

Radikal vereinfachtes Preismodell für den öffentlichen Verkehr in der Schweiz



Radikal vereinfachtes Preismodell für den öffentlichen Verkehr in der Schweiz

Ausgangslage

Das heutige Tarifsystem in der Schweiz ist sehr komplex und unübersichtlich. Es bestehen zwei grundsätzlich verschiedene Tarifsysteme: der Streckentarif des Direkten Verkehrs sowie die Zonentarife der regionalen Verbunde. Für den Fahrgast sind diese unterschiedlichen Preismodelle oft kompliziert und schwierig zu verstehen. Um mehr Kundenfreundlichkeit zu erzielen, gibt es Bestrebungen, diese Komplexität der Tarifsysteme hinter einem modernen elektronischen Vertriebskanal mit automatischer Erfassung zu verbergen. Es stellt sich jedoch die Frage, ob nicht das Tarifsystem selbst stark vereinfacht werden kann.

Ansätze und Preisverzerrungen

Mithilfe eines Morphologischen Kastens werden vier Ansätze für ein radikal vereinfachtes Tarifsystem erarbeitet:

- Generaltarif
- Kilometertarif
- Zeittarif
- Zonentarif

Bei diesen Ansätzen bezahlt der Fahrgast entweder pro Fahrt, pro Distanz, pro Zeit oder pro Raum. Für alle Tarife werden Preise festgelegt. Aufgrund der Vereinfachung der Preismodelle gibt es grosse Preisdifferenzen gegenüber dem heutigen Tarif.

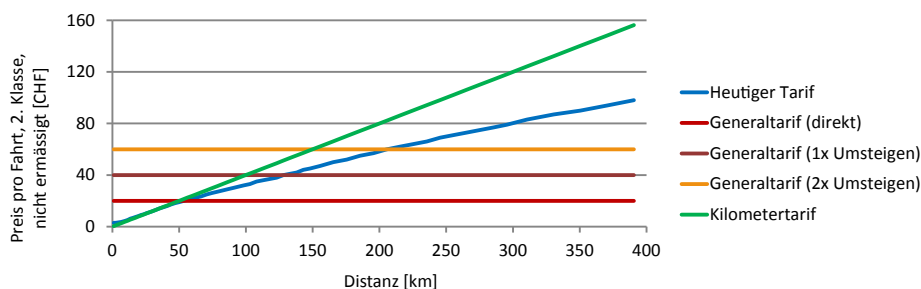


Abbildung 1: Vergleich des heutigen Tarifs mit dem General- und Kilometertarif

Weiterentwickelte Tarife

In einem nächsten Schritt werden die Tarifsysteme mithilfe von Korrekturfaktoren weiterentwickelt. Es werden folgende Tarifsysteme ausgearbeitet.

- Produktorientierter Kilometertarif
- Kilometertarif «Fixer + Variabler Preis»
- Abgestufter Zeittarif mit Unterscheidung des Fernverkehrs
- Minutengenaue Zeittarif
- Zweistufiger Zonentarif

Bestvariante

Als Bestvariante wird der minutengenaue Zeittarif ermittelt, welcher auch produktorientiert ist. Der Fahrpreis ist abhängig von der Fahrplanzeit (ohne Warte- oder Umsteigezeit) sowie der Produktstufe. Das Tarifsystem beinhaltet innerhalb der Schweiz keine räumliche Begrenzung.

Produkt-klasse	Verkehr	Minutenpreis [CHF/min]
P1	Fernverkehr	0.70
P2	Regionalverkehr	0.40
P3	Städtischer Verkehr, Ortsverkehr	0.20

Abbildung 2: Minutenpreise je Produktklasse

Das Tarifsystem erfordert ein elektronisches Ticketsystem. Der Fahrgast wird dabei beim Ein- und Aussteigen erfasst und muss somit kein Billett vor der Reise lösen. Das Tarifsysteem kennt zudem eine Zeitobergrenze. Als Abonnement gibt es Prepaid-Karten.

Ertragsrechnung am Beispiel LIEmobil

Mittels Personenfahrten und verkauften Billetten wird eine Ertragsrechnung am Beispiel Liechtenstein durchgeführt. Das Preismodell wird so angepasst, dass die Einnahmen leicht höher sind als heute.

Fazit

Ein radikal vereinfachtes Tarifsysteem stösst schnell an seine Grenzen, da grosse Preisverzerrungen und somit Ungerechtigkeiten auftreten. Durch Korrekturfaktoren können diese reduziert werden. Der Zeittarif beseitigt die räumlichen Problematiken (Zonengrenzen, Streckenverlauf) des heutigen Systems.

Der produktorientierte, minutengenaue Zeittarif stellt einen möglichen Ansatz für ein vereinfachtes und einheitliches Tarifsysteem in der Schweiz dar.

Masterarbeit FS 2015

MSc Bauingenieurwissenschaften

Bearbeitung: Marielle Müller

IVT

Leitung: Prof. Dr. U. Weidmann

Betreuung: Dr. B. Riegel

Themenschwerpunkte

Tarifsysteem, Öffentlicher Verkehr Schweiz, Zeittarif

Angewendete Methoden/Verfahren

Literaturanalyse, Morphologischer Kasten, Fallstudie, Konzeptionelle Verifikation, Ertragsrechnung

Kontakt

Marielle Müller

muemarie@student.ethz.ch