



Grundsatzpapier zur weiterführenden Diskussion

Verkehrswende Tarifmodell

Ergänzendes Konzept zum geplanten 1-2-3 Ticket

Motivation und Zielsetzung

Mit dem geplanten 1-2-3 Ticket verfolgt die Bundesregierung die Umsetzung eines zentralen Wahlversprechens der Grünen.

Das 1-2-3 Ticket ist ein wichtiger Schritt in Richtung klimafreundlicher Mobilität, allerdings nur für Menschen, die viel unterwegs sind - also vorwiegend Berufspendlerinnen und -pendler.

Folgende Aspekte sprechen dafür, das Konzept des 1-2-3-Tickets um ein Angebot für Menschen zu ergänzen, die nur gelegentlich unterwegs sind:

- Verkehrsvermeidung ist die umwelt- und klimafreundlichste Art, mobil zu sein. Auch und gerade für Menschen, die diesem Handlungsgrundsatz folgen, soll die Einstiegshürde minimiert werden, sich bei jeder beliebigen Fahrt für öffentliche Verkehrsmittel zu entscheiden. Die Einführung des Wiener 365€-Tickets hat dem entgegen dazu geführt, dass Einzelfahrten relativ zum Jahresticket teurer geworden sind, um das 1€/Tag-Ticket querzufinanzieren. Es besteht die Gefahr, dass sich eine solche Bevorzugung von Vielfahrenden wiederholt. Menschen ohne 1-2-3-Ticket würden dann erst recht mangels attraktiver Alternativangebote letztlich beim eigenen Auto bleiben.
- Auch „klimafreundliche“ Verkehrsmittel haben einen erheblichen Pro-Kopf-Energie- und Ressourcenverbrauch [\[1\]](#); der vermittelte Eindruck einer Flat-Rate wie dem 1-2-3-Ticket, Vielfahren mit einem „Klimaticket“ sei per se klima- und umweltschonend, ist irreführend und schlichtweg falsch: Auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln führt ein in der Breite der Gesellschaft praktiziertes Viel-Unterwegs-Sein zur unnötigen Belastung für die gesamte Umwelt und für die öffentliche Hand. Letztere wurde u.a. auch anlässlich der Verhandlungen zum 1-2-3-Ticket ins Treffen geführt [\[2\]](#).

- Das 1-2-3 Ticket wurde in der Vor-Corona-Ära konzipiert, also einer Zeit vor einer unerwartet raschen und überaus erfolgreichen Digitalisierungs- und Homeoffice-Offensive; das 1-2-3-Ticket ohne attraktives ergänzendes Tarifmodell für Gelegenheitsnutzende birgt die konkrete Gefahr, einem Rückfall in mittlerweile überholte Mobilitäts-Verhaltensmuster den Weg zu bereiten und das Potential von Homeoffice und dezentralen, im Bereich des eigenen Lebensmittelpunktes gelegenen Co-Working Spaces nicht bestmöglich auszuschöpfen.

Das Ziel besteht demnach darin, ein attraktives Tarif- und Abrechnungsmodell als ergänzende Alternative zum 1-2-3-Ticket zu erarbeiten, das möglichst weite Teile der Bevölkerung unmittelbar zu einem umwelt- und ressourcenschonenden Mobilitätsverhalten ermuntert. Dies soll gelingen, indem das neue Modell den Bedürfnissen möglichst vieler Menschen gerecht wird und die Einstiegshürde, mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein, auf ein mögliches Minimum reduziert.

Lösungsansatz

Der vorgeschlagene Lösungsansatz besteht im wesentlichen aus einer Kombination dreier Maßnahmen:

- **Nutzung der technischen Vorteile des Fairtiq-Systems**
- **Abkehr vom Konzept der Einzelfahrt-Bepreisung**
- **Einheitliche Regelung zur Freifahrt für Kinder und Jugendliche bis zum 18. Lebensjahr**

Nutzung des Fairtiq-Konzepts

Das Fairtiq-System ermöglicht einen vereinheitlichten, auf sehr einfache Bedienschritte reduzierten Ticketkauf. Das Tool wird als technische Referenz bzw. Grundlage für ein innovatives Tarifmodell für ganz Österreich vorgeschlagen¹:

- Beim Einsteigen in ein öffentliches Verkehrsmittel meldet man den Reisebeginn mittels App manuell an
- beim Aussteigen kennzeichnet man am Ziel das Reiseende ebenso manuell
- Mittels Handy-Ortung werden die Route und das Verkehrsmittel festgestellt, der Fahrpreis wird daraus berechnet
- Die Abrechnung erfolgt über ein hinterlegtes Zahlungsmittel: Derzeit vorgesehen sind Paypal und Kreditkarte.
- Im System hinterlegte Vergünstigungen (Vorteilskarten etc.) werden automatisch berücksichtigt, eine automatische Umwandlung in Tagestickets als Kostenbremse wird unterstützt.
- Nähere Infos z.B. unter <https://fairtiq.com/de-at/>, <https://www.vmobil.at/tickets/fairtiq>, <https://de.wikipedia.org/wiki/Fairtiq>

¹ inkl. einer Nutzungsvariante ohne Smartphone-App, vgl. letztes Kapitel

Degressives Preismodell mit Kostenbremse

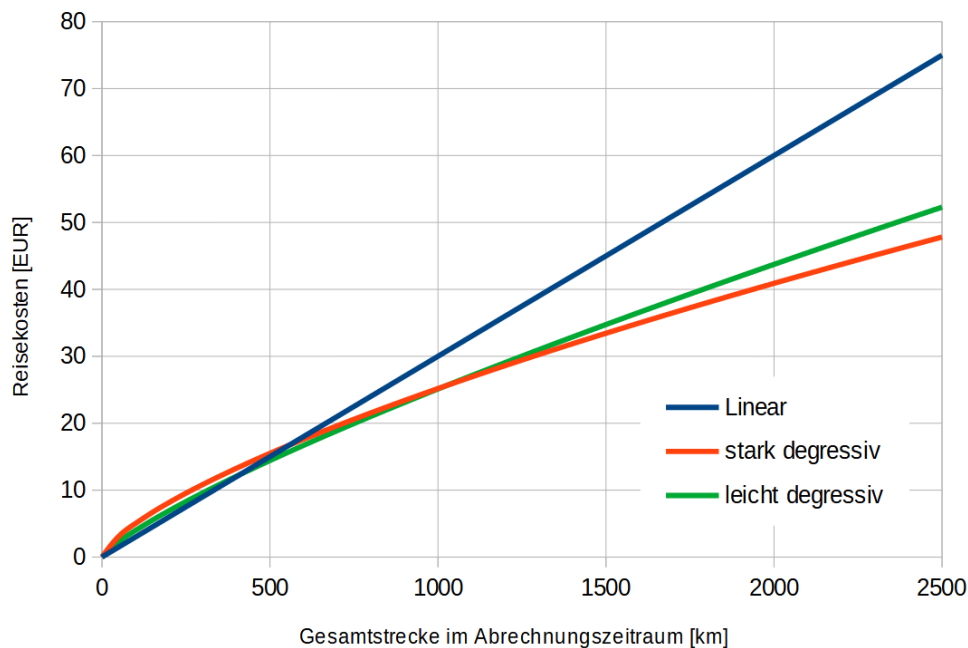
Das bestehende Fairtiq-System basiert bisher im Wesentlichen auf einer herkömmlichen, auf Einzelfahrscheinen beruhenden Bepreisung.

Das tatsächliche Potential des Fairtiq-Konzepts geht allerdings weit über eine Komfortsteigerung beim Ticketkauf hinaus - und kann damit zu einem massiven Beitrag in Richtung eines zügigen Lenkungseffekts in Richtung öffentlicher Verkehrsmittel leisten.

Dies wird möglich durch eine Abkehr vom Einzelticket-Konzept und einer Einführung eines Abrechnungssystems, das sich über einen größeren Zeitrahmen erstreckt:

- Österreichweit soll anstelle unterschiedlicher Tarifmodelle verschiedener Anbieter sinnvollerweise ein gleicher Kundenpreis für gleiche Kilometer, unabhängig vom Verkehrsmittel eingeführt werden.
- Statt der Einzelfahrten kann eine über den Abrechnungszeitraum insgesamt konsumierte km-Leistung zugrundegelegt werden.
- Der Übergang von der Kostenstruktur von Einzeltickets hin zu einer Kilometerabrechnung ermöglicht attraktive Einstiegskosten (1. Nutzungs-km, Monatsgrundgebühr etc.). Dies stellt sicher, dass auch Menschen, die nur 1-2 Mal in Monat Öffis nutzen, sich erst gar keine Gedanken machen brauchen, ob "dieses eine Mal" nicht doch das Auto billiger wäre.
- Über ein gesamtes Abrechnungsjahr kann eine Kostenbremse eingebaut werden, damit Vielfahrende keine Angst haben brauchen, im Vergleich zum 1-2-3-Ticket viel zu viel zu bezahlen (z.B. in der Nutzungsverteilung max. 1,25 fache Kosten gegenüber dem für die abrechnungsgemäß genutzten Wege günstigsten Variante zum 1, 2 oder 3 Ticket).
- Nach Vorbild einer Energieabrechnung kann man dem Fahrgast mit jeder Abrechnung eine Ökobilanz mit bereitstellen. Idealerweise sollten dazu die Betreiber aller Verkehrsmittel dazu verpflichtet werden, reale Daten zur Erstellung einer solchen Ökobilanz bereitzustellen.
- Eine Abrechnung sollte neben den im Fairtiq-Konzept vorgesehenen Möglichkeiten auch über alternative Bezahlmethoden z.B. per Rechnung/Abbuchungsauftrag am Monatsende möglich sein.
- Die Festlegung einer auf den Abrechnungszeitraum bezogenen Degression (vgl. beispielhafte Kostenfunktionen in nachstehendem Bild) hat im Spannungsfeld zwischen betriebswirtschaftlichen, volkswirtschaftlichen und umweltpolitischen Überlegungen - nach Maßgabe der für den Umstieg verfügbaren Infrastruktur - zu erfolgen: Je schwächer die Degression ausgeprägt ist und je flacher die Kurve verläuft, desto attraktiver ist es für Menschen, öffentliche Verkehrsmittel anstelle des eigenen Fahrzeuges zu nutzen.

Kostenfunktion für degressives Preismodell



Ökologische Kostenwahrheit

Als Orientierungshilfe für eine angemessene Abbildung einer ökologisch angemessenen Bepreisung kann z.B. der Pro/Kopf Energieverbrauch je Bahnkilometer herangezogen werden, der in Deutschland ermittelt wurde. Der pro-Kopf-Energieverbrauch ist mit ca. 2,3l Benzin/100km [1] tatsächlich etwa deckungsgleich mit dem durchschnittlichen Energieverbrauch eines Elektrokompaktwagens, also etwa 20kWh/100km. Auf einen haushaltsüblichen aktuellen Strompreis von etwa 20Cent/kWh könnte somit für ein neues Tarifsystem größenordnungsmäßig ein Mindest-Kilometerpreis von etwa EUR 0,04€/km angesetzt werden.

Freie Fahrt mit Öffis für alle Kinder und Jugendliche bis 18

Fairtiq und das vorgestellte Tarifmodell sind nur ein Teil der Lösung - es müssen auch die Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Familien berücksichtigt werden, um ein wirksames Gesamtkonzept darzustellen:

- Die Nutzung des Fairtiq-Systems ist nach geltender Rechtslage nur durch geschäftsfähige Personen möglich, Kinder bis 14 Jahre sind daher von der Nutzung ausgeschlossen.
- Bekanntermaßen ist das öffentliche Verkehrsangebot heute z.B. durch die Schulfreifahrt über den Familienausgleichsfond massiv querfinanziert.
- Für Nicht-Schulfahrten sind die Regeln für Familien mit Kindern überaus kompliziert und unattraktiv. Im Zweifelsfall werden viele Familien auch weiterhin vorzugsweise das eigene Auto

nutzen, statt von Vorneherein die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel im Selbstverständnis der jungen Generation zu verankern.

- Am Ende wird auch für die Schulfahrten selbst immer noch das Elterntaxi mit all seinen negativen Auswirkungen genutzt.
- Eine Grundsatzentscheidung in Richtung Gratis-Öffis für Minderjährige in ganz Österreich würde mit einem Schlag viele Probleme lösen, die aufwändige Mittelverwaltung im Familienlastenausgleichsfonds würde entfallen und könnte direkt in die Attraktivierung des Tarifsystems umgemünzt werden.
- Gleichermaßen hätte diese Maßnahmen verkehrs-, umwelt- und klimapolitisch eine positive Sofortwirkung: Bei allen Wegen, bei denen derzeit Erwachsene ihre Kinder im Auto tagtäglich herumführen, müssen sie sich bei jedem einzelnen Weg den Gedanken machen, dass eine Alternative - die Öffi-Fahrt des Kindes zum Fußballtraining, Geigenunterricht etc. - doch eigentlich gratis wäre. Das würde ein Umdenken dahingehend bewirken, dass sich die Leute insgesamt mehr Gedanken machen, wie es um das bedarfsgerechte Mobilitätsangebot in der eigenen Region steht, ein Schneeballeffekt bei der Attraktivierung und Akzeptanz für eine gelingende Verkehrswende könnte die Folge sein.
- **Daher:**
 - Mobilitätswende durch freie Fahrt mit allen öffentlichen Verkehrsmitteln bis zum 18. Geburtstag
 - Freifahrt für alle Kinder und Jugendliche - also auch die, die nicht in Österreich gemeldet sind: Als international zur Nachahmung empfohlener Meilenstein im Einlenken in der Verkehrs- und Klimapolitik.

Ein entsprechender Vorschlag wurde z.B. von den Österreichischen Kinderfreunde im Jahr 2019 gemacht [\[3\]](#).

Teilnahmemöglichkeit ohne Handy-App

Zur Sicherstellung eines Gesamtsystems, das kosteneffizient implementiert und ohne Schlupflöcher betrieben werden kann, sind systemimmanente Mehrgleisigkeiten so weit es geht zu vermeiden. Die Vielfalt an Tarifangeboten und an entsprechenden historisch gewachsenen Ticketkonzepten gehen mit der Realisierung des vorgeschlagenen Tarifmodells nicht verloren.

Zur Zielerreichung ist es aber dringend empfehlenswert, weder den Tarifdschungel in das radikal vereinfachte Modell zu importieren, noch zu versuchen, in einer möglichen technischen Nutzungsvariante ohne Mobiltelefon auf die obligatorische elektronische Deklaration von Reisebeginn und Reiseende zu verzichten: Das Systemkonzept funktioniert tatsächlich nur mit einer Ausstattungsobligatorik, d.h. wer vom Vorteil einer einzelfahrtübergreifenden Ermäßigung profitieren möchte, braucht ein technisches Gerät, das in Echtzeit die Registrierung der Fahrt beim Betreiber macht:

- Eine ergänzende Realisierung ohne Mobiltelefon könnte etwa so aussehen, dass man alle betriebsnotwendigen Funktionen in ein „Öffi-Bezahlgerät“ packt, das an Interaktion nicht viel mehr ermöglicht als "Reise-Start" "Reise-Ende" und "Alarmsignal" (z.B. Prepaid nachfüllen oder Batterie fast leer).

- Ausgegeben und betreut werden können solche Geräte z.B. in den Filialen der Mobilfunkbetreiber.
- Als Prepaid-Variante ist eine solche Variante technisch gesehen auch 100% anonym nutzbar.
- Die Geräte sind dann z.B. für Gäste aus dem Ausland interessant, für Leute, die das Handy aus verschiedensten Gründen nicht nutzen wollen oder können sowie für Leute, die nicht voll geschäftsfähig sind.
- Menschen, die jegliche reisebegleitende Elektronik ablehnen, steht es frei, sich wie gehabt für den klassischen Fahrscheinkauf oder für eine Dauerfahrkarte wie z.B. das 1-2-3-Ticket zu entscheiden.

Links

- [1] <https://www.faz.net/aktuell/wissen/klima/klimabilanz-der-bahn-noch-eine-unbequeme-wahrheit-1488587.html>
- [2] <https://noe.orf.at/stories/3068399/>
- [3] https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20190919_OTSO227/kinderfreunde-freie-fahrt-fuer-alle-

Impressum und Kontakt

Verein Verkehrswende.at - ZVR-Zahl: 1946764203

3100 St. Pölten, Saarstraße 1

Web: www.verkehrswende.at

Email: info@verkehrswende.at

Mobil: +43 664 8559 281

