

Positionspapier der ARGE ÖVV zum 1-2-3-Ticket

Das 1-2-3-Ticket ist eines der Leuchtturmprojekte der amtierenden Bundesregierung. Die ARGE ÖVV unterstützt dieses Projekt sowie insbesondere die Einführung der österreichweiten Stufe des 1-2-3-Tickets im Jahr 2021. Im Sinne eines funktionierenden Gesamtsystems hält es die ARGE ÖVV aber für unabdingbar, dass die Systematik und die finanziellen Rahmenbedingungen schon vorab für alle drei Stufen geklärt und vertraglich verbindlich festgehalten werden.

Als ARGE ÖVV ist es unser Ziel, den Anteil am öffentlichen Verkehr zu vergrößern und wir unterstützen daher Maßnahmen, die dieses Ziel verfolgen. Da Menschen öffentliche Verkehrsmittel nur dann nutzen, wenn das Angebot und der Fahrpreis attraktiv sind sowie Vertrieb bzw. Service funktionieren, ist es uns ein großes Anliegen, dieses heute funktionierende System auch nachhaltig abgesichert zu wissen. Derzeit vermissen wir im Projekt zur Einführung des 1-2-3-Tickets die Umsetzung einer nachhaltigen Lösung.

In diesem Sinne würde die ARGE ÖVV eine gleichzeitige oder zumindest sehr zeitnahe Einführung aller drei Stufen begrüßen. Die Auswirkungen auf die Ticketerlöse und die Kosten des Verkehrsangebots samt der dazu notwendigen Finanzierung sowie der Vertrieb und die Kundenbetreuung müssen vorab in einer entsprechenden Vereinbarung geregelt werden.

Vertriebsstrukturen der Verkehrsverbände für gesicherte Einführung des 1-2-3-Tickets nutzen

Die österreichischen Verkehrsverbände und die in der MPO zusammengeschlossenen städtischen Verkehrsunternehmen verfügen bereits heute über Vertriebssysteme, mit denen österreichweit Millionen an Netz- und Zeitkarten zur Ausgabe gebracht werden (Kernkompetenz). Damit könnten über die österreichischen Verkehrsverbände und die städtischen Verkehrsunternehmen kurzfristig und von Beginn auch alle drei Stufen des 1-2-3-Tickets als neue „Klima-Jahreskarten“ vertrieben werden, wenn nötig technisch bereits ab 1. Jänner 2021.

Für die regionalen Stufen gibt es bereits heute in den Verkehrsverbänden geeignete und gültige Regelungen für die Einnahmenaufteilung. Die Leistungen der Verkehrsunternehmen könnten demnach bei einer gesicherten Finanzierung auch umgehend abgegolten werden. Rechtliche Fragestellungen wie beispielsweise die Behandlung der Umsatzsteuer, Rechnungslegung, Haftung, Wettbewerbsrecht und Leistungserbringung bis hin zur gesetzlichen Verankerung zur Einführung des Produkts sind bei den langjährig etablierten Verbundnetz- und -zeitkarten (gem. ÖPNRV-G 1999) bereits geklärt.

Die Abwicklung des Vertriebs über die vom Bund bzw. dem BMK vorgeschlagene Vertriebsplattform „ONE Mobility“ unter Einbeziehung der ÖBB ist derzeit noch mit vielen Fragezeichen behaftet. Um eine zeitnahe Einführung des 1-2-3-Tickets zu ermöglichen, sind diese Fragen aber ehestmöglich zu klären. Aus Sicht der ARGE ÖVV ist die neue Organisationseinheit „ONE Mobility“ als gemeinsame Vertriebsplattform für eine erfolgreiche Einführung der österreichweiten Stufe des 1-2-3-Tickets nicht essenziell.

Die ARGE ÖVV schlägt daher einen Vertrieb über die bestehenden Vertriebssysteme der österreichischen Verkehrsverbände vor. Sobald die zuvor beschriebenen Rahmenbedingungen geklärt sind, ist die Entwicklung einer gemeinsamen Vertriebsplattform in Zukunft auch später ohne Zeitdruck möglich.

Bestehende Kundenbeziehungen aufrecht halten

Die zahlreichen Nutzer von Netz- und Zeitkarten stehen schon heute mit den österreichischen Verkehrsverbänden in dauerhaftem Kundenkontakt. Es wäre bedauerlich, wenn durch Einsatz einer neuen Vertriebsstelle diese Kundenkontakte verloren gingen und mit der Einführung der 1-2-3-Tickets ein Wechsel der Kundenbeziehung dorthin erzwungen würde. Eine vorgezogene Einführung der österreichweiten Stufe des 1-2-3-Tickets wäre diesbezüglich zudem kritisch zu sehen, da hierdurch vielen Kundinnen und Kunden möglicherweise sogar ein späterer zweiter Wechsel zugemutet würde.

Mit den bestehenden Vertriebssystemen der Verkehrsverbände können die 1er- und 2er-Stufen gleichzeitig mit der österreichweiten Stufe eingeführt werden, da der Vertrieb von den Verkehrsverbänden selbst organisiert wird. Die Kundendaten bleiben wie bisher dezentral auf Verbundebene, die Kundinnen und Kunden – in den Verkehrsverbänden und innerstädtischen Verkehrsunternehmen sind dies derzeit allein ca. 1,8 Mio. Jahreskartenbesitzer – werden weiterhin über die ihnen vertrauten Servicestellen bedient. Eine unkomplizierte und kundenfreundliche Vorgehensweise beim Eintausch bestehender Zeitkarten ist damit sichergestellt.

Die ÖBB als vorgesehener zumindest vorübergehend alleiniger Betreiber der vom BMK vorgeschlagene Vertriebsplattform „ONE Mobility“ haben im Vergleich dazu nur eine geringe Wanderungsbewegung bei Netz- und Zeitkarten zu erwarten, da die Anzahl der Abonnements (ÖBB Österreichcard) mit etwa 20.000 deutlich niedriger liegt.

Gesamtfinanzierung muss geklärt sein

Wesentlich für die Einführung des 1-2-3-Tickets und unabhängig vom Vertriebssystem ist die Frage der Finanzierung. Erlösausfälle müssen kompensiert werden und es muss für eine sachgerechte Aufteilung der Erlöse gesorgt werden. Administrative Kosten sind dabei ebenso zu berücksichtigen.

Für den ersten Schritt des österreichweiten Tickets ab 2021 wurde eine Finanzierung von € 240 Mio. auf zwei Jahre (für 2021 und 2022) seitens des BMK als gesichert angekündigt. Die € 240 Mio. sind der politisch zugestandene budgetäre Rahmen für die Einführung des österreichweit gültigen Klimatickets, dabei sind jedoch die Kosten für das 1er- und 2er-Ticket noch nicht berücksichtigt.

Die bisher vorliegenden Berechnungen – basierend auf regionalen Daten der Verkehrsverbände – zeigen, dass die im Regierungsprogramm angekündigte Einführung des 1-2-3-Tickets insgesamt einen Einnahmefall von ca. € 300 Mio. jährlich auslösen wird. Nicht berücksichtigt in dieser Schätzung sind die Zusatzkosten für etwaige Haustariflöse im ÖBB-definierten Schienenpersonenfernverkehr. Die Frage der Abgeltung dieser Erlösausfälle ist mangels Einblick in die hierfür notwendigen Daten, gänzlich unbehandelt geblieben. Die ARGE ÖVV schlägt hier zwecks besserer Kalkulierbarkeit und Planungssicherheit eine angebotsbasierte Abgeltung vor, über welche ein im Vorhinein festgelegter Betrag auf die angebotenen Sitzplatzkilometer zur Finanzierung bereitgestellt wird. Die Finanzierung der 1er- und 2er-Stufe stellt somit die wesentlich größere Herausforderung dar.

Es wäre daher weder nachvollziehbar noch sachgerecht, die österreichweite Stufe des 1-2-3-Tickets ab 2021 einzuführen, ohne auch die Finanzierung der 1er- und 2er-Stufen abgesichert zu haben. Die ARGE ÖVV wird sich hier ebenso konstruktiv für Lösungen einsetzen, es bedarf dazu jedoch einer Klärung der Finanzierung für alle drei Stufen.

Wien, im Oktober 2020