

# Einheitliches Ticket – Österrichticket?

Wien, am 3. März 2016  
Dipl.-Ing. Martina Schalko

## Einheitliche und einfache Tarifgestaltung

### Regierungsprogramm 2013 bis 2018

*Ziel ist ein flächendeckendes, für alle zugängliches und leistbares Angebot an öffentlichem Verkehr.....“*

*Mit einer verbindlichen organisatorischen Zusammenarbeit der wesentlichen Akteure soll das Tarifsystem einheitlicher und einfacher gestaltet werden.....“*

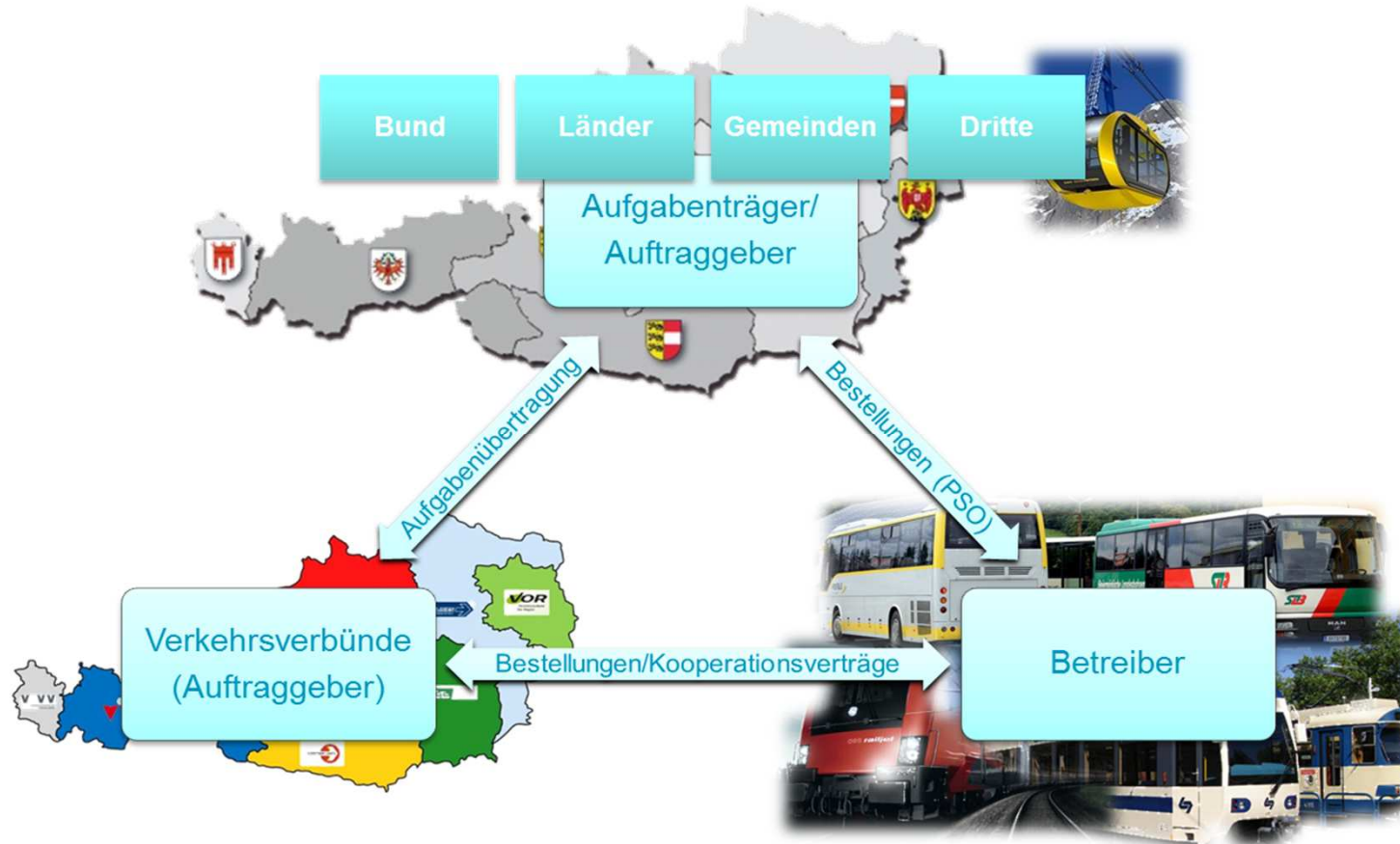
### Gesamtverkehrsplan – Einfacher Zugang zum ÖV-System

*Entscheidend für die tatsächliche Nutzung des ÖV-Angebots bzw. für den Umstieg auf den ÖV ist die **einfache Tarifgestaltung** und Information.*

***Transparente und nachvollziehbare Tarife und Tickets**, die über Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbünde hinweg für eine gesamte Mobilitätskette gelten, machen den öffentlichen Verkehr attraktiver.*

*Bund und Länder arbeiten an einer Vereinheitlichung und Vereinfachung des Tarifsystems.*

# Organisation des Regional- und Nahverkehrs



## Einheitliches Ticket

Zu unterscheiden:

- Einheitliche Tarifhöhe
  - unterschiedliche Tarifhöhen in den Verbänden aufgrund der unterschiedlichen Finanzierungsbereitschaft der regionalen Gebietskörperschaften
  
- Einheitliche Struktur der Tarifangebote
  - einheitliche Grundstruktur ist anzustreben
  - unterschiedliche Regelungen für Kunden überschaubar
  
- Vereinheitlichung der Tarifbestimmungen und Zugangsbedingungen
  - einheitliche Regelung erforderlich
  - Arbeiten im Gange, noch nicht abgeschlossen

# Österreichticket

- Koalitionsübereinkommen 2008

- Arbeitsgruppen, Berechnungen, Studien

Ergebnis:	betriebswirtschaftlicher Preis	EURO 2.400,--
	geplanter Verkaufspreis	EURO 1.500,--

geschätzte Kosten: rd. EURO 100 Mio.

- Ist Bedarf gegeben?

In den einzelnen Verkehrsverbänden sind bereits Jahreskarten vorhanden

## ÖV Rabattkarte

- Beschlüsse der Landesverkehrsreferentenkonferenz
- Aufbauend auf der VorteilsCard der ÖBB Ermäßigungskarte als Anspruchsvoraussetzung für alle Verkehrsmittel
- Merkmale:
  - unternehmensneutrale Karte
  - Ermäßigungen auf Einzel- und Tageskarten
- Probleme:
  - rechtliche Abklärung
  - zusätzliche Finanzierung erforderlich
  - Einnahmenaufteilung

## Tarife – Status Quo

- Tarifhoheit bei den Ländern/Verkehrsverbänden bzw. den Verkehrsunternehmen
- Unterschiedliche Regelungen in den Verkehrsverbänden (Nettoverträge – Bruttoverträge)
- Spannungsfeld zwischen Nettoverträgen (Einnahmenverantwortung EVU) und politisch gewünschten Tarifangeboten (365 EURO Ticket, Top Jugend Ticket)
- Unklare Ergebnisverantwortung und Steuerungsinstrumente im Nahverkehr
- Komplexe, uneinheitliche und historisch gewachsene Mechanismen für die Einnahmenaufteilung

## Tarife – Ziele

- Eine für den Kunden übersichtliche und transparente Tarifstruktur
- Leistbare Mobilität und Beibehaltung des derzeit günstigen Tarifniveaus im Zeitkartenbereich
- Mitbenutzung Fernverkehr mit einem Verbundticket
- Möglichkeit zur Buchung durchgehender Tickets
- Weitergehende Tarifiermäßigungen sind von jenen Gebietskörperschaften zu finanzieren, die diese Ermäßigungen wünschen



## Tarife – Maßnahmen

- Vereinfachung der Finanzströme
- Klare Verantwortlichkeiten betreffend Steuerung und Ergebnis (Brutto-, Nettovertrag, Ermäßigungen)
- Tarifhoheit im Nah- und Regionalverkehr bei den Ländern, Abstimmung mit Tarifen im Fernverkehr
- Harmonisierung/Zentralisierung der Vertriebs- und Tarifsysteme bei gleichzeitiger Regionalisierung der Ausgestaltung

## Bestehende Organisations- bzw. Finanzierungsstruktur des gemeinwirtschaftlichen SPNV

- Gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 ist es Aufgabe des Bundes ein österreichweites Grundangebot im SPV im Ausmaß der im Fahrplanjahr 1999/2000 erbrachten Leistungen sicherzustellen (rd. 77 Mio. Zugkilometer/Jahr, d.s. 84%)
- Gemäß § 13 ÖPNRV-G 1999 ist es Aufgabe der Länder SPV Verkehrsleistungen zu beauftragen, die über das Grundangebot des Bundes gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 hinausgehen = Zusatzangebot (rd. 15 Mio. Zugkilometer/Jahr, das sind rd. 16%)

**ÖPNRV-G sieht ein duales Finanzierungs- und Bestellsystem gemeinwirtschaftlicher SPV-Leistungen vor**

## Verkehrsdiensteverträge des Bundes

- Seit 01.04.2010 bestellt die SCHIG mbH im Auftrag des Bundes das **Grundangebot gemeinwirtschaftlicher Schienenpersonenverkehr** mittels direkt vergebener Verkehrsdiensteverträge (VDV-SCHIG):
- 12 Eisenbahnverkehrsunternehmen (ÖBB-PV AG + 11 Privatbahnen)
- 77 Mio. Zugkm/Jahr (ca. 84% des gemeinwirtschaftlichen SPV in Österreich)
- rund 4.000 Zugfahrten/Tag
- rd. EUR 697 Mio./Jahr
- sichern für 10 Jahre (bis 2019/2020) die Versorgung Österreichs mit SPV-Leistungen transparent und planungssicher ab

darüber hinaus werden rd. 30 Mio. Zugkm/Jahr von den Ländern beauftragt bzw. von zwei Betreibern in eigenwirtschaftlicher Betriebsführung erbracht

## Verkehrsdiensteverträge des Bundes

- Klare Definition der vom EVU zu erbringenden Leistung auf der Ebene Zugfahrt, Strecke, Zugbildung, Zughalte, Fahrplan
- Festlegung der vom Bund zu erbringenden Leistungsabgeltung auf Basis Zugkm
- Nettovertrag mit jährlicher Überkompensationsprüfung
- Anwendung der Verbundtarife im Nah- und Regionalverkehr
- Minderung bzw. Entfall des Entgelts bei Minder- bzw. Nichtleistung
- Umfangreiches Qualitätsmanagementsystem mit Bonus-/Malussystem (Pünktlichkeit, Sauberkeit, Schadensfreiheit, Fahrgastinformation, Beschwerdemanagement)

## Verkehrsdiensteverträge Bonus-/Malussystem

Parameter	Gewichtung	Zielwert	Toleranzfeld		Bonus/Malus	
			Untergrenze	Obergrenze	Untergrenze (Malus)	Obergrenze (Bonus)
Pünktlichkeit NV	60,0 % (alt: 62 %)	95,0 %	94,5 % (alt: 94,0 %)	96,0 %	90,0 %	100,0 %
Pünktlichkeit FV	15,0 % (alt: 10 %)	85,0 % (alt: 80,0 %)	84,0 % (alt: 79,0 %)	86,0 % (alt: 81,0 %)	82,0 % (alt: 75,0 %)	100,0 % (alt: 95,0 %)
Sauberkeit	7,0 % (alt: 10 %)	92,0 %	88,0 %	96,0 %	85,0 %	99,0 %
Schadensfreiheit	5,0 % (alt: 10 %)	94,0 %	90,0 %	98,0 %	88,0 %	100,0 %
Fahrgastinformation	10,0 % (alt: 5 %)	94,0 %	90,0 %	98,0 %	88,0 %	100,0 %
Beschwerde- management	3,0 % (alt: 3 %)	92,0 %	90,0 %	94,0 %	85,0 %	99,0 %

## Verkehrsdienstevertrag Neu – Ziele

- Definition und Vergabe eines Gesamtangebots
- Regionale Verkehrsplanung im Bereich der regionalen Gebietskörperschaften, Bund prüft Einhaltung der verkehrspolitischen Ziele
- Abwicklung der Bestellungen durch eine zentrale Stelle
- Klare Kompetenzverteilung
- Österreichweit einheitliche Standards und Qualitätsanforderungen
- Rechtssicherheit

## Verkehrsdienstevertrag Neu

- **ein** Vertrag pro Eisenbahnverkehrsunternehmen und
- **ein** gesonderter Vertrag pro Bundesland abgeschlossen zwischen zentraler Stelle (bspw. SCHIGmbH) und EVU, in gemeinsamem Auftrag der Aufgabenträger
- Bundesländerüberschreitende Leistungen im Nahverkehr werden unter Rücksicht und Absprache mit beiden Ländern dem VDV eines Landes zugeordnet
- Bundesländerüberschreitende Leistungen im Fernverkehr werden gesondert in vom Bund abgeschlossenen VDV beauftragt – „Bundesinteresse“

## Verkehrsdienstevertrag Neu

- Das vom Bund und Ländern finanzierte Gesamtangebot sollte nach einheitlichen bundesweiten Leistungs- und Qualitätsstandards definiert und abgewickelt werden
- **Einheitliche zentrale Stelle** für Vertragsvergabe und Beauftragung, die auch einheitliche Abwicklung und Kontrolle durchführt
- Einheitliche Kontrolle der Leistungs- und Qualitätsstandards, Überkompensationsprüfung
- Zuständige Behörden bleiben Bund und Länder
- Synergien bei gemeinsamer Beauftragung durch zentrale Stelle