

BERICHT des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend den

Unselbständigen Entschließungsantrag hinsichtlich Entwicklung eines Österreich-Tickets zur Erreichung der Klima-Ziele (270/UEA) vom 3.7.2019

Ausgangslage

- Eine österreichweite Jahresnetzkarte für den liniengebundenen Öffentlichen Verkehr (Österreich-Ticket) ist seit vielen Jahren eine politische Forderung.
- Vor dem Hintergrund der aktuellen Klimadebatte und dem Trend zu günstigen Netzkarten in Städten und Verkehrsverbänden gewinnt die Frage weiter an Bedeutung. Mit der Österreich-Card der ÖBB liegt bereits heute eine österreichweite Netzkarte für den schienengebundenen Öffentlichen Verkehr vor. Die Netzkarten werden als Beitrag zur Attraktivierung des ÖV für Bestandskunden, zur Gewinnung von Neukunden und Generierung von Mehrverkehren im ÖV gesehen.
- Bisherige Versuche zur Einführung eines Österreich-Tickets (zuletzt 2008) scheiterten u.a. an der Frage der Erlösaufteilung und unterschiedlicher Anforderungen der erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände.

Vor- und Nachteile eines Österreich-Tickets

mögliche Vorteile

- leichter Zugang zum ÖV und Erhöhung des Kundennutzens aus Sicht der Fahrgäste
 - flächendeckende Nutzbarkeit des überwiegend durch die öffentliche Hand finanzierten ÖV-Systems (Infrastruktur, Verkehrsangebot)
 - Preistransparenz, keine Übervorteilung aufgrund mangelnder Tarifenkenntnisse
 - Convenience eines (günstigen) Pauschaltarifs
- Fahrgaststeigerungen
- stärkere Kundenbindung an den ÖV
- Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des ÖV, in Folge Verkehrsverlagerung von IV auf ÖV und somit Beitrag zur Erreichung der Klimaziele

mögliche Nachteile

- Mögliche Erzeugung von verkehrspolitisch nicht zwingend notwendigen Mehrverkehren¹, welche im Widerspruch zum Grundprinzip der österreichischen Klima- und Energiestrategie („vermeiden – verlagern – verbessern“) stehen und gegebenenfalls die Notwendigkeit eines zusätzlichen Ausbaus des ÖV-Angebots und der ÖV-Infrastruktur induzieren.
- fehlende Möglichkeit zur gezielten Auslastungssteuerung und in Folge ineffizientere Nutzung von Verkehrsinfrastruktur und -angebot

¹ aufgrund nicht vorhandener Grenzkosten für zusätzliche Fahrten für die Nutzer

- Erlöserosion für ergebnisverantwortliche Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde
- geringerer budgetärer Spielraum für alternative Maßnahmen (insbesondere im Fall einer Subventionierung durch die öffentliche Hand)²

mögliche Varianten zur finanzielle Ausgestaltung

- durch Markterlöse finanziertes Österreich-Ticket (Benchmark Schweiz)
- durch Markterlöse teilfinanziertes und zusätzlich durch die öffentliche Hand gestütztes Österreich-Ticket
- in beiden oben genannten Varianten Möglichkeit zur zielgruppengerechten preislichen Ausgestaltung bzw. Differenzierung

Voraussetzungen

- Entscheidungsgrundlagen zur finanziellen Bewertung eines Österreichs-Tickets für erlösverantwortliche (öffentliche) Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde (Mindererlöse) sowie die öffentliche Hand im Falle eines subventionierten Kundenendpreises
- Festlegung auf Mechanismen betreffend Fahrgast- bzw. Nutzungserhebungen und diskriminierungsfreie Einnahmenaufteilung
- Schaffung von geeigneten, diskriminierungsfreien Governance-Strukturen bzw. einer neutralen Trägerorganisation zur Abwicklung eines Österreich-Tickets (Tariffestlegung, Vertrieb, Erhebungen, Einnahmenaufteilung) und strategischen Koordinierung der beteiligten Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde

derzeitige Aktivitäten

- Oben beschriebene Grundlagen werden seitens des BMVIT mit dem ÖV-Systempartnern in einem gemeinsamen Projekt schrittweise erarbeitet. Aktuell werden Modellsimulationen zur Erstabschätzung eines erlösneutralen bzw. nicht-subventionierten „Marktpreises“ eines Österreich-Tickets bzw. von potenziellen durch die öffentliche Hand auszugleichenden Mindererlösen von Varianten eines vergünstigten Österreich-Tickets von externen Experten durchgeführt.

Schlussfolgerungen des BMVIT

- In Übereinstimmung mit den Zielsetzungen des Entschließungsantrags hat das BMVIT gemeinsam mit den ÖV-Systempartnern ein Projekt gestartet, die Rahmenbedingungen und die Möglichkeiten der Ausgestaltung für ein Österreich-Ticket zu erarbeiten.
- Die Schaffung eines nicht-subventionierten Österreich-Tickets wird verkehrspolitisch seitens des BMVIT als zweckmäßig erachtet und unterstützt. Die Frage einer Subventionierung durch die öffentliche Hand ist in weiterer Folge unter Abwägung der Handlungsbedarfe (z.B. Nationaler Energie- und Klimaplan), der oben beschriebenen potenziellen Auswirkungen sowie der budgetären Rahmenbedingungen zu klären.

² Empirische Treiber eines hohen „Modal Split“ zu Gunsten des ÖV liegen insbesondere in einer hohen Angebotsqualität (Taktichte, Fahrzeit, etc.), entsprechenden infrastrukturellen Voraussetzungen und einer ÖV-freundlichen Siedlungsstruktur (siehe beispielsweise aktuelle [Studie](#) zur 365-Euro-Jahreskarte in Wien).

