



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.a Barbara PRAMMER
Parlament
A-1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0024-I/PR3/2009
DVR:0000175

XXIV. GP.-NR

2126 IAB

17. Juli 2009

zu 2153 J

Wien, am 15. Juli 2009

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Mag. Dr. Graf und weitere Abgeordnete haben am 19. Mai 2009 unter der **Nr. 2153/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Einführung eines Österreich-Tickets gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Welche anderen (wichtigeren) Projekte werden derzeit anstelle des ursprünglich geplanten Österreich-Tickets vom Klima- und Energiefonds finanziert?*

Schwerpunkte des Klima- und Energiefonds sind

- Forschung und Entwicklung im Bereich nachhaltiger Energietechnologien und Klimaforschung,
- Forcierung von Projekten auf der Angebotsseite im Bereich des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs, des umweltfreundlichen Güterverkehrs (Anschlussbahnen) sowie von Mobilitätsmanagementprojekten und
- Forcierung von Projekten zur Unterstützung der Marktdurchdringung von klimarelevanten und nachhaltigen Energietechnologien.

Die Entscheidung über die Förderung konkreter Projekte obliegt gem. § 7 des KLI.EN-Fonds-G dem Präsidium des Klima- und Energiefonds nach Beratung durch einen unabhängigen Expert/innenbeirat.

Gemäß dem Jahresprogramm 2009 des Klima- und Energiefonds werden aus dem thematischen Verantwortungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie im Bereich Verkehr Projekte im Umfang von ca. € 28,5 Mio. umgesetzt.

Aufgrund der gegebenen Situation im regulären Budget meines Ressorts werden in folgenden Bereichen finanzielle Mittel aufgewendet, die die Qualität und die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs steigern sollen:

- Investitionen in die Infrastruktur
- Ermöglichung günstigerer Tarife im Einzel- und Zeitkartenbereich durch Mitfinanzierung der Verkehrsverbünde sowie der Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen bei den Schienenbahnen
- verbessertes Wagenmaterial (z.B. Talent, Desiro, Doppelstockwagen) durch Erhöhung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Schienenbahnen
- Zuschüsse für Verkehrsdienstbestellungen der Länder
- Investitionen in die Informationstechnologie
- Forschungsförderung im ÖV

Zu Frage 2:

- *Warum konnte die Schweiz ein für sämtliche öffentliche Verkehrsmittel der Schweiz geltendes Ticket, das zudem von einer breiten Öffentlichkeit angenommen wird, einführen, während dies in Österreich bisher nicht möglich ist?*

Die Frage der Prioritätenreihung der Schweizer Verkehrspolitik kann von mir nicht beantwortet werden. Angemerkt wird jedoch, dass die Rahmenbedingungen in der Schweiz und in Österreich insbesondere in organisatorischer Hinsicht sehr unterschiedlich sind und ein Vergleich daher kaum möglich ist. Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass die Zeitkarten in Österreich im Vergleich zur Schweiz schon massiv gestützt werden und für die Pendlerinnen und Pendler in Österreich bereits ein sehr bedarfsorientiertes und preislich attraktives Angebot besteht. Weiters ist anzuführen, dass es in Österreich eine Schüler- und Lehrlingsfreifahrt gibt, die den Bund heuer rund € 380 Mio. kostet. So etwas gibt es in der Schweiz nicht, es muss für jede/n Schüler/in und Lehrling entsprechend von den Familien ein Öffi-Ticket gezahlt werden.

Zu Frage 3:

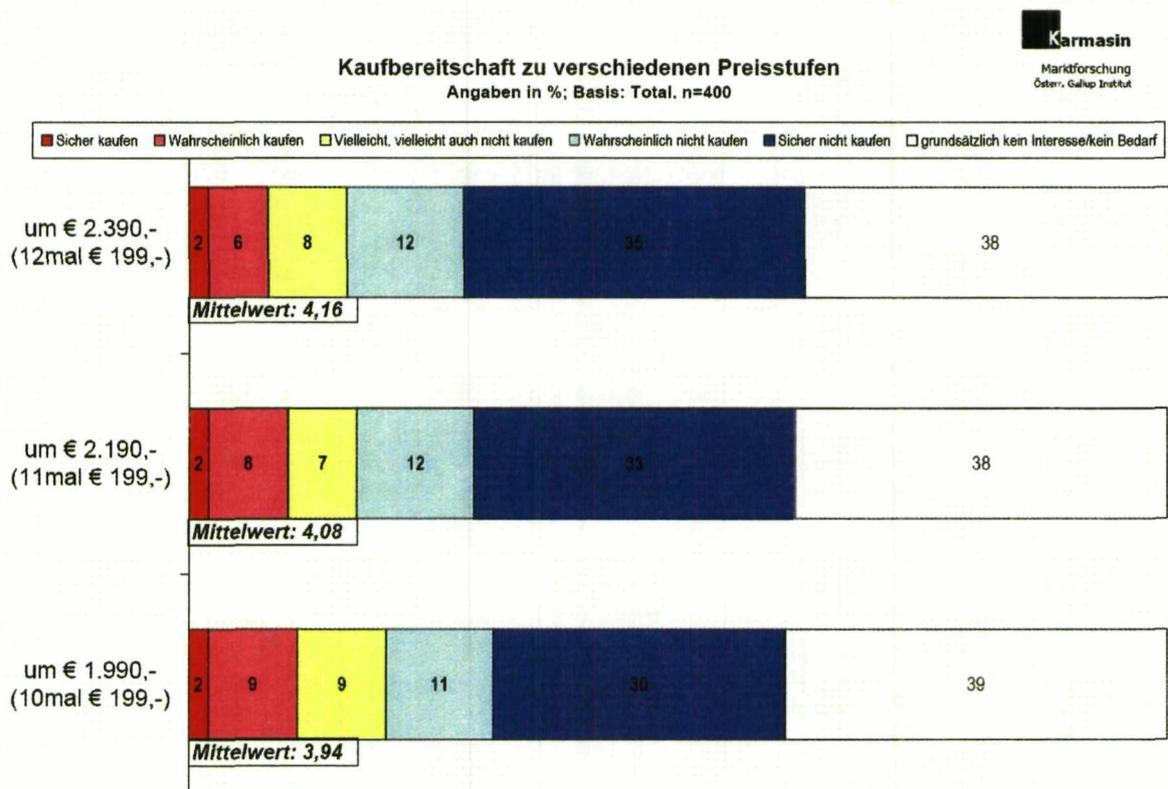
- Aufgrund welcher konkreten Berechnungen und Kalkulationen ist der kolportierte Preis von 1450 – 1490 € für Erwachsene für das Österreich-Ticket zustande gekommen?

Zur Preisbildung wurde der Grundpreis aller beteiligten Unternehmen herangezogen und ein Mittelwert errechnet. Anschließend wurde mittels Umfrage die Zahlungsbereitschaft für verschiedene Preismodelle abgefragt. Der kolportierte Preis wurde im Anschluss unter Zugrundelegung eines allfälligen Stützungsbeitrages durch die öffentliche Hand ermittelt.

Zu Frage 4:

- Gab es Erhebungen, welchen Preis die Österreicher und Österreicherinnen bereit sind, für ein Österreich-Ticket zu zahlen und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Im Preissegment zwischen einem ungestützten Preis von € 2390,- und einem gestützten Preis von € 1990,- (jeweils Jahreskarte Erwachsener 2. Klasse) wurde eine Untersuchung vom Institut Dr. Karmasin Marktforschung durchgeführt. Sie brachte folgendes Ergebnis:



Zu dem zuletzt kolportierten Preis von € 1490,-- müssten im Bedarfsfall noch Akzeptanzanalysen durchgeführt werden.

Zu Frage 5:

- *Wie hoch wäre der Subventionierungsbedarf pro Österreich-Ticket bei diesen Berechnungen und Kalkulationen?*

Bei einem Preis von € 1490,-- würde der Subventionierungsbedarf pro Österrichticket bei rd. € 900,-- liegen.

Zu Frage 6:

- *Sollte das Österreich-Ticket eingeführt werden, an welche Zielgruppe(n) richtet sich dieses Angebot im speziellen?*

Das Österrichticket würde sich an die Zielgruppe der VORTEILScard Classic Inhaber/innen – also Vielfahrer/innen – richten. Weitere mögliche Zielgruppen wären Jugendliche und Senioren.

Ebenso wären Berufspendler/innen über weitere Strecken, die mit einem relativ geringen Aufpreis gegenüber ihrer bestehenden Streckenkarte eine Fahrtberechtigung für gelegentliche Urlaubs-, Freizeit und Besorgungsfahrten abseits ihres Arbeitsweges erhalten könnten, eine Zielgruppe.

Zu den Fragen 7 bis 9:

- *Welchen Effekt auf den öffentlichen Verkehr erwarten Sie sich bei Einführung eines Österreich-Tickets?*
- *Welche konkreten Auswirkungen auf den öffentlichen Personen-Nahverkehr erwarten Sie sich bei Einführung eines Österreich-Tickets?*
- *Welche konkreten Auswirkungen auf den öffentlichen Personen-Fernverkehr erwarten Sie sich bei Einführung eines Österreich-Tickets?*

Die vorliegenden Analysen haben ergeben, dass bei einem Preis von € 1990,-- (und Ermäßigungen für Jugendliche und Senioren) nach einer mehrjährigen Einführungsphase mit bis zu 70.000 verkauften Österrichtickets zu rechnen ist.

Bei einem zuletzt kolportierten Preis von € 1490,-- müssten im Bedarfsfall noch nähere Potentialanalysen durchgeführt werden. Ebenso wäre zur Abschätzung der konkreten Auswirkungen im Nah- und Regionalverkehr, sowie der räumlichen Verteilung innerhalb Österreichs im Bedarfsfall noch näherer Analysen durchzuführen.

Zu Frage 10:

- *Wie viele Pendler, die öffentliche Verkehrsmittel nutzen, um an Ihren Arbeitsplatz zu kommen, zahlen jährlich mehr als € 1490.-?*

Nach den mir vorliegenden Untersuchungen waren es per Dezember 2008 ca. 43.000 Personen, die mehr als € 1300,-- (Schwankungsbreite) ausgeben haben.

Zu Frage 11:

- *Mit welchen Beträgen rechnen Sie für Zahlungen zur Kompensierung der Mindereinnahmen der jeweiligen Verkehrsträger insgesamt?*

Bei einem Preis von € 1990,-- (und Ermäßigungen für Jugendliche und Senioren) wäre nach einer mehrjährigen Einführungsphase mit einem Zuschussbedarf von rd. € 27 Mio. pro Jahr zu rechnen. Bei einem Preis von € 1490,-- (und Ermäßigungen für Jugendliche und Senioren) ergab eine sehr grobe Abschätzung einen Stützungsbetrag von € 100 Mio. pro Jahr.

Zu Frage 12:

- *Wann soll es zur Einführung eines Österreich-Tickets kommen?*

Derzeit liegen die Prioritäten beim öffentlichen Verkehr eindeutig auf der Seite der Angebotsverbesserung (Ausbau, mehr und bessere Verbindungen, modernere Wagen, ...) und nicht bei zusätzlichen Tarifstützungen des öffentlichen Verkehrs.

Im vom Nationalrat beschlossenen Doppelbudget für die Jahre 2009 und 2010 stehen keine budgetären Mittel für ein Österrichticket zur Verfügung.

Doris Bures