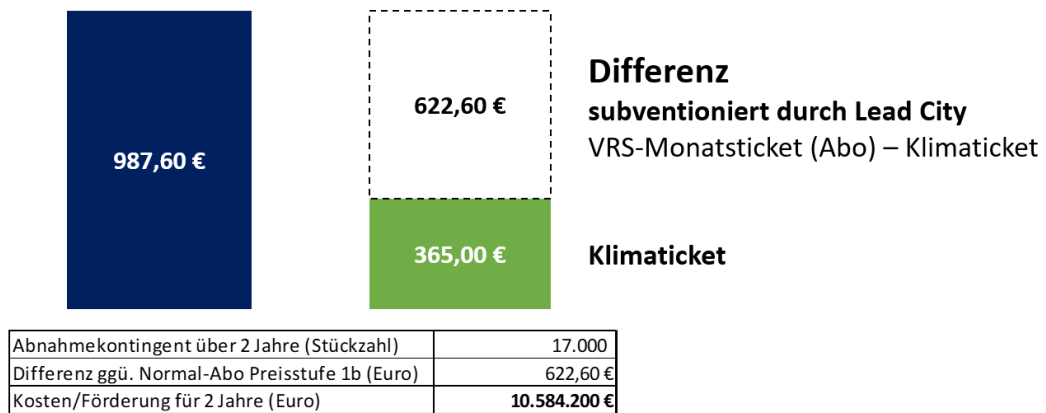
Die Tarifierhöhung bezieht sich nur auf Zeitkarten, während die Einzelfahrscheine des Bartarifes unverändert bleiben (VRS, 2019b). Die genaue Höhe der Tarife für 2020 wird aktuell erarbeitet und noch im Herbst dieses Jahres den VRS-Gremien vorgelegt (ebd.). Unverändert bleiben auch die subventionierten Tickets von Lead City (s. Tab. 10). Als Annahme wurden in Tabelle 10 die aktuellen Preise im Zeitkartensortiment mit einem Faktor von 2,5 Prozent auf das Jahr 2020 dynamisiert. Die hier aufgelisteten Tarife zeigen, dass bei einem Zeitkarten-Abonnement von einem Jahr das Klimaticket deutlich rentabler für den Fahrgast ist. Das Klimaticket ist aktuell bis zu **69 Prozent** günstiger als die regulären Zeitkarten (vgl. Tab. 10). Bei einer jährlichen Preissteigerung von 2,5 Prozent rentiert sich das Klimaticket somit umso mehr. Ähnliche Wanderungsbewegungen der Nutzer aus dem Gelegenheitsverkehr hin zum Klimaticket wie beim Wiener Modell, wenn auch in einem deutlich geringeren Umfang, können damit auch hier erwartet werden. Endgültig lässt sich diese These erst nach der Evaluation feststellen.

Abb. 22: Subventionierung des Klimatickets auf Basis des Monatstickets

Monatsticket (Abo) Preisstufe 1b

VRS-Tarif 2018

82,30 Euro x 12 Monate



Quelle: Eigene Darstellung nach BUNDESSTADT BONN, 2018b: 5

Grundsätzlich sei laut der Stadt Bonn das Klimaticket im Rahmen von Lead City per se kein neu geschaffener Tarif, sondern das subventionierte VRS-Monatsticket für Erwachsene im Abonnement der Preisstufe 1b (s. Abb. 22; BLEICH: Z. 254-255). Aktuell werde die Differenz zum regulären Monatspreis hauptsächlich durch den Fördergeber beglichen (ebd.). Auf Grundlage dieser Differenz berechne sich auch die Fördersumme für das Klimaticket, die sich insgesamt bei 10,58 Mio. Euro für zwei Jahre beläuft (ebd.).

Unabhängig davon forderten die politischen Vertreter der Stadt Bonn eine **Nullrunde** und eine Reform des Tarifsystems bzw. Preisfindungsverfahrens (BLEICH: Z.

288-294). Anderen Verkehrsunternehmen des VRS sei die Preiserhöhung von 2,5 Prozent allerdings zu niedrig, da dadurch die steigenden Kosten für Material und Personal nicht gedeckt werden könnten (WDR, 2019). Eine zweijährige Nullrunde würde bei der SWBV zu einem Fehlbetrag von rund **6,7 Mio. Euro** führen (GA BONN, 2019c). Ohne eine Tarifierhöhung hätte diese Summe von den Städten und Kreisen im VRS-Gebiet aufgebracht werden müssen (ebd.). Die hier aufgezeigte Problematik einer jährlichen, aber notwendigen Preissteigerung lässt darauf schließen, dass alternative und langfristige Finanzierungskonzepte für den ÖPNV geschaffen werden müssen. Dies gilt sowohl für Tarifmaßnahmen als auch Angebotserweiterungen im ÖPNV.

6.2.3. ÖPNV-Angebotsmaßnahmen

Fünf Teilmaßnahmen wurden zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes beschlossen. Als öffentliche Verkehrsmittel betreibt die SWBV dabei Straßenbahnen, Stadtbahnen und im Wesentlichen Busse.

Teilmaßnahme 1: Taktverdichtung der Hauptlinien am Samstag und Sonntag

Tab. 11: Taktverdichtung der einzelnen Hauptlinien in Bonn am Wochenende

Linien	Abschnitt	Zeitraum	Takt vor Lead City	Takt neu
61,62	komplett	Samstag 09:30 - 20:30	15'	10'
63	Tannenbusch - Bad Godesberg	Samstag 09:30 - 20:30	30' (zusammen mit Linie 16: 15')	10'/20' (zusammen mit Linie 16: 10')
66	Siegburg - Ramersdorf	Samstag 09:30 - 20:30	15'	10'
600 - 615	komplett	Samstag 09:30 - 20:30	30'	20'
61	Hbf - Dottendorf	Sonntag 09:30 - 11:30	Kein Verkehr	30'
61	Hbf - Auerberg	Sonntag 09:30 - 11:30	30'	15'
63	Tannenbusch - Bad Godesberg	Sonntag 09:30 - 11:30	60' (zusammen mit Linie 16: 30')	15' / 15' / 30' (zusammen mit Linie 16: 15')
66	Siegburg - Ramersdorf	Sonntag 09:30 - 11:30	30'	15'
600 - 615	komplett	Sonntag 09:30 - 11:30	60'	30'

Quelle: Modifiziert nach BUNDESSTADT BONN, 2018a: 4

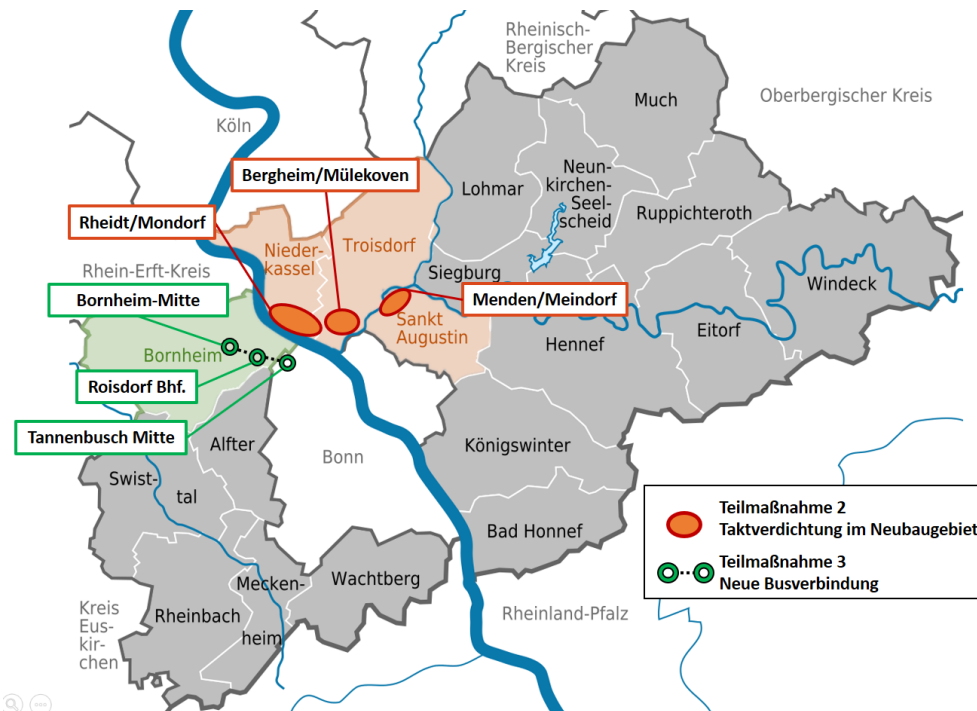
An Samstagen und Sonntagen sollen alle innerstädtischen Hauptlinien sowie die regionale Stadtbahnlinie 66 im Angebot verbessert werden (BUNDESSTADT BONN, 2018a: 3). Kernpunkt dieser Angebotsausweitung ist die Verdichtung des Grundtakts **samstags** vom ursprünglichen 15/30-Minuten-Takt auf den heute nur montags bis freitags angebotenen 10/20-Minuten-Takt (s. Tab. 11). Dadurch werden dem höheren Verkehrsbedarf während der Geschäftsöffnungszeiten Rechnung getragen, neue Kapazitäten für Fahrgastzuwächse geschaffen und ein wesentlicher Anreiz zur verstärkten ÖPNV-Nutzung im Einkaufs- und Freizeitverkehr gesetzt (BUNDESSTADT BONN, 2018a: 3). Im Sinne eines integrierten und aufeinander abgestimmten Gesamtangebots sollen dabei die wichtigsten innerstädtischen Stadtbahn- und

Straßenbahnverbindungen ebenso im Takt umgestellt werden wie die Hauptlinien des Busnetzes (ebd.).

Die Ausweitung am Samstag soll durch Angebotsverbesserungen am Sonntagvormittag ergänzt werden (BUNDESSTADT BONN, 2018a: 3). Laut Fahrgastzählungen sind sonn- und feiertags von 9.30 bis 11.30 Uhr Auslastungen erkennbar, die teilweise höher als in den übrigen Schwachverkehrszeiten liegen und auf deutliche Potenziale im Freizeit- und Tourismusverkehr hinweisen (ebd.). Um auch am Wochenende ein ÖPNV-Angebot und Kapazitäten für Fahrgastzuwächse sicherzustellen, soll der 30/15-Minuten-Takt sonn- und feiertags daher auf den Zeitraum 9.30 Uhr bis 24 Uhr (statt ursprünglich 11.30 Uhr bis 24 Uhr) mit einem 15/30-Minuten-Takt erweitert werden (ebd., s. Tab. 11).

Teilmaßnahme 2: Weiterentwicklung der Regionalbuslinien

Abb. 23: Angebotserweiterung nördlich des Rhein-Sieg-Kreises (schematisch)



Quelle: Modifiziert nach TUBS, 2008

In der Anbindung Richtung Bonn, im Raum **Niederkassel**, **Troisdorf** und **Sankt Augustin** vermutet die Stadt noch ungenutzte Fahrgastpotenziale, die mit strukturellen Verbesserungen erschlossen werden sollen (s. Abb. 23; BUNDESSTADT BONN, 2018a: 4). Daher sollen zur Fahrgastgewinnung und Kapazitätserhöhungen die Buslinienführungen der **SB55**, **550**, **551** und **517/640** besser an den Bedarf angepasst, das Fahrtenangebot erhöht und mehr Gelenkbusse eingesetzt werden (ebd.). Hintergrund ist, dass in den Räumen **Rheidt/Mondorf**, **Bergheim/Mülekoven** und **Menden/Meindorf** in den

vergangenen Jahren ein starkes Bevölkerungswachstum inkl. Erschließung großer Neubaugebiete verzeichnet werden konnte (s. Abb. 23; ebd.). Verkehrlich sind die dort zugezogenen Neubürger stark nach Bonn orientiert (ebd.). Aufgrund der hohen Spitzenauslastung des Bonner Straßenbahnsystems, soll das Busnetz folglich stärker auf die Nachfrageschwerpunkte nach Norden ausgerichtet werden (ebd.). Auf den Linien SB55, 540, 550, 551 und 640 soll ein 20-Minuten-Takt angeboten werden, der in der HVZ durch weitere Fahrten teilweise zum 10-Minuten-Takt ergänzt wird (BUNDESSTADT BONN, 2018a: 5). Durch Teilmaßnahme 2 sollen die Arbeitsplatz- und Schulschwerpunkte im Bonner Norden in das bestehende Netz eingebunden werden (ebd.). Außerdem werden dadurch Umwege über das Stadtzentrum vermieden (ebd.).

Da die Umsetzung des Konzepts eine intensive Beteiligung der betroffenen Kommunen erfordert und es sich zudem auf den Fahrzeugbedarf auswirkt, benötigt die Maßnahme eine längere Vorlaufzeit (Umsetzung **26. August 2019**) (ebd.). Die Stadt Bonn fügt hinzu:

„Viele möchten den Job [Busfahrer; Anm. d. Verf.] gar nicht mehr machen und dann muss man dann entsprechend die Leute finden, die dann die Leute zum Busfahrer ausbilden, den Führerschein machen, Tarifkenntnisse erlangen und das ist ein Prozess, der jetzt nicht in zwei drei Monaten geht, sondern entsprechenden Vorlauf braucht.“ (BLEICH: Z. 134-137).

Teilmaßnahme 3: Taktverdichtung der Regionalbuslinien

Während in Bonn-Zentrum durchgehend dichte Takte auf den Linien angeboten werden, sind auf vielen regionalen Linien, insbesondere in den Neben- und Schwachverkehrszeiten, historisch bedingt noch Defizite zu verzeichnen (BUNDESSTADT BONN, 2018a: 6). Außerhalb der HVZ werden oft nur Stundentakte, am Wochenende zum Teil sogar nur Zweistundentakte angeboten (ebd.). Eine Direktverbindung zwischen Bornheim-Mitte und Roisdorf sowie Tannenbusch fehlt bisher komplett, obwohl im Berufs- und Ausbildungsverkehr enge Verflechtungen zwischen Bornheim und dem Bonner Norden bestehen (ebd.). Im Rahmen dieser Teilmaßnahme soll daher das Angebot der Buslinien **537, 845, 855, 856** und **857** auf einen einheitlichen Mindeststandard im **30-Minuten-Takt** von Montag bis Freitag und Samstag sowie **Stundentakt** zu den übrigen Zeiten verbessert werden (ebd.). Zwischen Bornheim, Roisdorf-Bahnhof und Tannenbusch-Mitte wurde zudem eine neue Busverbindung geschaffen (s. Abb. 23). Teilmaßnahme 3 wurde zum Fahrplanwechsel am **26. August 2019** umgesetzt (BUNDESSTADT BONN, 2018a: 7).

Teilmaßnahme 4: Ausbau Linie 632 zu neuer Tangentialverbindung

Die Stadt Bonn hat im Rahmen von Untersuchungen zur Verbesserung der angespannten Verkehrssituation auf dem Venusberg (Uniklinikum) ermittelt, dass die ursprünglich nur per Umstieg und Umweg gegebene Busverbindung Venusberg - Enderich deutliches Potenzial für Fahrgastzuwächse aufweist (BUNDESSTADT BONN, 2018a: 7). Neue Tangentialverbindungen im Busnetz sollen Umwegfahrten über die Bonner Innenstadt vermieden und dadurch kürzere Reisezeiten im ÖPNV erreicht werden (ebd.). Die Entwicklung neuer Stadtquartiere im Norden Enderichs wird parallel dazu zu neuen Verkehrsbedarfen führen (ebd.). Durch die geplanten Tarifmaßnahmen von Lead City rechnet Bonn mit steigenden Fahrgastzahlen, die gerade im Innenstadtbereich zu hohen Besetzungsgraden und zusätzlichem Kapazitätsbedarf im ÖPNV führen werden (ebd.). Daher wurde die Erweiterung der bisher überwiegend zur Fahrradmitnahme eingerichteten **Linie 632** zwischen **Venusberg** und **Poppelsdorf** zu einer neuen Halbringlinie konzipiert (BUNDESSTADT BONN, 2018a: 8). Linie 632 soll vom neuen Endpunkt Uniklinikum Süd über Poppelsdorf, Enderich, Propsthof, Am Nordpark, Chlodwigplatz und Bertha-von-Suttner-Platz zum Beueler Bahnhof geführt werden (ebd.). Sie soll montags bis freitags sowie samstags im **30-Minuten-Takt** und sonntags im **60-Minuten-Takt** fahren (ebd.). Verkehrsprognosen sagen eine gute Nachfrage und gewünschte Entlastungseffekte für die Bestandslinien voraus, wovon viele Fahrgäste profitieren könnten (ebd.). Teilmaßnahme 4 wurde zum Fahrplanwechsel am **9. Dezember 2018** umgesetzt (ebd.).

Teilmaßnahme 5: Taktverdichtung der Hauptlinien von Montag bis Freitag

Tab. 12: Taktverdichtung der Hauptlinien von Montag bis Freitag bis 20.30 Uhr

Linien	Abschnitt	Takt vor Lead City	Takt neu
61	Hbf - Dottendorf	30'	10'
61	Hbf - Auerberg	15'	10'
62	Komplett	15'	10'
63	Tannenbusch - Bad Godesberg	30' (zusammen mit Linie 16: 15')	10'/20' (zusammen mit Linie 16: 10')
66	Siegburg - Ramersdorf	15'	10'
66	Ramersdorf - Bad Honnef	30'	20'
600 - 615	Komplett	30'	20'

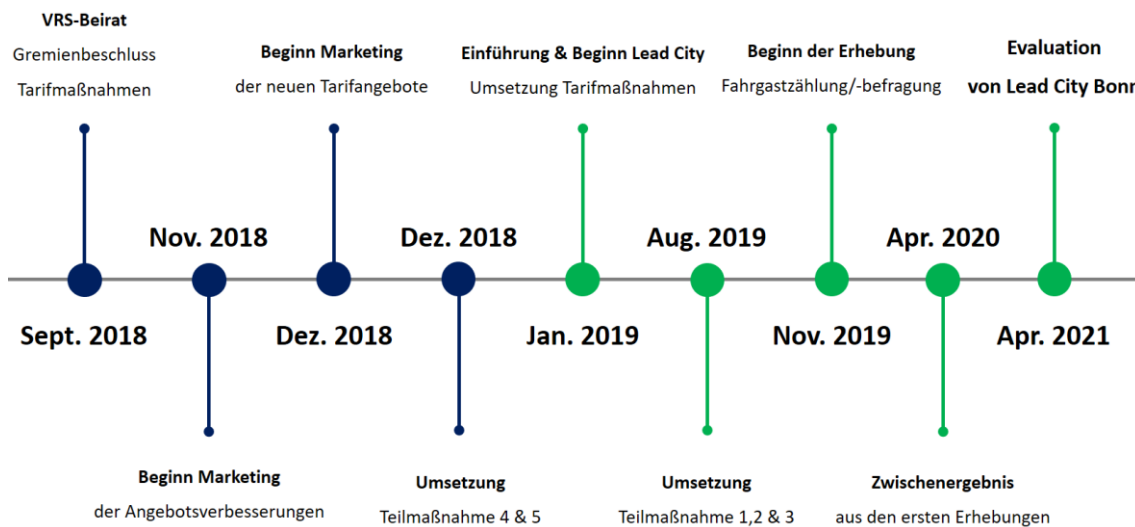
Quelle: Modifiziert nach BUNDESSTADT BONN, 2018a: 9

Aufgrund der Geschäftsöffnungszeiten in der Innenstadt meist bis 20 Uhr, im Lebensmittelhandel oft deutlich darüber hinaus, längerer Arbeitszeiten und hohem Verkehrsaufkommen im Freizeitverkehr kommt es zwischen 19.30 Uhr und 20.30 Uhr auf vielen Linien stadtauswärts zu hohen Auslastungen (BUNDESSTADT BONN, 2018a: 8).

Mit einem um eine Stunde verlängerten Takt der HVZ und NVZ bis ca. **20.30 Uhr** sollen Kapazitäten für Fahrgastzuwächse geschaffen und ein Anreiz zur verstärkten ÖPNV-Nutzung im späten Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr gesetzt werden (ebd.). Da diese Taktverdichtung kurzfristig umsetzbar ist, wurde diese Teilmaßnahme bereits zum Fahrplanwechsel am **9. Dezember 2018** eingeführt (BUNDESSTADT BONN, 2018a: 9).

Zusammen mit den Tarifmaßnahmen hat die Stadt Bonn ursprünglich folgenden Zeitplan für die Umsetzung des Projekts Lead City vorgesehen:

Abb. 24: Rahmenzeitplan der Stadt Bonn zur Umsetzung der Maßnahmen



Quelle: Eigene Darstellung nach BUNDESSTADT BONN, 2018a: 8

Der in Abbildung 24 dargestellte Zeitplan ergibt sich aus den notwendigen Gremienbeschlüssen im VRS und die Vorlaufzeiten zur Umsetzung neuer Angebots- und Tarifmaßnahmen (vgl. BUNDESSTADT BONN, 2018a: 8; s. Abb. 24). Die Vorlaufzeiten für die Angebotsmaßnahmen 1,2 und 3 werden größtenteils für die Gewinnung und Einstellung von Fahrpersonal und der Fahrzeugbeschaffung aufgewendet (ebd.). Die Angebotserweiterung soll daher auf die beiden Fahrplanwechseltermine am 09.12.2018 und 26.08.2019 (zusätzlicher Fahrplanwechsel für Lead City) aufgeteilt werden (ebd.).

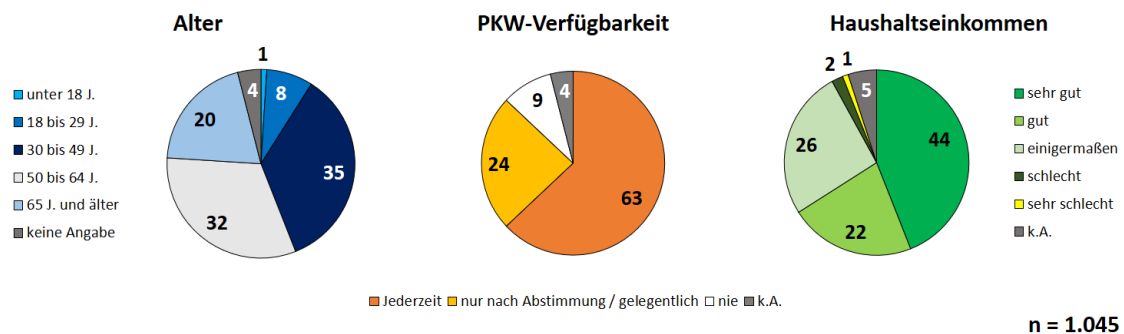
Die Evaluierung der Tarif- und Angebotsmaßnahmen soll in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) erfolgen und extern begleitet werden (vgl. BUNDESSTADT BONN, 2018a: 18). Am 11. Oktober 2019 wurden unabhängig von diesem Zeitplan vom VRS bereits erste Marktforschungsergebnisse zum Klimaticket intern präsentiert, die im nachfolgenden Kapitel näher vorgestellt werden.

6.2.4. Erstes Zwischenergebnis zum Klimaticket

Inhaber des Klimatickets, die eine Marketingfreigabe erteilt haben, wurden durch die Stadt Bonn und die SWBV im Mai 2019 angeschrieben und gebeten, einen mitgeschickten Papierfragebogen auszufüllen und in einem kostenfreien Rückumschlag zurückzusenden (VRS, 2019a: 3). Dieser wurde vorab durch die VRS in Absprache mit der Stadt Bonn und der SWBV erstellt (ebd.). Rund 2.200 Personen mit Marketingfreigabe wurden dadurch angeschrieben wovon **1.045 Personen** ihren Fragebogen zurückschickten (Rücklaufquote **48 Prozent**) (ebd.).

Nutzerstatistik zum Klimaticket

Abb. 25: Befragungsergebnis zur Nutzerstatistik (in Prozent)



Quelle: Eigene Darstellung nach VRS, 2019a: 7 ff.

Bei der Befragung stellt sich heraus, dass der Altersdurchschnitt der Klimaticketnutzer bei **51 Jahren** und deren Wohnort hauptsächlich in **Bonn** liegt (VRS, 2019a: 7; vgl. Abb. 25). Letzteres war zu erwarten, da das Klimaticket nur innerhalb der Stadt gültig und somit für Bonner Stadtbewohner am attraktivsten ist. Weiterhin kann der geringe Anteil der unter 18- bis 29-Jährigen dadurch erklärt werden, dass jene im Ausbildungsverkehr bereits Bestandskunden des VRS und im Besitz einer Zeitkarte sind. Der Erwerb der Klimakarte ist nur Neukunden vorbehalten.

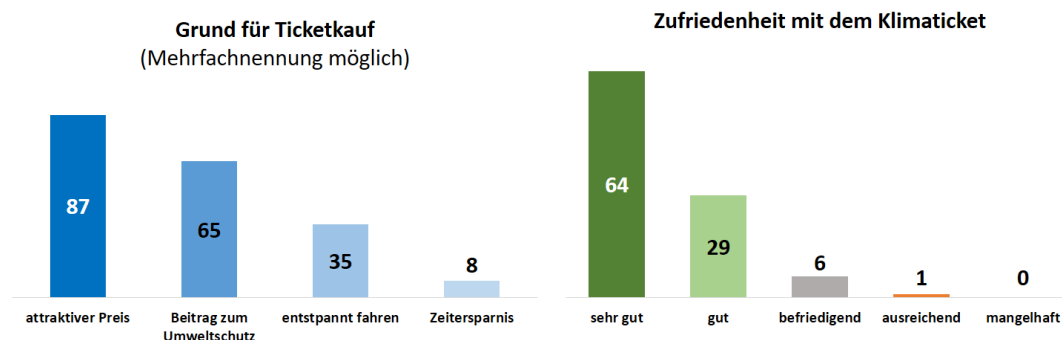
Die Nutzerstatistik gibt an, dass bei 63 Prozent der befragten Personen „jederzeit“ ein **PKW** zur Verfügung steht (s. Abb. 25). Über 70 Prozent der Befragten sind im Besitz von mindestens einem PKW im Haushalt (VRS, 2019a: 9). Inwiefern der PKW tatsächlich seit dem Kauf des Klimatickets genutzt wird, wird später aus der Statistik zur Verkehrsmittelwahl ersichtlich.

Über die Hälfte der Befragten geben an, dass sie mit ihrem monatlich zur Verfügung stehenden Einkommen im Haushalt „gut“ bis „sehr gut“ zurechtkommen (ebd.). Zudem arbeiten die Befragten größtenteils in **Vollzeit** (42 Prozent) (VRS, 2019a:

8). Jeweils 23 Prozent der Nutzer sind entweder **Teilzeitbeschäftigte** oder **Rentner** (ebd.). Die Zahl der Nutzer, die nicht erwerbstätig sind oder sich in der schulischen, akademischen bzw. beruflichen Ausbildung befinden, liegt jeweils im niedrigen einstelligen Bereich (ebd.). Abzüglich der Bestandskunden im Ausbildungsverkehr kann demzufolge festgestellt werden, dass das individuelle Einkommen den Kauf eines Klimatickets positiv und/oder negativ beeinflussen kann. Je niedriger also das Gehalt ist, desto weniger wird das Klimaticket trotz der Rabattierung in Anspruch genommen.

Marketing und Kundenzufriedenheit

Abb. 26: Befragungsergebnis zu/r Marketing und Kundenzufriedenheit (in Prozent)



n = 1.045

Quelle: Eigene Darstellung nach VRS, 2019a: 12 ff.

Weit über die Hälfte der befragten Personen gab an, dass sie durch die **Presse** bzw. **Medien** auf das Klimaticket aufmerksam geworden sind (70 Prozent) (VRS, 2019a: 11). Im Wesentlichen wurde dabei der **Preis** des Klimatickets als ausschlaggebender Grund für den Kauf angegeben (s. Abb. 26). Dies bestätigt wiederum die Aussage der Experten, dass ein 365-Euro-Ticket leicht zu vermarkten ist:

„Auch was das Marketing angeht, kann man es ja eigentlich ganz gut verkaufen. Sie zahlen einen Euro pro Tag. [...]. Sehr einfach, sehr simpel darstellbar.“ (BOHNET: Z. 89-93).

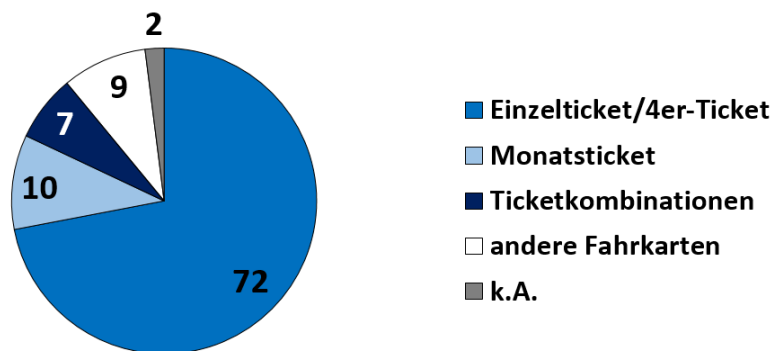
„Da finde ich natürlich hat das 365 Euro Ticket richtig Charme. Da ist es so, dass es jetzt wirklich jeder versteht: ein Euro pro Tag.“ (MEIER: Z. 121-122).

An zweiter Stelle gaben die Befragten an, dass sie dadurch einen Beitrag zum **Umweltschutz** leisten möchten (ebd.). Ebenfalls häufig angegeben wurde der Grund **„entspannt fahren“** (ebd.). Ob sich diese Aussage auf das einfache Tarifprinzip eines 365-Euro-Tickets oder auf den allgemeinen Komfort im ÖPNV bezieht, ist aus dieser Erhebung nicht erkennbar. Der Faktor **„Zeitersparnis“** dagegen ist bei den Befragten weniger entscheidend für den Kauf des Klimatickets gewesen (s. Abb. 26). Dies hängt

mit der mangelnden Zuverlässigkeit die öffentlichen Verkehrsmittel in Bonn zusammen, die sich seit dem Fahrplanwechsel am 26. August 2019 sogar weiter verschlechtert hat (GA BONN, 2019b). Nichtsdestotrotz bewertete der überwiegende Teil der Befragten das Klimaticket mit „sehr gut“ (64 Prozent) und „gut“ (29 Prozent) (s. Abb. 26). Insgesamt besteht bei den Befragten der Wunsch, das Angebot dauerhaft anzubieten und es auf das gesamte Tarifgebiet auszweiten (vgl. VRS, 2019a: 28). Somit bestätigt sich auch die Kritik der Experten an der Beförderungsbedingung des Klimatickets in den Wünschen der Nutzer.

Verkehrsmittelwahlverhalten vor und nach dem Kauf des Klimatickets

Abb. 27: Ticketnutzung vor dem Klimaticket (in Prozent)

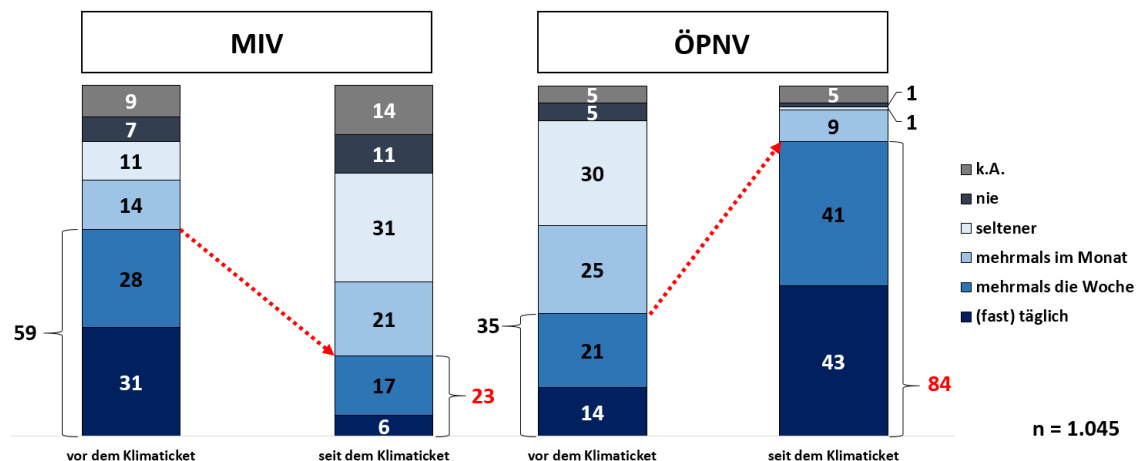


n = 1.045

Quelle: Eigene Darstellung nach VRS, 2019a: 21

Vor Lead City haben die meisten Befragten Einzeltickets und/oder 4er-Gruppentickets verwendet (ebd.). ÖPNV-Dauernutzer, die bisher Zeitkarten gekauft haben, machen mit 10 Prozent einen relativ kleinen Anteil aus (ebd.). Folglich hat das Klimaticket vor allem Gelegenheits- und Selten-Fahrer angesprochen (s. Abb. 27).

Abb. 28: Verkehrsmittelwahlverhalten der Klimaticketnutzer (in Prozent)

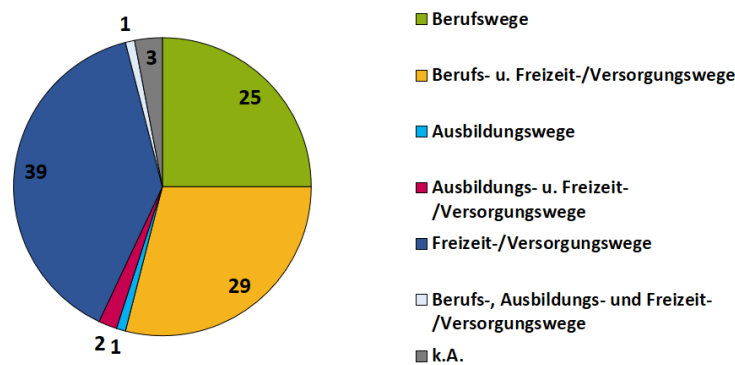


n = 1.045

Quelle: Eigene Darstellung nach VRS, 2019a: 23

Abbildung 28 zeigt, dass die Verkehrsmittelwahl der befragten Klimaticketnutzer sich vor und nach dem Kauf verändert hat (s. Abb. 28). Der Anteil der Personen mit Klimaticket, die vorher nahezu täglich bzw. mehrmals die Woche den MIV benutzt, haben den MIV nun weniger oft genutzt (ebd.). Gleichzeitig nutzen diejenigen Befragten, die bereits vor dem Klimaticket täglich bzw. mehrmals die Woche mit dem ÖPNV gefahren sind, die öffentlichen Verkehrsmittel nun noch mehr (ebd.). Das Klimaticket spricht besonders ÖPNV-affine Personen an, da nur 5 Prozent der Ticketnutzer angaben, dass sie den ÖPNV vorher nie genutzt haben (s. Abb. 23).

Abb. 29: Wesentlicher Wegezweck der Klimaticketnutzer (in Prozent)



n = 1.045

Quelle: Eigene Darstellung nach VRS, 2019a: 25

Das Klimaticket wird von den meisten Befragten hauptsächlich im Freizeit- und Versorgungsverkehr verwendet (s. Abb. 29). Daneben nutzen 29 Prozent das Klimaticket im Berufs- u. Freizeit-/Versorgungsverkehr und 25 Prozent nur im Berufsverkehr (ebd.). Ausbildungswege und die Kombination daraus mit anderen Wegezwecken machen einen wesentlich niedrigeren Anteil aus (ebd.). Dass wie eingangs erwähnt der Großteil der Befragten erwerbstätig oder Rentner sind, wirkt sich entsprechend auch auf die Anteile und die Art der Wegezwecke aus. Da der Anteil der 18- bis 29-Jährigen Klimaticketnutzer gering ist, fallen die Wegezweckanteile im Ausbildungsverkehr ebenfalls gering aus.

Die Ergebnisse zu dieser Befragung lassen sich nicht pauschal auf andere Anwendungsgebiete übertragen (VRS, 2019a: 31). Auch bezogen auf die relativ niedrige Anzahl der verkauften Klimatickets könne ein Erfolg des Projektes aktuell nicht bewertet werden (vgl. TRIEMER: Z. 133-136). Nicht nur das Klimaticket, sondern auch externe Einflüsse wie Arbeitsplatzwechsel, Wohnortwechsel oder sonstige Änderungen an der Lebenssituation etc. können das Verkehrsmittelwahlverhalten beeinflussen (VRS, 2019a: 23). Ebenfalls muss der eingeschränkte Gültigkeitsbereich berücksichtigt werden. Ein umfassender Wechsel vom MIV auf den ÖPNV ist trotz Rabattierung und städtischem ÖPNV-Angebot zum Zeitpunkt dieser Erhebung nicht erkennbar (ebd.).

7. Diskussion und Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Ergebnisse aus den Kapiteln zur Umsetzung des 365-Euro-Tickets in Wien und des Klimatickets in Bonn haben gezeigt, dass tarifliche Änderungen im ÖPNV allein nur geringe Effekte auf den Modal Split haben. Bei der Analyse und Interpretation zur Wirkung eines 365-Euro-Tickets müssen verschiedene Aspekte unterschieden werden. Demzufolge wird die nachfolgende Diskussion zu den bisherigen Ergebnissen unter der verkehrspolitischen, verkehrsplanerischen, sozialen und ökonomischen Dimension betrachtet.

7.1. Verkehrspolitische Dimension

Die Hintergründe zur Einführung eines 365-Euro-Tickets sind in Wien und Bonn unterschiedlich. In Wien wurde die Tarifmaßnahme im Zuge eines Wahlkampfes vorgestellt und im späteren Verlauf durch die Stadt- bzw. Landesregierung dauerhaft in das Tarifsysteem integriert und fortan als Regeltarif vertrieben. Somit wurde das 365-Euro-Ticket in Wien in erster Linie aus **wahlpolitischen** Gründen eingeführt.

Hintergrund in Bonn waren die drohenden Diesel-Fahrverbote, verknüpft mit der EU-Klage und der Grenzwertüberschreitung in deutschen Großstädten. Im Zuge dessen soll im Rahmen von Lead City das Klimaticket in Bonn für zwei Jahre erprobt werden. Dabei dient Bonn als Modellstadt für die Tarifmaßnahme. Die Reduzierung des Verkehrsaufkommens und die Einhaltung der Grenzwerte ist eher politisch motiviert als lösungsorientiert (IFO, 2018: 9). Das eigentliche Ziel hierbei ist es, Diesel-Fahrverbote abzuwenden (vgl. ebd.). Die Einführung des Klimatickets beruht somit auf einer **umweltpolitischen** Reaktion der Bundesregierung auf die EU-Klage und nicht auf einer (langfristig) geplanten Maßnahme auf Eigeninitiative der Stadt Bonn.

Die Diesel-Problematik war ein Auslöser, der zum Projekt Lead City geführt hatte. Doch auch ohne diese Problematik ist eine Verkehrswende im Hinblick auf die zunehmenden Herausforderungen im öffentlichen Raum notwendig, die früher hätte stattfinden müssen. Der politische Wille ist aufgrund des öffentlichen Interesses jedenfalls gegeben, wodurch Vorschläge und Entscheidungen im ÖPNV schneller umgesetzt werden können. Der VCD Bonn erhofft sich,

„[...] dass man diese Krise der Automobilindustrie jetzt auch nutzen sollte, um einen Paradigmenwechsel in Angriff zu nehmen.“ (BOHNET: Z. 396-398).

Eine weitere Chance sind die zusätzlichen Mittel, die nun für den ÖPNV bereitgestellt werden. Dadurch können notwendige Investitionen in den ÖPNV-Ausbau getätigt werden, die vorher nicht möglich waren.

Dass in Deutschland nicht früher ein Umdenken erfolgte, liegt u.a. in der bisherigen Politik zugunsten der heimischen **Automobilindustrie**, da letztere ein wichtiger Wirtschaftszweig und Arbeitgeber ist. Für Österreich ist die Automobilindustrie wirtschaftlich weniger bedeutend, wodurch sich die Prioritäten in der dortigen Verkehrspolitik auf andere Themenbereiche verschieben (BOHNET, Z. 382-385).

Entsprechend ist auch die Stadt- und Verkehrsplanung in der Vergangenheit in deutschen Städten stark autozentriert gewesen. Städte wurden dabei in den 1950er bis 1970er Jahren dem MIV untergeordnet und geplant (vgl. SCHMUCKI, 2001: 118). Die Folgen wirken sich teilweise bis heute in Form einer erhöhten Luftschadstoff- und Lärmbelastung sowie einer Gefährdung aller Verkehrsteilnehmer im öffentlichen Raum aus und werden nun von der gegenwärtigen und der zukünftigen Generation getragen. Verkehrspolitische Entscheidungen wurden zudem durch Lobbyismus für den Autoverkehr beeinflusst:

„Von der bundespolitischen oder landespolitischen Ebene her ist sehr stark Lobbyismus für den Autoverkehr ausgeübt worden. Dann ist das natürlich auch ein bisschen in der Persönlichkeitsstruktur der Entscheider drin. [...] Warum passiert da so wenig? Weil die entscheidenden Figuren Auto-affin sind.“ (MEIER, Z. 261-267).

In der Vergangenheit wurde Dieselmotoren wegen seiner geringen CO₂-Emissionen im Vergleich zum Benzinmotor bei der Mineralölsteuer mit einem niedrigen Steuersatz belastet (vgl. KALLEICHER, 1992: 173 ff.). Da Dieselmotoren als Hauptursache für die hohe NO_x-Belastung ausgemacht worden ist, stellt dies die steuerliche Begünstigung in Frage (vgl. ebd.). Kritisch zu beurteilen ist an dieser Stelle aus ökologischer Sicht und wegen der wettbewerbsverzerrenden Effekte die Steuerbefreiung von Kerosin im Flugverkehr:

„Aus welchem Grund wird Kerosin, also Flugzeug-Treibstoff, überhaupt nicht besteuert? Das kann nicht sein. Das muss besteuert werden. Der umweltschädlichste Verkehrsträger bietet die günstigsten Tickets an. Das muss man sich mal vergegenwärtigen.“ (BOHNET, Z. 476-479).

Der politische Wille zur Verkehrswende ist vorhanden. Dennoch ist der Lösungsansatz, mit Tarifmaßnahmen wie einem 365-Euro-Ticket den MIV auf den ÖPNV zu verlagern, zu sehr aufseiten des ÖPNV und räumlich auf Großstädte fixiert.

Noch immer laufen Restriktionen gegen den MIV, als Hauptverursacher für die heutigen Probleme im Verkehr, zögerlich ab. Unter anderem hängt dies mit den Interessen der Automobilindustrie als auch der Wählerschaft zusammen, die zum großen Teil aus dem ländlichen Raum kommt bzw. auf den PKW angewiesen ist (vgl. BOHNET, Z. 223-225). Dadurch sind politische Handlungsspielräume der Parteien gegen den PKW von vornherein eingeschränkt. Folglich wird das Klimaticket in Bonn erprobt, womit gewährleistet wird, dass die Mobilität der PKW-Fahrer vorerst nicht eingeschränkt wird und dennoch ein alternatives Verkehrskonzept verfolgt wird.

Die dauerhafte Einführung eines 365-Euro-Tickets sollte dennoch gut durchdacht sein, da der Preis eines solchen Tarifs aus politischen Gründen und gegenüber den Wählern und Fahrgästen kaum noch verändert werden kann (VDV, 2019c: 1). Die Fahrpreisänderung des 365-Euro-Tickets kann auch nicht künftig und unabhängig von absehbaren Kosten- und Preissteigerungen angepasst werden (ebd.). Diese Situation lässt sich aktuell am Wiener Modell beobachten.

7.2. Verkehrsplanerische Dimension

Sowohl in Wien als auch in Bonn wurden parallel zum 365-Euro-Ticket auch strukturelle Maßnahmen und Angebotserweiterungen für den ÖPNV durchgeführt. Dies geschah in beiden Städten u.a. mit der Annahme, dass die Fahrgastzahl durch die neu eingeführte Tarifmaßnahme signifikant ansteigt und dementsprechend ein angemessenes ÖPNV-Angebot geschaffen werden müsste. Die Steigerung der Fahrgastzahlen kann in Wien jedoch weniger mit der Einführung des 365-Euro-Tickets als mit der proportionalen Zunahme der Bevölkerungsentwicklung begründet werden. Fahrgastzahlen für Bonn sind für die Öffentlichkeit nicht einsehbar, dennoch ist durch die geringe Verkaufszahl des Klimatickets davon auszugehen, dass der Tarif keinen erhöhten Fahrgastzuwachs ausgelöst hat.

In Wien verlief der ÖPNV-Ausbau lange und in zeitlich gestaffelten Bauphasen vor Einführung des 365-Euro-Tickets. Die Rahmenbedingungen für das Ticket waren somit besser geeignet als in Bonn. Bereits vor der Einführung konnte Wien eine hohe Siedlungs- und Verkehrsfläche aufzeigen. **95 Prozent** der Bewohner in Wien haben aktuell eine ÖPNV-Haltestelle in Gehweite (NANA, 2019: 1). Ebenso vorteilhaft ist die hohe ÖPNV-Qualität in Wien, die konstant verbessert und ausgeweitet wird. Anders als in Wien, wo massiv in den Infrastrukturausbau des ÖPNV investiert wurde, beschränken sich die Angebotsmaßnahmen in Bonn hauptsächlich auf die Taktverdichtung der Stadtbahnen und Busse sowie die Errichtung neuer Regionalbuslinien. Strukturelle

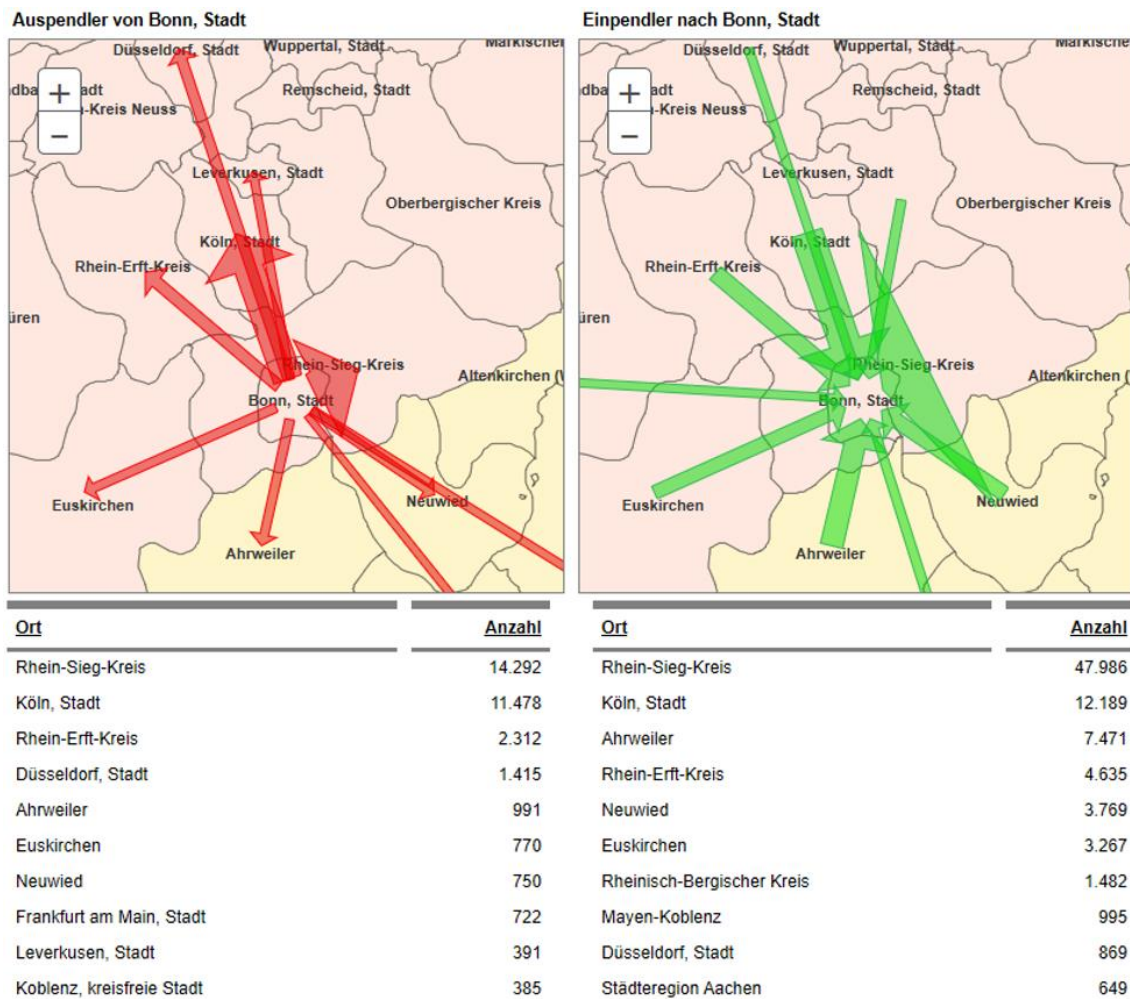
Veränderungen wurden aufgrund der begrenzten Fördermittel nicht vorgenommen. Hinzu kommt, dass Bonn zum einen von der Dauer der genehmigten Fördermittel abhängig ist. Zum anderen ist das Projekt Lead City kurzfristig vom Bund beschlossen worden, wodurch die Vorbereitungszeit und der Handlungsspielraum eingeschränkt ist. Die Angebotsmaßnahmen sollen im Rahmen des Projektes schnell und sichtbar umgesetzt werden. Erfahrungsgemäß brauche es zur Etablierung neuer Angebote allerdings bis zu **drei Jahren** Zeit (BSZ, 2019). Häufig wird von den Experten auch die schwierige Personalrekrutierung und -schulung erwähnt, die die Umsetzung erschwert:

„Es wird ein Hemmschuh. Ich kann vielleicht Mittel bereitstellen und will das Angebot ausweiten, aber ich kann es vielleicht gar nicht, weil ich nicht genug Personal finde.“
(IGNATOWITZ, Z. 74-75).

Begleitend zum 365-Euro-Ticket wird in Wien eine konsequente PBW durchgeführt. Die PBW hat sich seit der Einführung des Tickets im Jahre 2012 noch einmal intensiviert und wurde im Rahmen dessen auf weitere Bezirke ausgeweitet. Die restriktive Vorgehensweise gegen den PKW hat dazu geführt, dass der öffentliche Raum nun auch als solcher von den Bewohnern in den einzelnen Bezirken wahrgenommen und genutzt wird. Die Anzahl der parkenden PKWs konnte deutlich reduziert und die Lebensqualität der Bezirksbewohner gesteigert werden. Eine restriktive PBW ist in Bonn und in anderen Städten Deutschlands schwierig durchzusetzen. Wenn die Bonner Stadtverwaltung eine konkrete Beschlussvorlage mit einer restriktiven PBW vorlegt, ziehen sich in vielen Fällen Politiker wieder zurück, da Druck seitens der Wähler und der Industrie- und Handelskammer (IHK) kommt (BLEICH, Z. 307-311). Dass die IHK sich stark für die Interessen der PKW-Fahrer einsetze und sich gegen PKW-Restriktionen aus der Politik widersetze, bestätigt auch der Fahrgastverband PRO Bahn in Bonn (IGNATOWITZ, Z. 130-140). Bereits dadurch werden Maßnahmen gegen den MIV deutlich erschwert.

Bei der ersten Zwischenerhebung zum Klimaticket in Bonn konnte festgestellt werden, dass der Großteil der Käufer bereits vorher regelmäßig den ÖPNV genutzt hat. Ziel sollte es jedoch sein, MIV-Fahrer dauerhaft zu ÖV-Fahrer zu machen. Die Gruppe der **MIV-Stammnutzer** ist ein Kundensegment, das nur wenig/annähernd ausgeschöpft werden konnte. Dies geht auch mit der Erreichbarkeit und ÖPNV-Qualität im ländlichen Raum einher. Fakt sei auch, dass rabattierte Zeitkartentarife bei gleichbleibendem Fahrtenangebot kaum zum Umstieg vom Auto auf den ÖPNV führen (BSZ, 2019). Umso wichtiger ist daher ein umfassender ÖPNV-Ausbau.

Abb. 30: Pendleratlas zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Bonn



Quelle: Modifiziert nach BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT, 2018

Die Problematik, die in Bonn und in anderen Großstädten besteht, ist, dass bei der Debatte über die Einführung eines 365-Euro-Tickets nach dem Vorbild des Wiener Modells in Deutschland oftmals der Fokus auf den ÖPNV-Ausbau in den **Großstädten** gelegt wird. Der **ländliche Raum** und auch in den Peripherien der Städte, wo der MIV meist Hauptverkehrsmittel der Berufspendler ist, wird hierbei vernachlässigt. Abbildung 30 verdeutlicht, dass der Pendlersaldo von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit rund 60 Prozent positiv ist (vgl. Abb. 30). Es pendeln folglich deutlich mehr Personen nach Bonn ein als aus, wobei der größte Anteil der Einpendler aus dem umliegenden Rhein-Sieg-Kreis kommt (s. Abb. 30). In Anbetracht dessen würde sich auch ein rabattiertes Jahresticket mit einer verbundweiten Gültigkeit für Pendler lohnen und hohe Anreize zur Nutzung des ÖPNV generieren.

Zwar findet die Erweiterung von neuen Regionalbuslinien nahe der Stadtgrenze zu Bonn statt. Entscheidend wäre jedoch, dass das gesamte Umland im Rhein-Sieg-Kreis

stärker berücksichtigt und dort durch gezielte Maßnahmen der MIV reduziert wird. Um den MIV-Anteil des Modal Split effektiv zu reduzieren, müssen auch diese Räume besser erschlossen werden.

Weiterhin sollte das Ziel sein, den Umweltverbund im Allgemeinen zu verbessern. Dazu gehört auch der Ausbau des Fahrrad- und Fußverkehrs. Diese Verkehrsmittel dürfen nicht isoliert oder gar als Konkurrenz zum ÖPNV betrachtet werden:

„Der Begriff der ‚flankierenden Maßnahmen‘ stört mich schon. Das ist nicht flankierend. Maßnahmen zur Erhöhung des ÖPNV müssen auch in den anderen Verkehrsmitteln greifen. Man kann das ÖV-seitig nicht allein regeln.“ (MEIER, Z. 91-94).

Es bedarf also einem integrierten **Gesamtkonzept**, wodurch im Idealfall Synergien entstehen und die umweltfreundlichen Verkehrsmittel sich gegenseitig unterstützen. Gerade Maßnahmen gegen den MIV bzw. den PKW sind essentiell, um eine Änderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes zu schaffen. Abgesehen von der ÖPNV-Qualität ist auch **Zeit** ein wichtiger Faktor bei der Wahl der Verkehrsmittel:

„Der Fokus wird zu sehr auf die Preisgrenze des ÖPNV gelegt. Ich glaube nicht, dass die relevant ist, sondern es ist ein Widerstandsmodell: Autofahren ist zu komfortabel! Es geht letztendlich um Zeit und nicht um Geld.“ (MEIER, Z. 201-203).

Berechnungen zufolge sei es irrelevant, dass die Kraftstoffpreise steigen (MEIER, Z. 203-204). Wenn die Parkplatzsuchzeit steige, werde auch der MIV zurückgehen (MEIER, Z. 204-205).

7.3. Soziale Dimension

Abgesehen von sichtbaren Differenzen in der ÖPNV-Angebotsqualität zwischen Wien und Bonn ist auch die **Mobilitätskultur** ein wichtiger Faktor bei der Durch- und Umsetzung notwendiger Maßnahmen. Der politische Rückhalt von der Bevölkerung ist in Wien gegeben, während in Bonn sowohl in der Politik als auch bei Unternehmensinteressenverbänden und Berufspendlern noch Skepsis herrscht, wenn über innerstädtische MIV-Restriktionen diskutiert wird. Widerstand kommt zum Teil auch durch den Einzelhandel:

„Es ist immer wieder so, dass Geschäfte komplett überschätzen, was Parkplätze für das Umfeld bedeuten. Wenn die Parkplätze verschwinden, wenn die Leute nicht mit dem Auto in die

Stadt fahren, dann glaubt der Einzelhändler, dass er Konkurs machen wird.“ (MEIER, Z. 272-275).

Andererseits haben öffentliche Verkehrsmittel, abgesehen von den ökologischen Aspekten, im Vergleich zum MIV noch immer ein eher negatives Image, insbesondere wegen Verspätungen und Ausfällen. Auffallend ist, dass sich im Rahmen von Lead City die Zuverlässigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel in Bonn seit dem Fahrplanwechsel am 26. August 2019, als Teilmaßnahmen 1, 2 und 3 eingeführt wurden, sogar verschlechtert hat (GA BONN, 2019b). Die ÖPNV-Qualität hat jedoch einen entscheidenden Einfluss auf das Mobilitätsverhalten und trägt somit zum Erfolg oder Misserfolg von Tarif- und Angebotsmaßnahmen bei.

Bei der Diskussion darum, wie im Rahmen von Lead City Verbesserungen in der Luftreinhaltung gemacht werden können, ist dagegen der soziale Aspekt in den Hintergrund geraten. Ein sozial verträgliches Tarifsystem ist schon allein aus Gründen der steigenden Lebenshaltungskosten erforderlich. Bei der Nutzerstatistik zum Klimaticket in Bonn fällt diesbezüglich auf, dass einkommensschwache Personen den geringsten Anteil der Nutzer ausmachen. Die Einführung eines 365-Euro-Tickets zugunsten von Sozialhilfeempfängern hält der VCD Bonn für wünschenswert (BOHNET, Z. 452). Der VRS vertritt die Meinung, dass es bereits jetzt für viele Zielgruppen gute Lösungen gebe, die auch finanziell vergleichbar seien, in Bezug auf den Kundenabgabepreis von 365 Euro im Jahr (TRIEMER, Z. 46-48).

Aktuell kostet das verbundweit gültige Monatsticket für Sozialpassinhaber im VRS **80,70 Euro** (Preisstufe 5) (VRS, 2018: 10). Umgerechnet wären dies **968,40 Euro** im Jahr, während das Wiener Äquivalent **216 Euro** im Jahr kostet (vgl. Tab. 8). Im Hinblick auf die Aufgabe der Daseinsvorsorge des ÖPNV können Preisreduzierungen für bestimmte Personengruppen daher sinnvoll sein (KALLEICHER, Z. 65-68). Eine rabattierte Jahreskarte für beispielsweise 365 Euro entlastet Personen mit unterdurchschnittlichem Einkommen deutlich und würde dieser Nutzergruppe die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben erhalten und ihre Mobilität erhöhen.

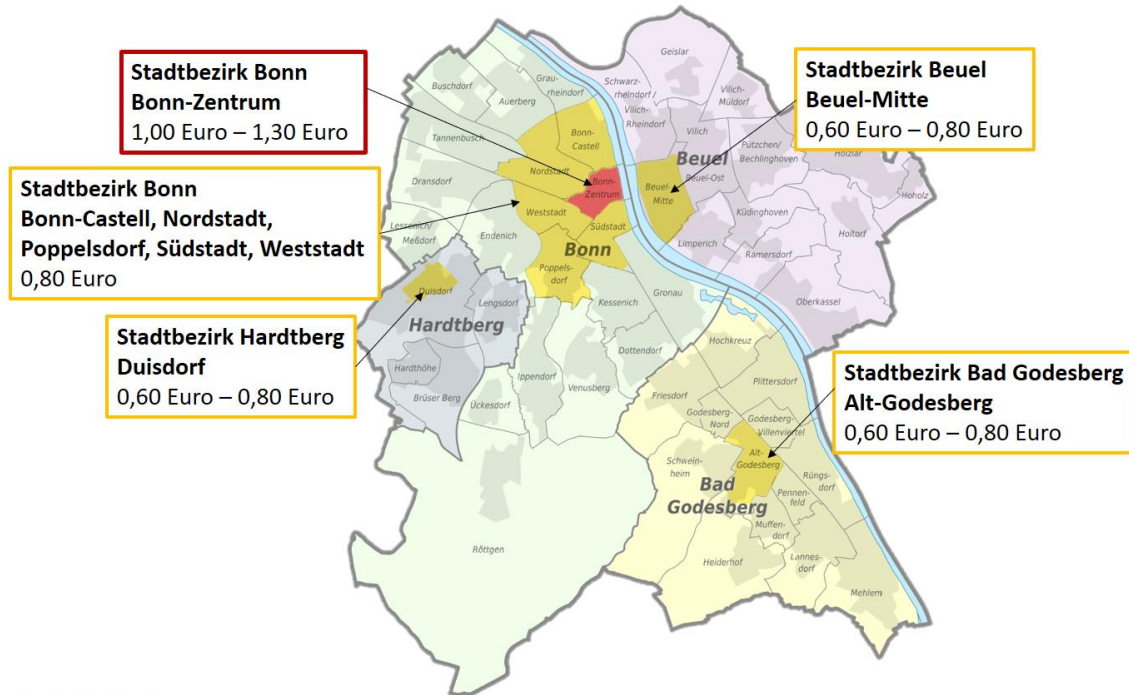
7.4. Ökonomische Dimension

Aufgrund steigender Aufwände und zunehmend begrenztem Spielraum bei der Preissetzung von ÖPNV-Tarifen, sind nach dem Vorbild des Wiener Modells für Bonn weitere indirekte Nutznießer an der Finanzierung des ÖPNVs zu beteiligen. Die Finanzierung des ÖPNV und der Tarifmaßnahme unterscheidet sich zwischen beiden

Städten grundlegend. Anders als in Bonn, wo die Fördermittel vom Bund festgelegt worden sind, kann Wien auf finanzielle Mittel aus Parkgebühren und Arbeitgeberbeiträgen zurückgreifen.

Finanzierungsinstrument: Parkraumbewirtschaftung

Abb. 31: PBW in Bonn - Parkgebühren je angefangene halbe Stunde



Quelle: Modifiziert nach ALEXRK2, 2016

Zwar werden auch in Bonn Parkräume bewirtschaftet. Allerdings fließen diese Einnahmen in den allgemeinen Haushalt und nicht zweckgebunden in den ÖPNV wie in Wien (BLEICH, Z. 342). In Bonn variiert je nach Zone die Höhe der Parkgebühr (ausgenommen Parkhäuser). So nehmen die Parkgebühren zu, je näher das Fahrzeug im Stadtbezirkszentrum abgestellt wird (vgl. Abb. 30 & vgl. STADT BONN, 2017: 4 ff.). Parkflächen werden in einem bestimmten Zeitraum bewirtschaftet, i.d.R. montags bis freitags von 09.00 Uhr bis 20.00 Uhr und am Wochenende teilweise in einem kürzeren Zeitraum (STADT BONN, 2017: 3). Im übrigen Stadtgebiet findet keine Bewirtschaftung statt – lediglich Parkscheiben sind Pflicht und werden kontrolliert (STADT BONN, 2017: 5). Die maximal zulässige Parkzeit beträgt zwei Stunden (ebd.).

In Wien ist die Höhe der Parkgebühr nicht an den Raum oder an die Stadtbezirke gebunden. Die Parkgebühren liegen aktuell einheitlich und flächendeckend für alle bewirtschafteten Bezirke bei **1,05 Euro** für jede angefangene halbe Stunde (STADT WIEN, 2019k). In Bonn werden besonders Räume bewirtschaftet, in denen eine hohe MIV-Fluktuation erwartet wird. So liegen in Bonn-Zentrum die Parkgebühren am

dichtbefahrenen Hauptbahnhof und am zentral gelegenen Bertha-von-Suttner-Platz bei **1,30 Euro** (STADT BONN, 2017: 4).

Ein weiterer Unterschied zur PBW in Wien ist die Regelung der Parkgebührenordnung der Stadt Bonn (§ 2 Parkgebührenordnung; STADT BONN, 2017: 3):

*(3) Parkplätze innerhalb des als Zone 1 (Bonner Innenstadt) gekennzeichneten Gebietes **müssen** grundsätzlich gebührenpflichtig sein.*

*(4) Parkplätze in der Zone 2 im Stadtbezirk Bonn und in den Zentren der Stadtbezirke Bad Godesberg, Beuel und Hardtberg **sollen** grundsätzlich gebührenpflichtig sein.*

*(5) Parkplätze in der Zone 3 **können** gebührenpflichtig sein.*

Die verschiedenen Grade an **Befolgungsansprüchen** und **Ermessen** bietet der Stadtbehörde die Freiheit, selbst darüber zu entscheiden, wo und welche Parkflächen bewirtschaftet werden. Die PBW in ausgewählten Räumen führt jedoch nicht zwingend dazu, dass der MIV insgesamt reduziert wird. Eher führt der umweltschädliche Parkplatzsuchverkehr dazu, dass der MIV in gebührenfreie Räume außerhalb der Stadtbezirkszentren ausweicht. Hierzu bedarf es einer weitergehenden Forschung, die das Mobilitätsverhalten im Parkplatzsuchverkehr in Bonn näher untersucht.

Laut T. Bohrn, Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Ost-Region (VOR), das auch für die Fahrplan- und Tarifkoordination sowie Leistungsbestellung der öffentlichen Verkehrsmittel für Wien zuständig ist, könne es nicht sein, dass „eine Stunde Parken weniger kostet als ein Einzelfahrschein für den ÖPNV“ (VBB, 2019: 12). Die Parkgebührenordnung der Stadt Bonn sollte daher aus wirtschaftlicher Sicht reformiert und auf weitere Bezirke flächendeckend ausgeweitet werden. Auch sollten die Soll-Vorschriften und Kann-Bestimmungen entsprechend geändert werden.

Von Seiten der Stadt Bonn werden bereits Maßnahmen ergriffen, indem in den ÖPNV-Routen zusätzliches Personal zur Streckenüberwachung, v.a. gegen Falschparker, eingestellt wird (BLEICH, Z. 330-333). In Bonn wird aktuell über ein Finanzierungsmodell diskutiert, womit Einnahmen aus der Strafgebühr vollumfänglich in den ÖPNV fließen und nicht dazu verwendet werden, die Schulden der Stadt zu tilgen (BLEICH, Z. 334-340).

Mit einem größeren Bewirtschaftungsanteil sinkt auch die Attraktivität des PKW, sodass ein relevantes Absenken von Schadstoffen, Lärm und insbesondere des Flächenbedarfs in urbanen Gebieten zu erwarten ist. Damit entstehen auch relevante Auswirkungen auf den Modal Split. Die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung stößt voraussichtlich auf politischen und gesellschaftlichen Widerstand. In stark von Parkdruck belasteten Stadtteilen, wie in Bonn-Zentrum, ist aber zunehmend eine hohe Akzeptanz der Anwohner für Parkgebühren gegeben. Die Umsetzung kann zudem gut durch die drohenden Diesel-Fahrverbote und die Einhaltung der Emissions-Grenzwerte begründet werden.

Finanzierungsinstrument: Arbeitgeberabgabe

Täglich nutzen viele Arbeitnehmer die öffentlichen Verkehrsmittel, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen. Es entstehen punktuelle Nachfragespitzen zu den Hauptverkehrszeiten, die mit ausreichend Kapazität von den Verkehrsunternehmen aufgefangen werden müssen.

Ein leistungsfähiger ÖPNV stellt somit eine Grundvoraussetzung für wirtschaftliche Tätigkeiten in Großstädten dar. Mit Blick auf die Nutznießer dieser Verkehre, ist ein Arbeitgeberbeitrag ein Instrument, diese ebenfalls finanziell an der Bereitstellung des Angebots zu beteiligen. Das Instrument lässt sich in ähnlicher Weise auf Bonn übertragen: so muss jedes Unternehmen für jeden sozialversicherungspflichtig Beschäftigten unter 65 Jahren eine wöchentliche Abgabe entrichten. Diese Abgabe könnte eine feste jährliche Einnahmequelle sein, die zur Finanzierung des ÖPNV zur Verfügung gestellt werden könnte.

Der Arbeitgeberbeitrag stößt als neues Finanzierungsinstrument auch bei den befragten Experten auf eine hohe Zustimmung.

„Sowohl Dienstgeberabgaben als auch ‚Beiträge‘ im Allgemeinen sind sicherlich denkbar zur ÖPNV-Finanzierung.“ (TRIEMER, Z. 426-427).

Der Fahrgastverband PRO Bahn unterstützt den Vorschlag einer Arbeitgeberabgabe in Deutschland, da sowohl Arbeitgeber als auch -nehmer von einer solchen profitieren:

„Es macht Sinn, die Arbeitgeber an der Finanzierung des ÖPNV zu beteiligen, da die Attraktivität der Arbeitsplätze mit einem guten ÖPNV-Anschluss steigt.“ (IGNATOWITZ, Z. 319-321).

Laut der Stadt Bonn sei ein Arbeitgeberbeitrag vom ÖPNV-Angebot abhängig:

„Weiterhin müssen dann aber auch aus Akzeptanzgründen die Angebote für Berufspendler in vielen Regionen entsprechend attraktiver werden. Teilweise sind viele klassische Gewerbegebiete heute nur sehr schlecht an den ÖPNV angebunden, sodass viele gezwungen sind mit dem Auto zur Arbeit zu kommen.“ (BLEICH, Z. 383-386).

Um einen Arbeitgeberbeitrag wie in Wien erheben zu können, brauche es jedenfalls eine politische Entscheidung der Gebietskörperschaft bzw. der politischen Gremien vor Ort und eine rechtliche Grundlage (KALLEICHER, Z. 81-82). Es müsse darauf geachtet werden, dass spezielle Sonderabgaben nicht ohne Berücksichtigung des EU-Rahmens erhoben werden können (KALLEICHER, Z. 84-87). Hier braucht es unter Umständen eine Notifizierung bei der EU, die eine möglichst einheitliche Regelung zu den Abgaben in den einzelnen Bundesländern haben möchte (ebd.).

In Bonn sind rund 20 Organisationen der **Vereinten Nationen** mit etwa 1.000 Mitarbeitern tätig (BUNDESSTADT BONN, 2019b). Weiterhin befinden sich dort mehrere Bundesministerien und namhafte Unternehmen (Deutsche Post DHL, Deutsche Telekom AG, Postbank, Zurich Gruppe, Kreditanstalt für Wiederaufbau [KfW], etc.) mit einer hohen Mitarbeiterzahl, wodurch eine Nutznießerfinanzierung durch Besucher, Geschäftsreisende und aber auch Berufspendler gesichert werden könnte.

Nach den Erfahrungen in Wien wäre die Akzeptanz der Gesellschaft für die Arbeitgeberabgabe im Allgemeinen jedenfalls relativ hoch. Es ist jedoch von wirtschaftsnahen Interessengruppen (z.B. IHK, Arbeitgeberverbände...) mit Widerstand zu rechnen. Die Argumentation wird hier der Logik der Verteuerung des Faktors Arbeit und der sinkenden Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Bonn folgen. Die ÖPNV-Anbindung kann als Standortvorteil dargestellt werden.

Finanzierungsinstrument: Bürgerticket

Der VCD Bonn führt aus, dass ein Arbeitgeberbeitrag im Zusammenhang mit einem Bürgerticket interessant sei (BOHNET, Z. 572-576). Mit dem Bürgerticket ist die Erhebung eines Beitrags von allen Einwohnern einer Kommune gemeint, die vom ÖPNV erschlossen werden (HAMBURG INSTITUT, 2016: 137 f.). Im Gegenzug wird den Beitragszahlern das Recht zur unentgeltlichen/fahrscheinlosen Nutzung des ÖPNV gewährt (ebd.).

Beim Bürgerticket stellt die Finanzierung einzig auf den Beitrag der Einwohner ab und vernachlässigt die Finanzierungsanteile z.B. von Pendlern und Touristen/Dritten. Die Einführung des unentgeltlichen ÖPNV-Verkehrs ist mit einem hohen Kostenaufwand verbunden. Außerdem ist bei einem unentgeltlichen/fahrscheinlosen ÖPNV mit steigender Inanspruchnahme zu rechnen, was eine Taktverdichtung und eine Veränderung der Traktion erfordert. Skeptisch über die Einführung eines unentgeltlichen ÖPNVs ist auch die lokale Nahverkehrsgesellschaft traffiQ:

„Wenn etwas nichts kostet, dann ist es auch nichts wert und wird auch so behandelt.“
(KALLEICHER, Z. 208-209).

Finanzierungsinstrument: Städtebauliche Verträge

Als Expertin für alternative Finanzierungsmöglichkeiten hat Dr. Kalleicher städtebauliche Verträge genannt (KALLEICHER, Z. 79-81). Für die Investition und den Ausbau des städtischen U-Bahn- und Straßenbahnnetzes sind hohe Investitionen auch beim Ausbau neuer Siedlungsgebiete, wie z.B. in Wien die U2-Verlängerung zur Seestadt Aspern, erforderlich. Im Fall, dass Siedlungsgebiete neu entwickelt werden, ist das Instrument des städtebaulichen Vertrags zielführend (vgl. KALLEICHER, Z. 79-81). Ziel dieses Finanzierungsinstruments ist es, dass Investoren, welche im Umfeld von neuen Siedlungsgebieten Immobilien entwickeln, sich auch an den Kosten eines direkten Anschlusses dieser Räume an den ÖPNV finanziell beteiligen (ebd.). Potenzial ergibt sich in der Anbindung Richtung Bonn u.a. in den Neubaugebieten **Rheidt/Mondorf**, **Bergheim/Müleken** und **Menden/Meindorf**.

Je nach Bauprojekt und Investitionsvolumen sind hohe einmalige Zahlungen aus städtebaulichen Verträgen möglich. Potenziale bestehen in der Mitgestaltung der Stadtentwicklung. Durch gezielte Investitionen in Neubaustrecken ist eine Erhöhung des Modal Splits im ÖPNV zu erwarten, was ebenfalls positive Wirkungen auf Umweltkriterien hat.

Finanzierungsinstrument: Stellplatzablöse

Finanzierungsmöglichkeiten ergeben sich auch aus der Stellplatzablöse. Als Beispiel kann dafür die Stadt Frankfurt am Main genannt werden, die in der Vergangenheit eine solche Ablöse gefordert hatte, mittlerweile aber aufgrund politischer Mehrheiten vom Land Hessen jedoch wieder abgeschafft hat (KALLEICHER, Z. 267).

Grundsätzlich müssen nach den jeweiligen Stellplatzsätzen der Kommunen beim (Aus-)Bau von Immobilien eine bestimmte Anzahl von Stellplätzen nachgewiesen werden (KALLEICHER, Z. 267-279). Falls der Bauherr dies nicht kann oder politisch dies dort nicht zulässig ist, werden die eingesparten Gelder in Form einer Ablöse an die Stadt gezahlt (ebd.).

Eine veränderte Regelung der Stellplatzablösesatzung in Bonn kann die Beanspruchung des Straßenraums durch den MIV tendenziell etwas verringern (vgl. STADT BONN, 2012a). Bereits 2016 forderte die SPD in Bonn, dass die Gelder aus der Stellplatzablöse u.a. für „investive Maßnahmen zur Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs oder des Fahrradverkehrs verwendet werden“ müssen (SPD BONN, 2016). Widerstand ist hierbei von Akteuren, insbesondere aus der Immobilienbranche, zu erwarten.

Finanzierungsinstrument: Tourismusbeitrag bzw. Übernachtungspauschale

Weiteres Finanzierungsinstrument, das einen konstanten jährlich wiederkehrenden Finanzierungsbeitrag für den ÖPNV in Bonn liefern könnte und welches in Wien nicht erhoben wird, ist ein Tourismusbeitrag bzw. eine Übernachtungspauschale für Geschäftsreisende inklusiver Nutzungsmöglichkeit des ÖPNV. Da die Zahl der Touristen tendenziell steigt und Bonn als „Beethovenstadt“ gut vermarktet werden kann, weist eine solche Abgabe ein hohes Finanzierungspotenzial auf.

Ortsfremde sollen durch diese Instrumente stärker an der Finanzierung des ÖPNV beteiligt werden, und erhalten dafür eine konkrete Gegenleistung bekommen. Positiv wirkt sich eine hohe Nutzung von Bussen und Bahnen auf den ÖV-Anteil am Modal Split aus.

Es erfolgt keine direkte Belastung von Bonner Bürgern, wodurch insgesamt eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung zu erwarten ist. Insgesamt ist aber mit Widerstand aus der Tourismus- und Kongressbranche zu rechnen.

8. Fazit

Die Ergebnisse zu den Leitfragen dieser Arbeit haben gezeigt, dass das 365-Euro-Ticket alleine eine Verringerung des MIV-Anteils und Lenkung hin zum Umweltverbund nicht schaffen kann.

Effektiv stieg in Wien zwar die Anzahl der Jahreskartenbesitzer, dies erklärt sich jedoch u.a. aus Wanderungsbewegungen der Kunden von anderen Zeitkarten hin zum 365-Euro-Ticket. In erster Linie wurde dafür der ÖPNV in Wien mit ausreichender Vorlaufzeit intensiv ausgebaut. Abgesehen davon wurde parallel dazu der Ausbau der Infrastruktur langfristig vorangetrieben. Gleichzeitig hat die Stadt die Autofahrer und Arbeitgeber an der Finanzierung des ÖPNV beteiligt.

In Bonn wurde das Klimaticket als Tarifmodellprojekt eingeführt, das als Maßnahme für eine saubere Luft in der Stadt und gegen Diesel-Fahrverbote ausgetestet werden soll. Ineffizient ist jedoch eine „Insellösung“, wo das Klimaticket nur in einem begrenzten Raum gültig ist und Ein- und Auspendler aus dem Stadtumland vernachlässigt werden. Gerade im Umland der Stadt Bonn müssen Maßnahmen zum ÖPNV-Ausbau ergriffen werden, um MIV-Stammnutzern eine nachhaltige Mobilitätsalternative anbieten zu können. Entsprechend kann die geringe Wirkung des Projekts schon daraus abgeleitet werden, dass bisher weniger als die Hälfte der 17.000 Tickets verkauft worden sind und die meisten Nutzer schon vorher ÖV-affin waren. Auch die Eingrenzung der Nutzungsberechtigten auf Neukunden beeinflusst den geringen Absatz der Klimatickets.

Das Klimaticket in Bonn wird v.a. von ÖPNV-affinen statt MIV-affinen Nutzergruppen verwendet. Weiterhin gibt es keine Garantie des „Umsteigens“ von Autofahrern auf den ÖPNV. Der MIV wurde dadurch nicht entscheidend reduziert und es konnten wenige neue Kunden für den ÖPNV gewonnen werden. Unabhängig von der positiven oder negativen Wirkung des Klimatickets hat das Projekt Lead City der Stadt finanzielle Mittel für Angebotsmaßnahmen bereitgestellt, die ohne diese Förderung nicht durchgesetzt werden konnten.

Flatrate-Angebote und politische Forderungen nach Fahrpreissenkungen wie das 365-Euro-Ticket bzw. Klimaticket wirken sich sowohl Wien als auch in Bonn negativ auf die Ergiebigkeit der aktuellen Nutzerfinanzierung aus, dafür aber positiv auf die

langfristige Kundenbindung. Durch das Projekt Lead City und das Klimaticket sind die finanziellen Anforderungen für den ÖPNV stärker in den Fokus geraten.

In der ÖPNV-Finanzierung besteht in Deutschland allgemein und in Bonn im Besonderen ein existierendes strukturelles Defizit, da die Nutzerfinanzierung und weitere bestehende Finanzierungsinstrumente an ihre Grenzen stoßen. Die Finanzierungslücke lässt sich also mit den aktuell genutzten Instrumenten, etwa durch die jährliche Steigerung der Fahrpreise, nicht alleine schließen. Eine Nutznießerfinanzierung kann in Deutschland daher einen sinnvollen Beitrag zur Finanzierung der laufenden Kosten (Betrieb, Tarif- und Angebotsmaßnahmen, Infrastruktur, etc.) leisten. Dafür sind juristische Anpassungen an der Gesetzgebung notwendig, um eine rechtliche Grundlage zur Nutznießerfinanzierung zu schaffen.

Für Bonn wurden im Diskussionsteil dieser Arbeit unterschiedliche Finanzierungsinstrumente analysiert. Vorgestellt wurde dabei nach dem Vorbild des Wiener Modells eine PBW und Arbeitgeberabgabe. Weitere Möglichkeiten, die sich aus der Datenanalyse und aus den Vorschlägen der Experten ergeben, sind städtebauliche Verträge, eine Stellplatzabgabe und ein Tourismusbeitrag bzw. Übernachtungspauschale.

Sämtliche zuvor genannten Instrumente müssen spezifisch auf deren Machbarkeit in der Stadt Bonn untersucht werden. Bei allen Finanzierungsmöglichkeiten ist ein Widerstand von unterschiedlichen Akteuren zu erwarten. Aktuell profitiert jedoch die ÖPNV-Branche von den ökologischen Forderungen der Bevölkerung, wodurch Maßnahmen zugunsten des Nahverkehrs in der Politik mehr Aufmerksamkeit bekommen.

Literaturverzeichnis

ABERLE, G. ET AL. (2007): Die Zukunft des ÖPNV. Reformbedarf bei Finanzierung und Leistungserstellung. Stellungnahme des Wissenschaftlichen Beirats des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Hg. v. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Online verfügbar unter http://mobilitaet21.de/wp-content/uploads/2015/12/14_2007_04_die_zukunft_des_OEPNV_-_reformbedarf_bei_finanzierung_und_leistungserstellung.pdf, zuletzt geprüft am 15.07.2019.

ACE AUTO CLUB EUROPA E.V. (Hg.) (2016): Damit Städte mobil bleiben und Autofahrer auch mal umsteigen. Anforderungen an einen guten Öffentlichen Verkehr. Online verfügbar unter https://www.ace.de/fileadmin/user_uploads/Der_Club/Dokumente/Presse/Dokumente/diskussionspapier-anforderungen-opnv.pdf, zuletzt geprüft am 27.08.2019.

ALEXRK2 (2016): Karte der Verwaltungsgliederung Bonn. Hg. v. Wikimedia Foundation. Online verfügbar unter https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/0/01/Bonn_Subdivisions.svg/2000px-Bonn_Subdivisions.svg.png, zuletzt geprüft am 03.11.2019.

ALLIANZ PRO SCHIENE (Hg.) (2013): Im Zug fahren Reisende am sichersten. Opferstatistik 2012: Todesrisiko im Auto 54-mal höher als bei der Bahn. Online verfügbar unter <https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/2013-041-opferstatistik-2012-todesrisiko-im-auto-54-mal-hoehere-als-bei-der-bahn/>, zuletzt geprüft am 13.07.2019.

ALMEDER, A. (2019): ÖV-Erfolgsmodell Wien. Auswirkungen der Jahreskarte 365,-. Hg. v. Wiener Linien. Tarif und Erlösmanagement. Online verfügbar unter <https://www.youtube.com/watch?v=z1nwXZhuQf4&t=542s>, zuletzt geprüft am 01.09.2019.

BAUCHMÜLLER, M. & MAYR, S. (2018): Modellstädte erteilen Gratis-ÖPNV eine Absage. Verkehr in den Städten. Hg. v. Süddeutsche Zeitung. Online verfügbar unter <https://www.sueddeutsche.de/auto/kostenloser-nahverkehr-absage-1.3905416>.

BAYERISCHE STAATSZEITUNG (BSZ) (Hg.) (2019): Experten: 365-Euro-Ticket würde nicht viel bringen. Eine Anhörung zur Verkehrswende im Landtag zeigt: Günstige Jahresticket führen bei gleichbleibendem Fahrtenangebot kaum zum Umstieg vom Auto auf den ÖPNV. Online verfügbar unter <https://www.bayerische-staatszeitung.de/staatszeitung/landtag/detailansicht-landtag/artikel/experten-365-euro-ticket-wuerde-nicht-viel-bringen.html#topPosition>, zuletzt aktualisiert am 28.06.2019, zuletzt geprüft am 27.10.2019.

BAYERISCHER RUNDFUNK (BR) (Hg.) (2019): ADAC-Preisvergleich: Nahverkehr in München kommt gut weg. Online verfügbar unter <https://www.br.de/nachrichten/wirtschaft/adac-preisvergleich-oepnv-in-muenchen-kommt-gut-weg,RTkz0zo>, zuletzt aktualisiert am 19.06.2019, zuletzt geprüft am 16.07.2019.

BOGNER, A. ET AL. (Hg.) (2002): Das Experteninterview. Theorie, Methode, Anwendung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

BOGNER, A. & W. MENZ (2002): Das theoriegenerierende Experteninterview. Erkenntnisinteresse, Wissensformen, Interaktion. In: A. et al. Bogner (Hg.): Das Experteninterview. Theorie, Methode, Anwendung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 33–70.

BOGNER, A. & W. MENZ (2002): Expertenwissen und Forschungspraxis: die modernisierungstheoretische und die methodische Debatte um die Experten. Zur Einführung in ein unübersichtliches Problemfeld. In: A. et al. Bogner (Hg.): Das Experteninterview. Theorie, Methode, Anwendung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 7–29.

BORMANN, R. ET AL. (2010): Neuordnung der Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Bündelung, Subsidiarität und Anreize für ein zukunftsfähiges Angebot. Publikation im Auftrag der Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung (WISO Diskurs). Online verfügbar unter <https://library.fes.de/pdf-files/wiso/07641.pdf>, zuletzt geprüft am 14.07.2019.

BPV CONSULT GMBH (Hg.) (2014): Der ÖV-Beitrag. Sicherung der ÖPNV-Finanzierung in den Kommunen. Studie. Online verfügbar unter https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/O

Effentlicher_Personennahverkehr/Studie_VCD_BPV_OEPNV-Finanzierung_2014.pdf, zuletzt geprüft am 15.07.2019.

BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT (HG.) (2018): Pendleratlas (Datenstand Juni 2018). Online verfügbar unter <https://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistische-Analysen/Interaktive-Visualisierung/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html>, zuletzt geprüft am 08.11.2019.

BUNDESGESETZ: GESETZ ZUR REGIONALISIERUNG DES ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHRS. Regionalisierungsgesetz. RegG, vom 01.01.2018. Fundstelle: 9240-3.

BUNDESMINISTERIUM DER JUSTIZ UND FÜR VERBRAUCHERSCHUTZ. Bundesamt für Justiz (29.07.2017): Personenbeförderungsgesetz. PBefG, vom Art. 4 G vom 20.07.2017. Fundstelle: 9240-1.

BUNDESMINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND NUKLEARE SICHERHEIT (BMU) (Hg.) (2018): "Wir haben viel zu wenig für Klimaschutz getan". Online verfügbar unter <https://www.bmu.de/interview/wir-haben-viel-zu-wenig-fuer-klimaschutz-getan/>, zuletzt geprüft am 11.07.2019.

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR (BMVI) (2018a): Bundesminister Scheuer: Milliardeninvestitionen für gleichwertige Lebensverhältnisse. Mobilität. Online verfügbar unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/095-scheuer-milliardeninvestitionen-fuer-gleichwertige-lebensverhaeltnisse.html>, zuletzt geprüft am 14.07.2019.

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR (BMVI) (Hg.) (2018b): Mobilität in Deutschland (MiD). Online verfügbar unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/mobilitaet-in-deutschland.html>, zuletzt aktualisiert am 17.12.2018, zuletzt geprüft am 13.07.2019.

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE (BMVIT) (Hg.) (2012): Faktenblatt Gesamtverkehrsplan für Österreich - Raumplanung und Verkehr. Raumplanung und Verkehr. Wien.

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE (BMVIT) (Hg.) (2019): Verkehr. Was ist ein Verbundtarif? Online verfügbar unter <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/nahverkehr/verbuende/verbundtarife/tarif.html>, zuletzt geprüft am 16.07.2019.

BUNDESREGIERUNG (Hg.) (2017): Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020. Online verfügbar unter <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/saubere-luft>, zuletzt geprüft am 24.09.2019.

BUNDESSTADT BONN (Hg.) (2018a): Förderung der Bundesrepublik Deutschland für Modellvorhaben zur Luftreinhaltung in Städten. „Modellstadt Luftreinhaltung Bonn“. Projektskizze 2 „Angebotsverbesserungen bei Bus und Bahn“. Online verfügbar unter https://www.bonn.de/medien-global/amt-56/luftreinhaltung/Modellstadt_Luftreinhaltung_Projektsizzen_Bonn.pdf, zuletzt geprüft am 13.10.2019.

BUNDESSTADT BONN (Hg.) (2018b): Förderung der Bundesrepublik Deutschland für Modellvorhaben zur Luftreinhaltung in Städten. „Modellstadt Luftreinhaltung Bonn“. Projektskizze 1 „Klima-Ticket“ und besondere Tarifangebote. Online verfügbar unter https://www.bonn.de/medien-global/amt-56/luftreinhaltung/Modellstadt_Luftreinhaltung_Projektsizzen_Bonn.pdf, zuletzt geprüft am 13.10.2019.

BUNDESSTADT BONN (Hg.) (2018c): Förderung der Bundesrepublik Deutschland für Modellvorhaben zur Luftreinhaltung in Städten. Projektskizzen der Bundesstadt Bonn. „Modellstadt Luftreinhaltung Bonn“. Online verfügbar unter https://www.bonn.de/medien-global/amt-56/luftreinhaltung/Modellstadt_Luftreinhaltung_Projektsizzen_Bonn.pdf, zuletzt geprüft am 13.10.2019.

BUNDESSTADT BONN (Hg.) (2019a): Lead City. Modellstadt für Luftreinhaltung. Online verfügbar unter <https://www.bonn.de/themen-entdecken/umwelt-natur/modellstadt-fuer-luftreinhaltung.php?lang=de>, zuletzt geprüft am 04.08.2019.

BUNDESSTADT BONN (Hg.) (2019b): UN-Organisationen. Online verfügbar unter <https://www.bonn.de/themen-entdecken/uno-internationales/un-organisationen.php>, zuletzt geprüft am 07.11.2019.

CIVITY (Hg.) (2017): Das beste Angebot ist nicht der Preis – Der „Wiener Weg“: weit mehr als die 365-Euro-Jahreskarte (matters, No. 2). Online verfügbar unter <https://civity.de/de/matters/das-beste-angebot-ist-nicht-der-preis/>.

CIVITY (2018): Das „Wiener Modell“. Konzept und Auswirkungen. Anhörung zur Preis- und Ticketstruktur im ÖPNV. Bremen. Online verfügbar unter https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/Bremen_Wiener_Modell_v05.pdf, zuletzt geprüft am 18.08.2019.

CIVITY (Hg.) (2019): Die 365-Euro-Jahreskarte sorgt nicht für mehr Fahrgäste. civity stellt detaillierte Studie zum „Wiener Weg“ vor. Online verfügbar unter <https://civity.de/de/news/2019/07/die-365-euro-jahreskarte-sorgt-nicht-f%C3%BCr-mehr-fahrg%C3%A4ste/>, zuletzt geprüft am 14.07.2019.

DER STANDARD (2011a): Fachleute lehnen Preissenkungen bei Wiener Öffis ab. Wissenschaftler warnen vor Qualitätsverlust und sehen kaum Neukundenpotenzial durch Verbilligungen. Tarifreform. Wien. Online verfügbar unter <https://www.derstandard.at/story/1317019549118/tarifreform-fachleute-lehnen-preissenkungen-bei-wiener-oeffis-ab>, zuletzt geprüft am 27.08.2019.

DER STANDARD (2011b): Wiener Öffi-Jahreskarte für 365 Euro ab Mai 2012. Einzelfahrschein kostet in Zukunft zwei Euro, Schwarzfahren 100 und die Fahrradmitnahme nichts mehr - Neues Studententicket. Tarifreform Wiener Linien. Online verfügbar unter <https://www.derstandard.at/story/1317019887152/tarifreform-wiener-linien-wiener-oeffi-jahreskarte-fuer-365-euro-ab-mai-2012>, zuletzt geprüft am 18.08.2019.

DER STANDARD (Hg.) (2017): Wiener Linien erhöhen Preise, auch Besitzer von Jahreskarten betroffen. Mobilität in Wien. Unter Mitarbeit von D. Krutzler. Online verfügbar unter <https://www.derstandard.at/story/2000067325244/wiener-linien-erhoehen-preise-auch-jahreskartenbesitzer-betroffen>, zuletzt geprüft am 09.09.2019.

DER STANDARD (Hg.) (2019): Rekord bei Parkgebühren, aber weniger Einkünfte aus Strafen in Wien. Mobilität in Wien. Unter Mitarbeit von D. Krutzler. Online verfügbar unter <https://www.derstandard.at/story/2000100021772/rekord-bei->

parkeinnahmen-in-wien-aber-weniger-einkuenfte-aus-straften, zuletzt aktualisiert am 25.03.2019, zuletzt geprüft am 08.09.2019.

DEUTSCHE VERNETZUNGSSTELLE LÄNDLICHE RÄUME (DVS) (Hg.) (2009): Mobilität im ländlichen Raum (LandInForm. Magazin für Ländliche Räume). Online verfügbar unter https://www.netzwerk-laendlicher-raum.de/fileadmin/sites/ELER/Dateien/05_Service/Publikationen/LandInForm/PDF-Downloads/LandInForm_2009_3_Komplett.pdf, zuletzt geprüft am 14.07.2019.

DEUTSCHE WELLE (DW) (Hg.) (2018): Bundesregierung nach Klage der EU-Kommission wegen schmutziger Luft unter Druck. Luftverschmutzung. Online verfügbar unter <https://www.dw.com/de/bundesregierung-nach-klage-der-eu-kommission-wegen-schmutziger-luft-unter-druck/a-43829282-0>, zuletzt geprüft am 24.09.2019.

DEUTSCHER BUNDESTAG (Hg.) (2012a): Ausarbeitung. Finanzierung des ÖPNV in Deutschland und in einzelnen europäischen Staaten. WD 5: Wirtschaft und Technologie; Ernährung, Landwirtschaft und. Online verfügbar unter <https://www.bundestag.de/resource/blob/413254/5701e18b65d33a87182b047f68f329bf/WD-5-220-11-pdf-data.pdf>, zuletzt geprüft am 14.07.2019.

DEUTSCHER BUNDESTAG (Hg.) (2012b): Rechtliche Bedingungen und Voraussetzungen einer Abgabe für Arbeitgeber zur Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs. Ausarbeitung. WD 4: Haushalt und Finanzen (Wissenschaftliche Dienste, WD 4 – 3000 – 212/12). Online verfügbar unter <https://www.bundestag.de/resource/blob/411836/fe1fd620bf229b2fcbc135ba0594ad1b/WD-4-212-12-pdf-data.pdf>, zuletzt geprüft am 08.09.2019.

DEUTSCHER BUNDESTAG (Hg.) (2019): Sachstand. Steuerliche Querverbände in Kommunen. WD 4: Haushalt und Finanzen. Online verfügbar unter <https://www.bundestag.de/resource/blob/630068/941d3adcc51863b16a686896c05694cf/WD-4-015-19-pdf-data.pdf>, zuletzt geprüft am 15.07.2019.

DIE PRESSE (Hg.) (2011): Wiener Linien: Die Jahreskarte um 1 Euro pro Tag. Online verfügbar unter https://diepresse.com/home/panorama/wien/682709/Wiener-Linien_Die-Jahreskarte-um-1-Euro-pro-Tag, zuletzt aktualisiert am 01.08.2011, zuletzt geprüft am 18.08.2019.

- DIE PRESSE** (Hg.) (2017): Wiener Linien erhöhen Preise. Online verfügbar unter <https://diepresse.com/home/panorama/wien/5315819/Wiener-Linien-erhoeehen-Preise>, zuletzt aktualisiert am 07.11.2017, zuletzt geprüft am 17.09.2019.
- DZIEKAN, K. & ZISTEL, M.** (2018): Öffentlicher Verkehr. In: O. Schwedes (Hg.): Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung. Lehrbuch. 2. Auflage. Berlin: Springer VS, S. 347–372.
- ECKHARDT, D.** (2008): Kurzfassung der Vertieferarbeit. Tarife im ÖPNV – Ansätze, Rahmenbedingungen, Wirkungen.
- EUROPÄISCHE KOMMISSION** (2019): EU-Kommission verklagt Deutschland und fünf weitere Mitgliedsstaaten wegen Luftverschmutzung. Online verfügbar unter https://ec.europa.eu/germany/news/20180517-luftverschmutzung-klage_de, zuletzt geprüft am 01.09.2019.
- EUROSTAT** (Hg.) (2019): Bevölkerung am 1. Januar nach breite Altersgruppe, Geschlecht und Metropolregionen. Online verfügbar unter <http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do>, zuletzt aktualisiert am 18.06.2019, zuletzt geprüft am 27.08.2019.
- FOCUS ONLINE** (2011): Auto-Statistik. Der Deutschen liebstes Kind steht meistens rum. Online verfügbar unter https://www.focus.de/auto/news/auto-statistik-der-deutschen-liebstes-kind-steht-meistens-rum_aid_631077.html.
- FOCUS ONLINE** (Hg.) (2015): Dieses Bild wird Ihre Einstellung zum Auto verändern. Auto, Fahrrad, Bus. Online verfügbar unter https://www.focus.de/auto/ratgeber/unterwegs/auto-fahrrad-bus-dieses-bild-wird-ihre-einstellung-zum-auto-veraendern_id_3844157.html, zuletzt geprüft am 12.07.2019.
- GARZ, D. & KRAIMER, K.** (Hg.) (1991): Qualitativ-empirische Sozialforschung: Konzepte, Methoden, Analysen. Opladen: Westdeutscher Verlag.
- GENERAL-ANZEIGER BONN (GA)** (Hg.) (2019a): NRW ist Spitzenreiter. Nahverkehr ist im Raum Köln/Bonn besonders teuer. Regionale Wirtschaft. Online verfügbar unter <http://www.general-anzeiger-bonn.de/news/wirtschaft/region/Nahverkehr-ist-im-Raum-K%C3%B6lnBonn-besonders-teuer-article4129079.html>, zuletzt aktualisiert am 19.06.2019, zuletzt geprüft am 23.07.2019.

GENERAL-ANZEIGER BONN (GA) (Hg.) (2019b): Verspätungen und Ausfälle in Bonn nehmen zu. Busse und Bahnen. Online verfügbar unter https://www.general-anzeiger-bonn.de/bonn/stadt-bonn/bus-und-bahn-bonn-verspaetungen-und-ausfaelle-nehmen-zu_aid-46172125, zuletzt geprüft am 20.10.2019.

GENERAL-ANZEIGER BONN (GA) (Hg.) (2019c): VRS-Ticketpreise steigen im Schnitt um 2,5 Prozent. Nahverkehr in Bonn und der Region. Online verfügbar unter https://www.general-anzeiger-bonn.de/region/koeln-und-rheinland/vrs-ticketpreise-steigen-im-schnitt-um-2-5-prozent_aid-45803533, zuletzt aktualisiert am 13.10.2019, zuletzt geprüft am 13.10.2019.

GLÄSER, J. & LAUDEL, G. (2010): Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse als Instrumente rekonstruierender Untersuchungen. 4. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag (Lehrbuch). Online verfügbar unter <http://d-nb.info/1002141753/04>.

GROSJEAN, C. & HEINZLE, T. (Hg.) (2013): Parkraumbewirtschaftung in Wien. TU Wien. Verkehrspolitik. Institut für Verkehrswissenschaften (IVV). Online verfügbar unter https://www.fvv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Diverse/Lehre/Studentenarbeiten/VO_Verkehrspolitik/WS_2012_2013/Parkraumbewirtschaftung_Wien.pdf, zuletzt geprüft am 08.09.2019.

HAMBURG INSTITUT (Hg.) (2016): Grundlagenuntersuchung „Instrumente zur Drittnutzerfinanzierung für den ÖPNV in Baden-Württemberg“. Endbericht für das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Online verfügbar unter https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/OEPNV_Grundlagenuntersuchung_Instrumente_Drittnutzerfinanzierung_BW.pdf, zuletzt geprüft am 04.11.2019.

HESSISCHE MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, VERKEHR UND WOHNEN (HMWEVW) (Hg.) (o.J.): Schülerticket. Online verfügbar unter https://www.schuelerticket.hessen.de/wp-content/uploads/2018/10/180815_FAQ_sch%C3%BClerticket.pdf, zuletzt geprüft am 04.08.2019.

HÖSSINGER, R. & UHLMANN, T. (2012): Vorher-Nachher-Analyse der Erhöhung der Parkgebühren in Wien am 01. März 2012. Endbericht. Hg. v. Magistrat der Stadt Wien. MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung. Verkehrsplanung und Mobilitätsstrategien. Universität für Bodenkultur Wien. Institut für Verkehrswesen.

Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur (Forschungsprojekt, Nr. 4).
Online verfügbar unter
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008294.pdf>, zuletzt geprüft
am 07.09.2019.

IFO INSTITUT (IFO) (2018): Fahrverbote, City-Maut, kostenloser öffentlicher Nahverkehr: Wege aus dem Verkehrskollaps? Zur Diskussion gestellt. München (ifo Schnelldienst, 71. Jahrgang) (9). Online verfügbar unter <https://www.ifo.de/DocDL/sd-2018-9-2018-05-09.pdf>, zuletzt geprüft am 27.10.2019.

INSTITUT FÜR ANGEWANDTE SOZIALWISSENSCHAFT GMBH (INFAS) (2019a): Analysen zum Radverkehr. Mobilität in Deutschland - MiD (im Auftrag des BMVI). Unter Mitarbeit von Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR), IVT Research GmbH und infas 360 GmbH. Bonn. Online verfügbar unter http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Analyse_zum_Rad_und_Fu%C3%9Fverkehr.pdf, zuletzt geprüft am 17.09.2019.

INSTITUT FÜR ANGEWANDTE SOZIALWISSENSCHAFT GMBH (INFAS) (2019b): Mobilität in Deutschland. Kurzreport. Verkehrsaufkommen - Struktur - Trends. Ausgabe Februar 2019 (im Auftrag des BMVI). Unter Mitarbeit von Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR), IVT Research GmbH und infas 360 GmbH. Bonn. Online verfügbar unter http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport.pdf, zuletzt geprüft am 17.09.2019.

INSTITUT FÜR ANGEWANDTE SOZIALWISSENSCHAFT GMBH (INFAS) (2019c): Zentrale Ergebnisse. Alltagsverkehr in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis. Mobilität in Deutschland - MiD (im Auftrag des BMVI). Unter Mitarbeit von Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR), IVT Research GmbH und infas 360 GmbH. Bonn.

KALLEICHER, D. (1992): Ausgewählte Instrumente zur Reduktion von KFZ-Abgasemissionen. Ludwigsburg; Berlin: Verlag Wissenschaft & Praxis (Schriftenreihe Wirtschafts- und Sozialwissenschaften; Bd. 6).

- KOMMUNAL** (Hg.) (2018): Autoverkehr ist drei Mal so teuer wie der ÖPNV! Online verfügbar unter <https://kommunal.de/autoverkehr-ist-drei-mal-so-teuer-wie-der-oepnv>, zuletzt geprüft am 13.07.2019.
- KRÄMER, M.** (2010): Preiskomplexität Gestaltungsmerkmale, Kundenwahrnehmung und Auswirkungen. Wiesbaden.
- KUCKARTZ, U.** (2012): Qualitative Inhaltsanalyse. Methoden, Praxis, Computerunterstützung. Weinheim: Beltz-Juventa.
- KURIER** (Hg.) (2011): Öffi-Jahreskarte wird um 84 Euro billiger. Online verfügbar unter <https://kurier.at/chronik/wien/oeffi-jahreskarte-wird-um-84-euro-billiger/733.344>, zuletzt aktualisiert am 05.12.2011, zuletzt geprüft am 09.09.2019.
- LAMNEK, S.** (1995): Qualitative Sozialforschung. Weinheim: Beltz PsychologieVerlagsUnion.
- LANDESDATENBANK NRW (LDB NRW)** (Hg.) (2019). Online verfügbar unter <https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online;sid=5E1904DCB7E686BC91EA4F66C8EBEC5B.ldb3?Menu=Willkommen>, zuletzt geprüft am 17.09.2019.
- LANDESHAUPTSTADT WIESBADEN. TIEFBAU- UND VERMESSUNGSAMT** (Hg.): VEP Wiesbaden 2030. Online verfügbar unter https://www.wiesbaden.de/medien-zentral/dok/leben/verkehr/VEP-Bestandsanalyse_2-1_Strukturelle_Rahmenbedingungen.pdf, zuletzt geprüft am 13.07.2019.
- LEHMBROCK, M.** (2010): Effektiv steuern mit der Stellplatzsatzung. Berliner Weg. Online verfügbar unter https://www.gruene-hessen.de/landtag/files/2011/02/2-1Lehmbrock_Berlin.pdf, zuletzt geprüft am 13.07.2019.
- MATTISSEK, A.; PFAFFENBACH, C. & P. REUBER** (2013): Methoden der empirischen Humangeographie. Braunschweig.
- MEIER KRUKER, V. & RAUH, J.** (2016): Arbeitsmethoden der Humangeographie. Sonderausgabe der 1. Auflage 2005. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft (Geowissen kompakt).
- MEUSER, M. & NAGEL, U.** (1991): ExpertInneninterviews - vielfach erprobt, wenig bedacht: ein Beitrag zur qualitativen Methodendiskussion. In: Garz, D. & Kraimer,

K. (Hg.): Qualitativ-empirische Sozialforschung: Konzepte, Methoden, Analysen. Opladen: Westdeutscher Verlag, S. 441–471. Online verfügbar unter https://www.ssoar.info/ssoar/bitstream/handle/document/2402/ssoar-1991-meuser_et_al-expertinneninterviews_-_vielfach_erprobt.pdf, zuletzt geprüft am 28.07.2019.

NAHVERKEHRSNACHRICHTEN (NANA) (Hg.) (2019): Der Wiener Weg: Viel mehr als günstige Fahrpreise (32).

PARKOMETERABGABEVERORDNUNG (17.11.2016): Verordnung des Wiener Gemeinderats, mit der für das Abstellen von mehrspurigen Kraftfahrzeugen in Kurzparkzonen die Entrichtung einer Abgabe vorgeschrieben wird (Parkometerabgabeverordnung). Fundstelle: 2016/46. Online verfügbar unter https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Gemeinderecht/GEMRE_WI_90101_F420_040_2016/GEMRE_WI_90101_F420_040_2016.pdf, zuletzt geprüft am 08.09.2019.

RANDELHOFF, M. (2013): Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs in Deutschland: Struktur, Probleme und Alternativen. Hg. v. Zukunft Mobilität. Online verfügbar unter <https://www.zukunft-mobilitaet.net/28179/analyse/finanzierung-des-oepnv-in-deutschland/>, zuletzt aktualisiert am 21.03.2018, zuletzt geprüft am 14.07.2013.

RANDELHOFF, M. (2014): Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahmen nach Verkehrsarten (pro Person). Hg. v. Zukunft Mobilität. Online verfügbar unter <https://www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-bus-strassenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzoeigerung-vergleich/>, zuletzt geprüft am 12.07.2019.

RHEINISCHE POST ONLINE (RP ONLINE) (Hg.) (2019): Verhaltene Resonanz auf 365-Euro-Jahresticket in Bonn. Öffentlicher Nahverkehr. Online verfügbar unter https://rp-online.de/nrw/panorama/bonn-verhaltene-resonanz-auf-365-euro-jahresticke_aid-45692487, zuletzt geprüft am 25.09.2019.

RHEIN-MAIN-VERKEHRSVERBUND (RMV) (Hg.) (o.J.): RMV aktuell. Wissenswertes rund um das Seniorenticket Hessen. Online verfügbar unter <https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv/rmv-aktuell/seniorenticket/>, zuletzt geprüft am 04.08.2019.

- RHEIN-NECKAR-ZEITUNG (RNZ)** (Hg.) (2018): Kostenloser ÖPNV spielt bei den Modellstadt-Ideen keine Rolle. Modellstadt Mannheim. Online verfügbar unter https://www.rnz.de/nachrichten/mannheim_artikel,-modellstadt-mannheim-kostenloser-Oepnv-spielt-bei-den-modellstadt-ideen-keine-rolle-_arid,380023.html, zuletzt geprüft am 11.07.2019.
- SAIGHANI, A. & C. SOMMER** (2017a): NRVP 2020 - Welche Kosten verursachen verschiedene Verkehrsmittel wirklich? Begrüßung und thematischer Einstieg. Abschlussworkshop zum Forschungsprojekt (VB1513). Kassel. Online verfügbar unter https://www.uni-kassel.de/fb14bau/fileadmin/datas/fb14/Institute/IfV/Verkehrsplanung-und-Verkehrssysteme/Forschung/Projekte/NRVP2020/1_17-11-28_Thematischer_Einstieg.pdf, zuletzt geprüft am 13.07.2019.
- SAIGHANI, A. & C. SOMMER** (2017b): NRVP 2020 - Welche Kosten verursachen verschiedene Verkehrsmittel wirklich? Zusammenfassung, Ausblick und Diskussion. Abschlussworkshop zum Forschungsprojekt (VB1513). Kassel. Online verfügbar unter https://www.uni-kassel.de/fb14bau/fileadmin/datas/fb14/Institute/IfV/Verkehrsplanung-und-Verkehrssysteme/Forschung/Projekte/Zusammenfassung_Ausblick.pdf, zuletzt geprüft am 13.07.2019.
- SCHMUCKI, BARBARA** (2001): Der Traum vom Verkehrsfluss. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich. Zugl.: München, Univ., Diss., 1998. Frankfurt/Main: Campus-Verl. (Beiträge zur historischen Verkehrsforschung, Bd. 4).
- SCHWEDES, O.** (Hg.) (2018): Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung. Lehrbuch. TU Berlin Institut für Land- und Seeverkehr. 2. Auflage. Berlin: Springer VS.
- SEBAYANG, A.** (2017): E-Ticket Deutschland. Tarife von 377 Verkehrsunternehmen werden auf Linie gebracht. Hg. v. golem.de. Online verfügbar unter <https://www.golem.de/news/e-ticket-deutschland-tarife-von-377-verkehrsunternehmen-werden-auf-linie-gebracht-1707-128880.html>, zuletzt aktualisiert am 13.07.2017, zuletzt geprüft am 16.07.2019.
- SEISSER, O.** (2016): Pendleranalyse Wien und Ostregion. Zahlen und Fakten auf Basis der Vollerhebung 2014. Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien (AK Wien).

Wien (Verkehr und Infrastruktur, Nr. 57). Online verfügbar unter https://www.arbeiterkammer.at/infopool/wien/Verkehr_und_Infrastruktur_57.pdf.

SESINK, W. & ISKE, S. (2010): Einführung in das wissenschaftliche Arbeiten. Mit Internet, Textverarbeitung, Präsentation, E-Learning, Web 2.0. 8., vollst. überarb. und aktualisierte Aufl. München: Oldenbourg.

SIEBURG-GRÄFF, U. (2018a): Höhere Fahrgeldeinnahmen und moderate Aufwandssteigerungen stabilisieren die wirtschaftliche Lage. In: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) (Hg.): 2017/2018. Jahresbericht, S. 38–39.

SIEFER, T. & HUBER, F. (2018a): Bericht des Wissenschaftlichen Beirats beim VDV. Forderung nach einer gestaltenden Verkehrspolitik. In: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) (Hg.): 2017/2018. Jahresbericht, S. 14–15.

SOMMER, C. (2018): Anhörung zur Preis- und Ticketstruktur im ÖPNV in Bremen. Online verfügbar unter https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/2018-11-29_Bremen_Tarif_Freigabe.pdf.

SOMMER, C. & BIELAND, D. (2018): Das „Wiener Modell“ – ein Modell für deutsche Städte? Auswirkungen günstiger Zeitkarten auf die Verkehrsnachfrage am Beispiel der Stadt Wien. Verkehrsplanung & Organisation. In: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) (Hg.): Der Nahverkehr. 36 Bände. Hamburg: DVV Media Group GmbH (Der Nahverkehr, 9), S. 53–61.

SPD BONN (Hg.) (2016): SPD fordert: Gelder aus der Stellplatzablöse endlich nutzen. Online verfügbar unter <https://www.spd-bonn-im-rat.de/2016/03/31/spd-fordert-gelder-aus-der-stellplatzabloese-endlich-nutzen/>, zuletzt geprüft am 07.11.2019.

STADT BONN (Hg.) (2012a): Satzung der Stadt Bonn über die Ablösung von Stellplatzpflichten. Stellplatzablösesatzung. Online verfügbar unter https://www.bonn.de/medien-global/amt-30/ortsrecht/bauen/60-5_Stellplatzabloesesatzung.pdf, zuletzt geprüft am 07.11.2019.

STADT BONN (Hg.) (2012b): Verkehrsentwicklungsplan Bonn 2020 Präambel. Kurzfassung. Unter Mitarbeit von VSU GmbH, Intraplan Consult GmbH und AB Stadtverkehr GbR. Online verfügbar unter <https://www.bonn.de/themen->

entdecken/verkehr-mobilitaet/verkehrsentwicklungsplan-2020.php#NjcxNDEwMTMy, zuletzt geprüft am 17.09.2019.

STADT BONN (Hg.) (2017): Verordnung über die Bewirtschaftung des Parkraums und die Erhebung von Parkgebühren für die Benutzung von Parkeinrichtungen im Gebiet der Bundesstadt Bonn (Parkgebührenordnung). Online verfügbar unter https://www.bonn.de/medien-global/amt-30/ortsrecht/recht/31-3__Parkgebuehrenordnung_2017.pdf, zuletzt geprüft am 03.11.2019.

STADT WIEN (2012): Rechnungsabschluss der Stadt Wien 2011. Gruppe 9: Finanzwirtschaft – Haushaltsstelle 845, S. 167. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/finanzen/budget/ra11/pdf/44.pdf>, zuletzt geprüft am 07.09.2019.

STADT WIEN (2013): Rechnungsabschluss der Stadt Wien 2012. Gruppe 9: Finanzwirtschaft – Haushaltsstelle 845, S. 167. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/finanzen/budget/ra12/pdf/18.pdf>, zuletzt geprüft am 07.09.2019.

STADT WIEN (2014): Rechnungsabschluss der Stadt Wien 2013. Gruppe 9: Finanzwirtschaft – Haushaltsstelle 845, S. 174. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/finanzen/budget/ra13/pdf/18.pdf>, zuletzt geprüft am 07.09.2019.

STADT WIEN (2015): Rechnungsabschluss der Stadt Wien 2014. Gruppe 9: Finanzwirtschaft – Haushaltsstelle 845, S. 169. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/finanzen/budget/ra14/pdf/18.pdf>, zuletzt geprüft am 07.09.2019.

STADT WIEN (2016): Rechnungsabschluss der Stadt Wien 2015. Gruppe 9: Finanzwirtschaft – Haushaltsstelle 845, S. 167. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/finanzen/budget/ra15/pdf/18.pdf>, zuletzt geprüft am 07.09.2019.

STADT WIEN (2017): Rechnungsabschluss der Stadt Wien 2016. Gruppe 9: Finanzwirtschaft – Haushaltsstelle 845, S. 166. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/finanzen/budget/ra16/pdf/17.pdf>, zuletzt geprüft am 07.09.2019.

- STADT WIEN** (2018): Rechnungsabschluss der Stadt Wien 2017. Gruppe 9: Finanzwirtschaft – Haushaltsstelle 845, S. 169. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/finanzen/budget/ra17/pdf/17.pdf>, zuletzt geprüft am 07.09.2019.
- STADT WIEN** (Hg.) (2019a): Aktuelle U-Bahn-Planungen und -Projekte. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/u-bahn/planungsergebnis/>, zuletzt geprüft am 31.08.2019.
- STADT WIEN** (Hg.) (2019b): Ausgangslage der Parkraumbewirtschaftung. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/entwicklung/grundlagen.html>, zuletzt geprüft am 07.09.2019.
- STADT WIEN** (Hg.) (2019c): Generelle Straßenbahnplanung. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassenbahn/>, zuletzt geprüft am 31.08.2019.
- STADT WIEN** (Hg.) (2019d): Geschichte des Wiener U-Bahn-Netzes - Generelle U-Bahn-Planung. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/u-bahn/geschichte.html>, zuletzt geprüft am 31.08.2019.
- STADT WIEN** (Hg.) (2019e): Geschichtliche Entwicklung der Parkraumbewirtschaftung. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/entwicklung/geschichte.html>, zuletzt geprüft am 07.09.2019.
- STADT WIEN** (Hg.) (2019f): Parkpickerl für Bewohnerinnen und Bewohner im Wohnbezirk. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/amtshelfer/verkehr/parken/kurzparkzone/parkpickerl.html>, zuletzt geprüft am 08.09.2019.
- STADT WIEN** (Hg.) (2019g): Parkpickerl-Einnahmen für Verkehrsprojekte. Magistratsabteilung 65 (Beschwerdemanagement). Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/kurzparkzonen/gebuehren/zweckbindung.html>, zuletzt geprüft am 08.09.2019.

STADT WIEN (2019h): Rechnungsabschluss der Bundeshauptstadt Wien für das Jahr 2018, S. 169. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/finanzen/budget/pdf/rechnungsabschluss-2018.pdf>, zuletzt geprüft am 07.09.2019.

STADT WIEN (Hg.) (2019i): Statistik Wien. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/statistik/>, zuletzt geprüft am 07.11.2019.

STADT WIEN (Hg.) (2019j): Wirkung der Anhebung der Parkgebühr am 1. März 2012. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/entwicklung/ausweitung/wirkung-anhebung-parkgebuehr.html>, zuletzt geprüft am 07.09.2019.

STADT WIEN (Hg.) (2019k): Parkgebühren in Wien. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/kurzparkzonen/gebuehren/>, zuletzt geprüft am 07.11.2019.

STADTENTWICKLUNG WIEN (Hg.) (2013): Masterplan Verkehr Wien 2003. Evaluierung 2013 (STADTENTWICKLUNG, Nr. 153). Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008353.pdf>, zuletzt geprüft am 31.08.2019.

STADTPLANUNG WIEN (Hg.) (1997): Parkraumbewirtschaftung in Wien. Werkstattbericht. Stadtplanung Wien, Magistratsabteilung 18. Wien (Stadtplanung, Nr. 19). Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b007104.pdf>, zuletzt geprüft am 03.09.2019.

STATISTA RESEARCH DEPARTMENT (STATISTA) (Hg.) (2018): Einwohnerzahl der größten Städte in Deutschland am 31. Dezember 2017. Online verfügbar unter <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1353/umfrage/einwohnerzahlen-der-grossstaedte-deutschlands/>, zuletzt aktualisiert am 11.09.2019, zuletzt geprüft am 17.09.2019.

STATISTISCHES BUNDESAMT (21.08.2017): 14 % der Erwerbstätigen nutzen öffentliche Verkehrsmittel. Pressemitteilung vom 21. August 2017 – 288/17. Wiesbaden. Dietmar Ames, www.destatis.de/kontakt. Online verfügbar unter https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2017/08/PD17_288_122_11pdf.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt geprüft am 13.07.2019.

SÜDDEUTSCHE ZEITUNG (SZ) (Hg.) (2018a): EU-Kommission verklagt Deutschland wegen zu schlechter Luft. Hohe Schadstoffbelastung. Online verfügbar unter <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/eil-eu-kommission-verklagt-deutschland-wegen-zu-schlechter-luft-1.3983673>, zuletzt geprüft am 24.09.2019.

SÜDDEUTSCHE ZEITUNG (SZ) (Hg.) (2018b): Modellstädte erteilen Gratis-ÖPNV eine Absage. Verkehr in den Städten. Online verfügbar unter <https://www.sueddeutsche.de/auto/kostenloser-nahverkehr-absage-1.3905416>, zuletzt geprüft am 24.09.2019.

SWB BUS UND BAHN (Hg.) (2018): Bestellschein 365 € Ticket für das Stadtgebiet Bonn. Online verfügbar unter https://www.swb-busundbahn.de/fileadmin/dokumente/Downloadcenter/365_Euro_Ticket/Bestellschein_365_Euro_Ticket_Formular.pdf, zuletzt geprüft am 27.09.2019.

SWB BUS UND BAHN (Hg.) (2019): Was ist Lead City? Stadtluft verbessern, statt Autofahren! Online verfügbar unter <https://www.leadcity-bonn.de/>, zuletzt geprüft am 11.07.2019.

THEOBALD, E. (o.J.): PESTEL - Analyse. Die wichtigsten Einflussfaktoren der Makroumwelt. Hg. v. Management Monitor. Pforzheim. Online verfügbar unter https://www.management-monitor.de/de/infothek/whitepaper_pestel_Analyse.pdf, zuletzt geprüft am 04.08.2019.

TUBS (2008): Lagekarte von Rhein-Sieg-Kreis in Nordrhein-Westfalen, Deutschland. Hg. v. Wikimedia Foundation. Online verfügbar unter https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e4/Municipalities_in_SU.svg, zuletzt geprüft am 20.10.2019.

UMWELTBUNDESAMT (Hg.) (2013): Welche Grenzwerte gibt es für die Stickstoffdioxidbelastung der Luft? Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/service/uba-fragen/welche-grenzwerte-gibt-es-fuer-die>, zuletzt geprüft am 24.09.2019.

UMWELTBUNDESAMT (Hg.) (2018): Fußverkehr. Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige>

mobilitaet/fussverkehr, zuletzt aktualisiert am 02.03.2018, zuletzt geprüft am 17.09.2019.

UMWELTBUNDESAMT (2019a): Luftqualität 2018. Vorläufige Auswertung. Hintergrund // Januar 2019. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/190211_uba_hg_luftqualitaet_dt_bf.pdf, zuletzt geprüft am 11.07.2019.

UMWELTBUNDESAMT (Hg.) (2019b): Mobilität privater Haushalte. Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/mobilitaet-privater-haushalte#textpart-2>, zuletzt aktualisiert am 27.05.2019, zuletzt geprüft am 17.09.2019.

UNIVERSITÄT BIELEFELD. Fakultät für Erziehungswissenschaft. Service Center Selbststudium (SCS) (o.J.): Leitfaden zur Literaturrecherche. Online verfügbar unter <https://www.uni-bielefeld.de/erziehungswissenschaft/scs/pdf/leitfaeden/studierende/literaturrecherche.pdf>.

UNIVERSITÄT TRIER (Hg.) (2002): Finanzielle Mitarbeiterbeteiligungssysteme. Methodische Überlegungen zu qualitativen Befragungsmethoden, insbesondere Experteninterviews. PBSF im Hauptstudium. Online verfügbar unter <https://www.uni-trier.de/fileadmin/fb4/prof/VWL/APO/4207ws0102/efstudien.pdf>, zuletzt geprüft am 28.07.2019.

VCD KV IM GROßRAUM NÜRNBERG E.V. (2014): Das Wiener Modell – Günstiger Nahverkehr für alle. Nürnberg (Wendeschleife, 03/2014). Online verfügbar unter https://gliederungen.vcd.org/fileadmin/user_upload/nuernberg/redaktion/Wendeschleife/Wende_2014-02_RZ_web.pdf, zuletzt geprüft am 18.08.2019.

VERBAND DEUTSCHER VERKEHRSUNTERNEHMEN (VDV) (Hg.) (2009): Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025. Unter Mitarbeit von Eduard Pestel, Institut für Systemforschung e. V. Online verfügbar unter http://www.staedtetag.de/imperia/md/content/dst/studie_finanzierungsbedarf.pdf, zuletzt geprüft am 14.07.2019.

VERBAND DEUTSCHER VERKEHRSUNTERNEHMEN (VDV) (Hg.) (2018a): 2017/2018. Jahresbericht. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).

VERBAND DEUTSCHER VERKEHRSUNTERNEHMEN (VDV) (Hg.) (2018b): Der Nahverkehr. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). 36 Bände. Hamburg: DVV Media Group GmbH (Der Nahverkehr, 9).

VERBAND DEUTSCHER VERKEHRSUNTERNEHMEN (VDV) (Hg.) (2019a): Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) (Mobi-Wissen. Busse und Bahnen von A bis Z). Online verfügbar unter [http://www.mobi-wissen.de/Finanzierung/Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-\(GVFG\)](http://www.mobi-wissen.de/Finanzierung/Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-(GVFG)), zuletzt geprüft am 14.07.2019.

VERBAND DEUTSCHER VERKEHRSUNTERNEHMEN (VDV) (Hg.) (o.J.): Maßnahmen für saubere Luft. Maßnahmen für saubere Luft und der "kostenlose" ÖPNV. Online verfügbar unter <https://www.vdv.de/massnahmen-fuer-saubere-luft-und-der-kostenlose-oepnv.aspx>, zuletzt geprüft am 25.09.2019.

VERBAND DEUTSCHER VERKEHRSUNTERNEHMEN (VDV) (Hg.) (2019b): Nutznießerfinanzierung (Mobi-Wissen. Busse und Bahnen von A bis Z). Online verfügbar unter [http://www.mobi-wissen.de/Finanzierung/Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-\(GVFG\)](http://www.mobi-wissen.de/Finanzierung/Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-(GVFG)), zuletzt geprüft am 15.07.2019.

VERBAND DEUTSCHER VERKEHRSUNTERNEHMEN (VDV) (Hg.) (2019c): VDV lehnt 365-Euro-Ticket ab – und favorisiert Nahverkehrsausbau. Unter Mitarbeit von L. Wagner (Presseinformation, Nr. 32). Online verfügbar unter <https://www.vdv.de/05.09.2019-pressemitteilung-365-euro-ticket-gefaehrdet-verkehrswende-pdf-.pdfx>, zuletzt geprüft am 27.10.2019.

VERKEHRSLUB DEUTSCHLAND (VCD) (2019): Subventionen im Verkehr: Förderziel Ungerechtigkeit. Online verfügbar unter <https://www.vcd.org/startseite/newsroom-uebersicht/vcd-verkehrswende-blog/subventionen-im-verkehr-foerderziel-ungerechtigkeit/>, zuletzt aktualisiert am 15.01.2019, zuletzt geprüft am 13.07.2019.

VERKEHRSLUB ÖSTERREICH (VCÖ) (Hg.) (2012): Parkgebühren verringern Verkehr. Factsheet (Verkehr aktuell, 06/2012). Online verfügbar unter http://www.cleanair-europe.org/fileadmin/user_upload/redaktion/downloads/VCOE/VCOE_Factsheet_Parkraumbewirtschaftung.pdf, zuletzt geprüft am 08.09.2019.

VERKEHRSVERBUND BERLIN-BRANDENBURG (VBB) (Hg.) (2019): VBB im Puls 2019. 2. Verbundkonferenz. Online verfügbar unter https://civity.de/asset/de/sites/3/2019/10/vbb_magazin_2019_web_RZ.pdf, zuletzt geprüft am 04.11.2019.

VERKEHRSVERBUND RHEIN-SIEG (VRS) (Hg.) (2018): Die Tickets. Infos und Tickets für Einsteiger. Online verfügbar unter https://www.vrs.de/fileadmin/Dateien/downloadcenter/Folder_Tickets2019.pdf, zuletzt geprüft am 13.10.2019.

VERKEHRSVERBUND RHEIN-SIEG (VRS) (2019a): Lead City Bonn. Marktforschung zum 365-Euro-Ticket, Vortrag am 11.10.2019. Köln.

VERKEHRSVERBUND RHEIN-SIEG (VRS) (Hg.) (2019b): VRS-Tarife erhöhen sich 2020 und 2021 um 2,5 Prozent. 12.07.2019 VRS-Tarife erhöhen sich 2020 und 2021 um 2,5 Prozent Preise für die Einzelfahrkarten bleiben konstant – Finanzierungssystem kommt auf den Prüfstand. Online verfügbar unter <https://www.vrs.de/presse/presseartikel/presse/vrs-tarife-erhoehen-sich-2020-und-2021-um-25-prozent.html>, zuletzt geprüft am 13.10.2019.

VGN DIGITAL (Hg.) (2019): Für drei Euro am Tag Öffi fahren im ganzen Land. Plus spezielle Bundesland-Angebote. SPÖ präsentierte Klimaticket: "Soll der Autoschlüssel der Zukunft sein". Umstieg. Online verfügbar unter <https://www.news.at/a/spoe-klimaticket-10872889>, zuletzt geprüft am 04.08.2019.

WALUGA, G. (2017): Das Bürgerticket für den öffentlichen Personennahverkehr. Nutzen – Kosten – Klimaschutz. München: oekom (Wuppertaler Schriften zur Forschung für eine nachhaltige Entwicklung, Band 9).

WESTDEUTSCHER RUNDFUNK (WDR) (Hg.) (2019): VRS verschiebt Entscheidung über höhere Ticketpreise. Online verfügbar unter <https://www1.wdr.de/nachrichten/keine-fahrtkostenerhoehung-beim-vrs-100.html>, zuletzt aktualisiert am 26.06.2019, zuletzt geprüft am 13.10.2019.

WIENER DIENSTGEBERABGABEGESETZ – DAG, vom 27.12.2018 (12.06.1970): Gesetz vom 24. April 1970 über die Einhebung einer Dienstgeberabgabe. Fundstelle: LGBl. für Wien Nr. 17/1970. Online verfügbar unter

<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrW&Gesetzesnummer=20000133>, zuletzt geprüft am 08.09.2019.

WIENER LINIEN (Hg.) (2012): Alles über uns. Betriebsangaben 2011. Unternehmensinfo. Online verfügbar unter <http://archiv.fpdwl.at/fotos/downloads/index.php?action=item&id=1556>, zuletzt geprüft am 03.09.2019.

WIENER LINIEN (Hg.) (2013): Alles über uns. Betriebsangaben 2012. Unternehmensinfo. Online verfügbar unter https://www.wienerlinien.at/media/files/2014/betriebsangaben_2012_95106.pdf, zuletzt geprüft am 17.09.2019.

WIENER LINIEN (Hg.) (2014): 2013. Zahlen. Daten. Fakten. Unternehmen. Online verfügbar unter https://www.wienerlinien.at/media/files/2014/betriebsangaben_2013_125616.pdf, zuletzt geprüft am 17.09.2019.

WIENER LINIEN (Hg.) (2015): 2014. Zahlen. Daten. Fakten. Unternehmen. Online verfügbar unter https://www.wienerlinien.at/media/files/2015/betriebsangaben_2014_151135.pdf, zuletzt geprüft am 17.09.2019.

WIENER LINIEN (Hg.) (2016): 2015. Zahlen. Daten. Fakten. Unternehmen. Online verfügbar unter https://www.wienerlinien.at/media/files/2016/betriebsangaben_2015_178355.pdf, zuletzt geprüft am 17.09.2019.

WIENER LINIEN (Hg.) (2017): 2016. Zahlen. Daten. Fakten. Unternehmen. Online verfügbar unter https://www.wienerlinien.at/media/files/2017/betriebsangaben_2016_213707.pdf, zuletzt geprüft am 17.09.2019.

WIENER LINIEN (Hg.) (2018a): 2017. Zahlen. Daten. Fakten. Online verfügbar unter https://www.wienerlinien.at/media/files/2018/betriebsangaben_2017_243485.pdf, zuletzt geprüft am 17.09.2019.

WIENER LINIEN (Hg.) (2018b): Das große 1x1 der Tarife. Online verfügbar unter <https://blog.wienerlinien.at/das-grosse-1x1-der-tarife/>, zuletzt geprüft am 07.09.2019.

WIENER LINIEN (Hg.) (2019a): 2018. Zahlen. Daten. Fakten. Online verfügbar unter https://www.wienerlinien.at/media/files/2019/betriebsangaben_2018_310521.pdf, zuletzt geprüft am 17.09.2019.

WIENER LINIEN (Hg.) (2019b): Ihr Ticket, bitte! Hier wird kontrolliert. Schwarzfahren zahlt sich nicht aus! Fahrscheinkontrolle. Online verfügbar unter <https://www.wienerlinien.at/eportal3/ep/channelView.do/pageTypeld/66526/channelId/-52603>, zuletzt geprüft am 09.09.2019.

WIENER ZEITUNG (Hg.) (2011): Die Tarifreform ist gefährlich. Online verfügbar unter <https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/panorama/wien/402349-Die-Tarifreform-ist-gefaehrlich.html>, zuletzt geprüft am 25.09.2019.

WIENER ZEITUNG (Hg.) (2019): "Modal Split ist bezirksabhängig". Garagenleerstände gibt es eher in den inneren Bezirken. Ein Verkehrsexperte sieht das auch in der Bauordnung begründet. VERKEHR. Unter Mitarbeit von A. Maurer. Online verfügbar unter <https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/panorama/wien/1017957-Modal-Split-ist-bezirksabhaengig.html>, zuletzt geprüft am 28.08.2019.

WINKLER, A. (2019): Vorbild Wien. Warum es ohne Parkraumbewirtschaftung nicht geht. Stadt Wien; Stadtentwicklung Wien. Online verfügbar unter https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Zukunftsfragen_des_Parkraummanagements/02_Winkler_Agora-Verkehrswende_Parken_WIA_20190226.pdf.

ZEIT ONLINE (Hg.) (2017a): "Preiserhöhungen werden zunehmend kritisch gesehen". ÖPNV. Unter Mitarbeit von M. Breitingner. Online verfügbar unter <https://www.zeit.de/mobilitaet/2017-02/oepnv-bus-bahn-tickets-preiserhoehungen-kritiker>, zuletzt geprüft am 27.08.2019.

ZEIT ONLINE (Hg.) (2017b): Wo der Nahverkehr sein Geld wert ist. Unter Mitarbeit von M. et al. Breitingner. Online verfügbar unter <https://www.zeit.de/mobilitaet/2017-02/bus-bahn-oeffentlicher-nahverkehr-studie-grafiken>, zuletzt geprüft am 27.08.2019.

ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW (Hg.) (2018): Uni Kassel: Der Autoverkehr kostet die Kommunen das Dreifache des ÖPNV und der Radverkehr erhält die geringsten Zuschüsse. Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (VM NRW). Online verfügbar unter <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/infothek/aktuelles/uni-kassel-der-autoverkehr-kostet-die-kommunen-das-dreifache-des-oePNV-und-der>, zuletzt geprüft am 13.07.2019.

ZWEITES DEUTSCHES FERNSEHEN (ZDF) (Hg.) (2018): Luftverschmutzung: Klage gegen Deutschland. Europäischer Gerichtshof. Online verfügbar unter <https://www.zdf.de/nachrichten/heute/europaeischer-gerichtshof-klage-gegen-deutschland-wegen-luftverschmutzung-100.html>, zuletzt geprüft am 24.09.2019.

Anhang

Aus ökologischen Gründen wurde entschieden, die Transkripte zu den Experteninterviews in digitaler Form einzureichen. Die Dateien wurden bei der Abgabe dieser Masterarbeit über einem USB-Stick an die Gutachter überreicht.