

**Leonore Gewessler, BA**  
Bundesministerin

An den  
Präsident des Nationalrates  
Mag. Wolfgang Sobotka  
Parlament  
1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at  
+43 1 711 62-658000  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Österreich

Geschäftszahl: 2022-0.426.746

. August 2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Herr, Genossinnen und Genossen haben am 10. Juni 2022 unter der **Nr. 11199/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Wo bleibt die angekündigte Verkehrsarbeitsstiftung? gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Die Öffentliche Hand ist in Form von Bund und Ländern sowohl Auftraggeber als auch in weiten Teilen Eigentümer von Verkehrsunternehmen, die die Versorgung der Bevölkerung mit Öffentlichen Verkehr sicherstellen sollen. In welcher Form nimmt ihr Ressort die Verantwortung hinsichtlich der Versorgungssicherheit und Versorgungsplanung wahr?*

In den Eigentümerstrategien für die Beteiligungsunternehmen, die im Verkehrs- bzw. Mobilitätsbereich tätig sind, wurden die folgenden Wirkungsziele für den Bereich Verkehr festgelegt. Diese Wirkungsziele leiten sich sowohl vom Leitbild, als auch von der Strategie des BMK ab.

- Wirkungsziel 1: Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Wirkungsziel 2: Sicherung der Mobilität von Menschen, Gütern und Informationen unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit
- Wirkungsziel 3: Sicherstellung der Gendergerechtigkeit in der Mobilität sowie eines gleichen Zugangs von Frauen und Männern zu allen Verkehrsdienstleistungen

Heruntergebrochen auf die Kernkompetenzen der Beteiligungsunternehmen im Bereich Verkehr bzw. Mobilität und deren Töchtergesellschaften leisten diese mit der Umsetzung der strategischen Eigentümergegebenen insbesondere zu den Wirkungszielen 1 und 2 einen wesentlichen Beitrag.

Weiters finden sich folgende Zielsetzungen in den Eigentümerstrategien:

Die Systeme Schiene und Öffentlicher Verkehr sollen optimiert werden. Darüber hinaus soll im Zusammenwirken mit anderen Verkehrsorganisationen ein integriertes Gesamtsystem sichergestellt werden. Dass hohe Sicherheitsniveau für Kundinnen und Kunden sowie für das Personal im Schienenpersonenverkehr soll weiterentwickelt und sichergestellt werden. Weiters sollen unternehmensübergreifende Innovationen aktiv vorangetrieben werden, um die Sicherheit, die Systemstabilität und den Kundenservice zu optimieren. Auch das Verkehrsangebot soll stetig weiterentwickelt und die angebotenen Produkte sowie Dienstleistungen sollen verbessert werden.

Zu den Fragen 2 bis 5:

- *In welchen Verträgen ist die Angebotsausweitung geregelt? Welche Ausbildungsvorgaben und Personalvorhaltungsvorhaben sind in diesen Verträgen geregelt?*
- *Wie hoch ist die Anzahl der Ausbildungsplätze im Öffentlichen Verkehr nach Berufsgruppe derzeit?*
- *Welchen Personalbedarf sehen Sie in den nächsten fünf Jahren und welche Angebots Erweiterungen sind damit verbunden? (nach Berufsgruppen)*
- *Welche Parameter liegen der Planung von Ausbildungsplätzen im ÖV zugrunde?*

Das gemeinwirtschaftliche Verkehrsangebot im Schienenpersonenverkehr wird von den zuständigen Aufgabenträgern Bund und Ländern nach verkehrspolitischen Aufgaben gemeinsam definiert und nach europarechtlichen Vorgaben bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Verkehrsdienstverträgen bestellt. Die Planung der Ausbildung und Personalvorhaltungen ist von den beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen je nach Anforderungen der Verkehrsdienstverträge in deren Wirkungsbereich selbsttätig festzulegen.

Die ÖBB ist einer der größten Lehrlingsausbilder in Österreich mit rund 2.000 Auszubildenden. Ein großer Teil der Lehrlinge (rund 1.500 Lehrlinge), die den Infrastrukturbereich der ÖBB (ÖBB-Infrastruktur AG) betreffen, wird mit Mitteln des BMK finanziert. Im Jahr 2022 wendet das BMK über 45 Mio. Euro für ÖBB-Lehrlinge der ÖBB-Infrastruktur AG in Infrastruktur-Berufen auf. Das Unternehmen ÖBB-Infrastruktur AG benötigt junge Kräfte für die Herausforderungen der Zukunft. Die Altersstruktur im ÖBB-Konzern ist gerade in den infrastruktur- und eisenbahnspezifischen Bereichen, für die zum Teil sehr hohe Anforderungen an die physische Konstitution der Mitarbeiter:innen gestellt werden, sehr hoch. Daher ist die Lehrlingsausbildung für die Zukunft der ÖBB außerordentlich wichtig.

Darüber hinaus liegen meinem Ressort keine Details zu anderen Unternehmen im Bereich des Öffentlichen Verkehrs vor.

Zu Frage 6:

- *Welche Angebotserweiterungen und Lösungen werden Sie anstoßen, um Menschen einen leistbaren und umweltfreundlichen Arbeitsweg zu ermöglichen?*

Im Lichte des Kampfes gegen die Klimakrise gilt es für einen umweltfreundlichen Arbeitsweg einerseits die aktive Mobilität und andererseits den öffentlichen Verkehr zu stärken.

**Aktive Mobilität:**

Rund die Hälfte aller Arbeitswege in Österreich sind kürzer als 10 Kilometer. Das sind ideale Distanzen für das Elektro-Fahrrad am Arbeitsweg. Radfahren ist nicht nur umweltfreundlich, platzsparend und günstig, sondern auch sehr gesund. Österreichs Radfahrende ersparen der Volkswirtschaft jetzt schon jährlich eine Milliarde Euro an Gesundheitskosten. Darum investiert mein Ressort auch 2022 über klimaaktiv mobil bis zu 60 Mio. Euro in den Ausbau der Radinfrastruktur durch Länder und Gemeinden. Weiters wollen wir die JobRad-Modelle noch stärker attraktivieren, um noch mehr Menschen auf den kurzen Arbeitswegen aufs Fahrrad zu bringen. Damit entlasten wir auch die Kapazitäten im Öffentlichen Verkehr, die wir für die Langstrecken-Pendler:innen brauchen.

**Öffentlicher Verkehr:**

Wesentlich für deren Erfolg und die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und im Speziellen des Schienenpersonenverkehrs sind folgende Themenfelder, die seitens des BMK aktiv vorangetrieben werden:

- Eine **gut ausgebaute Infrastruktur** ist die Grundlage für den öffentlichen Verkehr. Die Infrastruktur soll insbesondere ausreichend Kapazität, attraktive Fahrzeiten und eine gute Erschließung der Fahrgastpotentiale gewährleisten. Darüber hinaus gilt es, eine gute Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrssysteme sicherzustellen (Bahnhofsvorplätze, Bike&Ride, Sharing-Angebote etc.). Österreich verfügt bereits heute über ein im europäischen Vergleich besonders dichtes, leistungsfähiges und modernes Schienennetz, welches das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs bildet.
- Ein **attraktives und bedarfsgerechtes Verkehrsangebot** wird im gemeinwirtschaftlichen Verkehr von Bund, Ländern und Gemeinden auf Grundlage des ÖPNRV-G bei Verkehrsunternehmen bestellt. Voraussetzungen für ein attraktives Verkehrsangebot sind insbesondere hoher Komfort für die Fahrgäste (Barrierefreiheit, Klimatisierung etc.), bedarfsgerechte Intervalle und kurze Reisezeiten.
- Bei der **Tarifgestaltung** ist das Zusammenspiel von jährlichen Fixkosten und Kosten der einzelnen Fahrt der verschiedenen Verkehrsmittel für die Nutzer:innen von zentraler Bedeutung. Deshalb zielt die Verkehrspolitik des Bundes darauf ab, die Nutzung eines ganzheitlichen öffentlichen Verkehrsangebots zu einem attraktiven Grundpreis zu ermöglichen. Mit der am 26. Oktober 2021 gelungenen Einführung des Klimatickets Österreich gibt es eine attraktive Option, die leistbar ist und den öffentlichen Verkehr in ganz Österreich einfach zugänglich macht. Ergänzt wird dieses Angebot durch die regionalen Klimatickets der Bundesländer und Verkehrsverbände.

Bzgl. der konkreten Aktivitäten des BMK zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs werden im Folgenden einige **Beispiele** näher ausgeführt:

**Ausbau Infrastruktur:**

- Wie im Regierungsprogramm für die XXVII. Gesetzgebungsperiode festgehalten, stellt die **Schieneninfrastruktur** ein wesentliches „Rückgrat“ für den öffentlichen Verkehr dar. Zur Stärkung dieses Rückgrates für den öffentlichen Verkehr werden Regionalbahnen sowie in den Ballungsräumen S-Bahnen und Stadtregionalbahnen nachhaltig ausgebaut. Von Seiten des BMK werden umfassende Initiativen ergriffen, um den Ausbau der Schieneninfrastruktur insbesondere für Pendler:innen voranzutreiben. So sieht der derzeit gültige Rahmenplan 2022-2027 einen Schwerpunkt in die Investitio-

nen in die Ballungsräume vor. Alleine in der Ostregion sind für die Jahre der Rahmenplanperiode 6,9 Mrd. € vorgesehen, etwa für die S-Bahn-Stammstrecke inkl. Adaptierung der Zulaufstrecken, den 4-gleisigen Ausbau Meidling–Mödling, die Pottendorfer Linie, die Flughafenspange, die Verbindungsbahn Meidling–Hütteldorf und die Elektrifizierung und Modernisierung von Regionalbahnstrecken. Die Details zum Rahmenplan, der insgesamt ein Investitionsvolumen von 18,2 Mrd. € ermöglicht, sind unter [https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan\\_oebb.html](https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan_oebb.html) nachzulesen.

- Mit der **Privatbahnfinanzierung**, und dem neuen Finanzierungsinstrument für Stadtregionalbahnen bestehen weitere Instrumente zur Stärkung der Schiene als „Rückgrat“ für den öffentlichen Verkehr. Hierdurch sollen die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden, um der Bevölkerung umweltfreundliche Arbeitswege ermöglichen zu können. Für die Privatbahnfinanzierung stehen im Zeitraum bis 2025 über 120 Millionen Euro pro Jahr für die Bundesfinanzierung der Privatbahninvestitionen zur Verfügung. Damit hat sich das jährlich zur Verfügung stehende Budget im Vergleich zu 2019 mehr als verdreifacht. Im Zusammenhang mit der neuen Stadtregionalbahnfinanzierung durch den Bund wurden bereits Vereinbarungen gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und dem jeweils betroffenen Bundesland für Projekte in Innsbruck und Linz abgeschlossen. Die Finanzierung weiterer Projekte in Graz sowie im Raum Wien/Niederösterreich ist beabsichtigt.
- Das **Förderprogramm „Emissionsfreie Busse und Infrastruktur“** unterstützt Unternehmen bei der Flottenumstellung auf emissionsfreie Busse sowie bei der Errichtung der für diese Busse erforderlichen Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur. Ziel soll es sein, den Anteil der emissionsfreien Busse in Österreich zu erhöhen und dadurch für Personen, die vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr umsteigen möchten, ein emissionsfreies Angebot zur Verfügung zu stellen. Gefördert wird der wirtschaftliche Eigentümer der Investition (Busbetreiber, Infrastrukturbetreiber, Poolgesellschaften). Die Antragsteller müssen alle bei Fördervergaben üblichen Formalvoraussetzungen erfüllen. Förderbar sind Kosten, die mit den Projektzielen (Umstellung der Flotte auf emissionsfreie Busse und Ladeinfrastruktur) in Zusammenhang stehen. Aktuell sind im Fahrzeugbestand Österreichs 182 reine Elektro-Busse der Kategorie M2 und M3 zugelassen (Stand April 2022). Mit dem Ziel, 682 neue emissionsfreie Busse zu fördern, soll dieser Anteil bis 2026 fast vervierfacht werden. Das Förderprogramm EBIN ist dabei Teil des österreichischen Aufbau- und Resilienzplans 2020–2026. Die erste Ausschreibung ist bereits abgeschlossen. Diese war vom 16.2.2022 bis 27.4.2022 geöffnet. Eingereicht wurden 16 Projekte mit insgesamt 396 Bussen und der zugehörigen Infrastruktur, mit einer beantragten Fördersumme von € 156.655.620. Im Zuge der Jurierung wurden 10 Projekte positiv bewertet, was eine Gesamtanzahl von 289 emissionsfreien Bussen und einer Fördersumme von ca. 122 Mio. Euro entspricht.

#### **Ausbau Verkehrsangebot:**

- Das BMK hat beginnend mit dem Jahr 2019 eine umfassende Reform bei der Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen vorgenommen. Die bisher getrennt durchgeführten Bestellungen des Grundangebotes durch den Bund und die Zusatzbestellungen durch die jeweiligen Länder werden nun gemeinsam in einem zumeist 10-jährigen Vertrag je Region abgewickelt. Diese Reform wurde durch den Abschluss der Verkehrs-

diensteverträge für die Privatbahnen 2021 bereits abgeschlossen. Damit können Synergien genutzt und eine effiziente Verkehrsplanung vorgenommen werden.

Der überwiegende Teil der Kosten, sowohl bei den bestehenden Leistungen, als auch bei den Ausweitungen wird durch das BMK finanziert. Das BMK wendet dafür dzt. rd. 1,15 Mrd. Euro pro Jahr auf.

In den Verkehrsdiensteverträgen sind bereits auf Basis der Möglichkeiten, die der Infrastrukturausbau bietet, Leistungsausweitungen von rd. 25% vorgesehen. So wird es z.B. nach Fertigstellung der neuen Südachse (Ausbau der Pottendorferlinie, Semmeringbasistunnel, Koralmbahn) oder durch die Ertüchtigung der Wiener Schnellbahnstammstrecke mit der Möglichkeit eines 2,5-Minutentaktes eine wesentliche Verbesserung des Angebotes für Pendler:innen geben, sowohl, was die Fahrzeiten, als auch die Intervalle betrifft. Weitere Leistungsausweitungen werden jährlich geplant und durchgeführt und können im Rahmen der bestehenden Verträge im Ausmaß von zusätzlichen 15% durchgeführt werden.

Weiters ist mit den Verkehrsdiensteverträgen auch ein umfangreiches Erneuerungskonzept für die 6 Fahrzeuge vorgesehen. Damit werden einerseits barrierefrei Reismöglichkeiten mit hohem Kundenkomfort angeboten, andererseits wird auch die Sitzplatzanzahl der eingesetzten Betriebsmittel entsprechend gesteigert, um Kapazitäten für den Umstieg auf klimagerechte Mobilität zu schaffen.

### **Tarifgestaltung**

- Das österreichweite gültige KlimaTicket wurde vom BMK im Oktober 2021 eingeführt. Die Möglichkeit der Nutzung des österreichweiten ÖV-Angebots um nur 3 € pro Tag ist insbesondere auch für Pendler:innen interessant. Insbesondere in Zeiten steigender Kraftstoff-Preise ist das KlimaTicket eine äußerst attraktive Option für den täglichen Arbeitsweg, da ein umfassendes und umweltfreundliches Mobilitätsangebot zu günstigen Fixkosten genutzt werden kann. Der Erfolg dieser Maßnahme ist auch an den über den Erwartungen liegenden Verkaufszahlen zu erkennen, mit Ende Juni 2022 besitzen bereits über 170.000 Personen ein KlimaTicket Österreich.
- Zusätzlich zum österreichweiten KlimaTicket wurden mit 01.01.2022 in allen Bundesländer regionale KlimaTickets eingeführt, die zu einem attraktiven jährlichen Preis die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs innerhalb eines Bundeslandes ermöglichen. Für die neuen regionalen KlimaTickets bzw. die Marktentwicklung bereits bestehender Jahresnetzkarten sowie für begleitende Angebotsausweitungen und -verbesserungen werden vom Bund Mittel in der Höhe von 100 Mio. Euro jährlich zur Verfügung gestellt. Insbesondere Pendler:innen profitieren aufgrund der täglich zurückzulegenden Arbeitswege direkt von den neuen preisgünstigen regionalen Netzkarten sowie vom ergänzenden Ausbau des regionalen Verkehrsangebots. Zusätzlich zu diesen Mitteln wurden im Ministerrat im Juli 2022 weitere 80 Mio. Euro beschlossen, die den Ländern für das KlimaTicket Regional zur Verfügung gestellt werden. Damit soll den Ländern ermöglicht werden, als wirksame Maßnahme gegen die Teuerung die Preise der regionalen KlimaTickets kundenwirksam zu senken und darüberhinausgehend das Angebot im öffentlichen Verkehr zu verbessern.

### Zu den Fragen 7 bis 18:

- *Die Bundesregierung hat als eine Lösung für mehr Ausbildungsplätze die Verkehrsarbeitsstiftung präsentiert. Was ist der aktuelle Stand betreffend Verkehrsarbeitsstiftung?*

- *Hat Ihr Ministerium, wie vorgesehen, die Sozialpartner oder betroffene Unternehmen zur gemeinsamen Erarbeitung eines Stiftungsmodells eingeladen?*
  - a. *Wenn ja, wie viele Treffen gab es?*
  - b. *Wenn ja, wann fanden diese statt?*
  - c. *Wenn ja, mit wem wurde gesprochen?*
  - d. *Wenn ja, was war das Ergebnis dieser Gespräche?*
  - e. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Steht Ihr Ministerium betreffend Verkehrsarbeitsstiftung im Austausch mit dem Bundesministerium für Arbeit?*
  - a. *Wenn ja, wie findet dieser Austausch statt?*
  - b. *Wenn ja, wie oft findet dieser Austausch statt?*
  - c. *Wenn ja, was war das Ergebnis dieses Austausches bisher?*
  - d. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Die Ausbildungen im Öffentlichen Verkehr haben für Auszubildende derzeit einen großen Vorteil: sie finden in weiten Teilen direkt im Verkehrsunternehmen - also in einem aufrechten Beschäftigungsverhältnis statt. Verkehrsarbeitsstiftungen und die damit verbundenen Vorgaben des AMS zielen allerdings auf die Qualifizierung von Personen in Arbeitslosigkeit ab. D.h. eine Verkehrsarbeitsstiftung im engeren Sinne wäre eine Schlechterstellung der Auszubildenden im Vergleich zum Status Quo. Ist Ihnen dieses Problem bekannt?*
  - a. *Wenn ja, seit wann ist Ihnen dieses Problem bekannt?*
  - b. *Wenn ja, was haben Sie zur Lösung dieses Problems unternommen?*
  - c. *Wenn ja, welche weiteren Schritte sind zur Lösung geplant?*
  - d. *Wenn ja, waren Sie diesbezüglich mit der Bundesministerin für Arbeit in Kontakt?*
  - e. *Wenn ja, waren Sie diesbezüglich mit den Sozialpartnern in Kontakt?*
  - f. *Wenn nein, welche Schritte werden Sie jetzt einleiten?*
  - g. *Sollte sich eine Arbeitsstiftung im engeren Sinne nicht als das richtige Instrument herausstellen, werden Sie sicherstellen, dass die beschlossenen finanziellen Mittel für eine alternative Lösung zu Verfügung stehen?*
- *Wenn ein Fördermodell im besten Sinne für Klima, Auszubildende und Unternehmen durch das AMS nicht umsetzbar ist, welche Überlegungen Ihrerseits gibt es für alternative Lösungen für mehr Ausbildungsplätze im Öffentlichen Verkehrs?*
  - a. *Sind Sie diesbezüglich im Austausch mit der Bundesministerin für Arbeit?*
- *Planen Sie die Verkehrsarbeitsstiftung oder ein Instrument mit gleicher Wirkung, statt beim AMS direkt in Ihrem Ministerium anzusiedeln?*
- *Die einmalige Finanzierung von 10 Millionen Euro ist fixiert. Stammen diese, wie im Ministerratsbeschluss vorgesehen, aus zusätzlichen Mitteln?*
  - a. *Wenn nein, warum nicht?*
  - b. *Stehen diese Mittel in Zukunft jährlich zu Verfügung?*
  - c. *Wenn nein, warum gehen Sie davon aus, dass der Ausbildungsbedarf im Öffentlichen Verkehr im Jahr 2023 keiner Förderung mehr bedarf?*
- *Wann wird die Verkehrsarbeitsstiftung oder ein Instrument mit gleicher Wirkung startbereit sein?*
- *Eine Umsetzung eines Förderinstruments zur Ausweitung von Ausbildungsplätzen im Öffentlichen Verkehr 2023 scheint unrealistisch. Werden die dafür vorgesehenen finanziellen Mittel auch 2023 noch zu Verfügung stehen?*
- *Ist die Umsetzung eines Förderinstruments zur Ausweitung von Ausbildungsplätzen im Öffentlichen Verkehr im Jahr 2022 noch realistisch?*
  - a. *Wenn nein, stehen die dafür vorgesehenen finanziellen Mittel auch 2023 noch zur Verfügung?*

- *Im Ministerratsbeschluss wird die Finanzierung anhand eines Ausbildungsbedarfs von 1.000 Personen dargestellt. Reichen die 1.000 geplanten zusätzlichen Ausbildungsplätze für den aktuellen Bedarf, der etwa durch Pensionierungen oder sonstige Abgänge entsteht?*
- *Gibt es Ihrerseits Pläne, ein Förderinstrument zur Ausweitung von Ausbildungsplätzen im Öffentlichen Verkehr längerfristig fortzuführen?*
  - b. Wenn ja, sind Sie diesbezüglich in Austausch mit dem Bundesminister für Arbeit?*
  - c. Wenn ja, sind Sie diesbezüglich in Austausch mit dem Bundesminister für Finanzen?*
  - d. Wenn nein, warum nicht?*

Die Prüfung der möglichen Gründung einer Verkehrsarbeitsstiftung findet aktuell durch das federführend zuständige Bundesministerium für Arbeit (BMA) statt. Das BMK ist diesbezüglich mit dem BMA in Kontakt getreten, um den interministeriellen Austausch zum Thema zu verstärken. Aktuell werden im BMA auch alternative Möglichkeiten zur bestmöglichen Förderung geprüft. Um diese Alternativen-Prüfung seitens des BMK bestmöglich unterstützen zu können, wurden zudem Gespräche mit Stakeholdern der Branche geführt. Für genauere Informationen zum Bearbeitungsstand darf auf die Beantwortung der gleichlautenden Anfrage 11200/J des BMA hingewiesen werden.

Leonore Gewessler, BA

