

## **Österreich-Ticket ist das beste Kundenbindungsprogramm Argumentation des Verkehrsministeriums wenig überzeugend**

- **Österreich-Ticket bringt neue Kunden und Mehreinnahmen**
- **Infrastrukturprojekte und Österreich-Ticket sind nicht aufrechenbar**

Den Medien entnehmen wir einmal mehr, dass sich das Infrastruktur-Ministerium vom Versprechen im Regierungsprogramm, ein Österreich-Ticket, also eine einheitliche Jahreskarte für alle öffentlichen Verkehrsmittel, einzuführen, verabschieden will. Begründet wird dies damit, dass dieses Ticket derzeit nicht finanzierbar sei und man lieber in Infrastrukturprojekte investiere.

*probahn Österreich* protestiert entschieden dagegen, dass dieser für den Öffentlichen Verkehrs so wichtige Punkt des Regierungsübereinkommens sang- und klanglos begraben werden soll. Wenn das Ministerium einerseits mit hohen Kosten argumentiert, weil jedes Österreich-Ticket mit rund € 900,-- subventioniert werden müsste, und andererseits meint, dass davon nur wenige Benutzer profitieren würden, so könnte auch kein großer Zuschussbedarf entstehen. Wenn aber das Österreich-Ticket – entgegen den Erwartungen des Ministeriums – „ein Renner“ wird, so entstehen durch die Änderung des modal split zu Gunsten des ÖV entsprechende Mehreinnahmen. Die Argumentation des Ministeriums, es würden nur wenige das Ticket in Anspruch nehmen und es wäre unfinanzierbar, ist daher in sich widersprüchlich.

Derzeit haben 7.000 Kunden die wenig attraktive ÖSTERREICHCard der ÖBB (diese gilt nur auf ÖBB-Strecken und einigen Privatbahnen, nicht aber beim Postbus und für innerstädtische Verkehre). Bei einem Zuschuss von 900,00 Euro pro Ticket ergäbe dies 6,3 Mio. Euro. Dem stünden aber Fahrgastzuwächse und Mehreinnahmen gegenüber, vor allem würde man dadurch neue Kunden gewinnen. Viele Fahrgäste schätzen die Benützung von Bahn & Bus ohne Tarifwirrwarr und Hindernislauf bei Automaten.

Wie schon die Schweiz beweist, gibt es kein „Entweder-Oder“ im Sinn von „Einheitsticket versus Infrastrukturausbau (z. B. Lötschberg, Gotthard)“, sondern nur ein „Sowohl-Als auch“. Natürlich werden Infrastrukturausbauten weniger sinnvoll, wenn man auf attraktive Angebote zum Umstieg der Kunden auf den ÖV verzichtet. In der Schweiz haben ca. 400.000 Bahnkunden das begehrte GeneralAbo, mit jährlichen Zuwachsraten um ca. 5 %.

Das Ministerium weiß natürlich ganz genau, dass Infrastrukturprojekte von den ÖBB im Kreditweg finanziert werden und nicht – wie es beim Österreich-Ticket der Fall wäre – aus dem laufenden Budget des Ministeriums. Was soll also die Argumentation, man finanziere lieber Infrastruktur als das Österreich-Ticket? Es besteht eben keine Finanzierungskonkurrenz. Auch der Argumentation des Ministeriums, man investiere lieber in den Fahrplan statt ein Österreich-Ticket, kann nicht gefolgt werden. Das Zugangebot im neuen Fahrplan 2011 wurde um 2,7 Mio. Zug-Kilometer gekürzt.

*probahn Österreich* fordert Infrastrukturministerin Doris Bures auf, sowohl im Interesse des Öffentlichen Verkehrs als auch der CO<sub>2</sub>- und Feinstaubbilanz die Verhandlungen zur Einführung des Österreich-Tickets dringend fortzusetzen, auch wenn die Realisierung mühsam sein sollte und Budgetmittel kostet. Es lohnt sich jedenfalls!

Für Probahn ÖSTERREICH  
Peter Haibach