

4

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: 2022-0.818.409

. Jänner 2023

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Margreiter, Kolleginnen und Kollegen haben am 15. November 2022 unter der **Nr. 12991/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Folgeanfrage Klimaticket gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie viele Klimatickets insgesamt wurden seit seiner Einführung verkauft (aufgeschlüsselt nach Bundesländern und Monaten)*
- Wie viele davon "KlimaTicket Ö Familie"?*
 - Wie viele davon "KlimaTicket Ö Jugend"?*
 - Wie viele davon "KlimaTicket Ö Senior"?*
 - Wie viele davon "KlimaTicket Ö Spezial"?*

	Aktive KTÖ zum Monats- ende	Classic	Jugend	Senior	Spezial	Bundesheer und Zivil- dienst	Familie*
Gesamt							
Okt 21	74.062	37.404	22.628	12.961	1.069	-	2.187
Nov 21	129.112	69.996	37.148	20.255	1.713	-	3.926
Dez 21	134.091	73.175	38.315	20.828	1.773	-	4.105
Jan 22	139.032	76.346	39.668	21.187	1.831	-	4.322
Feb 22	144.191	79.130	41.675	21.507	1.879	-	4.492
Mrz 22	150.616	82.805	43.835	22.029	1.947	-	4.734
Apr 22	157.199	86.205	45.095	22.461	1.990	1.448	4.983
Mai 22	163.116	89.461	46.392	22.944	2.045	2.274	5.211
Jun 22	168.217	92.337	47.702	23.304	2.087	2.787	5.424

Jul 22	178.456	97.417	50.831	23.859	2.165	4.184	5.812
Aug 22	187.930	101.563	54.383	24.336	2.233	5.415	6.129
Sep 22	206.361	107.164	63.993	25.041	2.329	7.834	6.516
Okt 22	208.847	108.483	62.557	24.321	2.296	11.190	6.744
Burgenland							
Okt 21	1.642	1.020	409	192	21	-	47
Nov 21	3.431	2.141	876	375	39	-	95
Dez 21	3.565	2.234	899	392	40	-	103
Jan 22	3.703	2.324	939	399	41	-	107
Feb 22	3.818	2.381	985	410	42	-	110
Mrz 22	3.976	2.471	1.041	419	45	-	112
Apr 22	4.112	2.546	1.078	427	45	16	121
Mai 22	4.245	2.638	1.103	431	46	27	124
Jun 22	4.344	2.699	1.131	435	47	32	133
Jul 22	4.612	2.819	1.233	444	51	65	147
Aug 22	4.797	2.891	1.305	448	52	101	157
Sep 22	5.305	3.031	1.607	463	55	149	163
Okt 22	5.402	3.030	1.646	450	57	219	170
Kärnten							
Okt 21	2.270	949	788	484	49	-	63
Nov 21	3.532	1.572	1.153	733	74	-	103
Dez 21	3.632	1.633	1.178	743	78	-	105
Jan 22	3.757	1.699	1.225	750	83	-	108
Feb 22	3.902	1.775	1.282	760	85	-	112
Mrz 22	4.090	1.869	1.358	777	86	-	118
Apr 22	4.326	1.960	1.399	795	88	84	125
Mai 22	4.528	2.062	1.449	808	90	119	134
Jun 22	4.664	2.135	1.490	821	92	126	143
Jul 22	5.003	2.231	1.609	832	95	236	153
Aug 22	5.459	2.338	1.794	844	98	385	163
Sep 22	6.230	2.471	2.238	863	104	554	172
Okt 22	6.272	2.413	2.277	796	98	688	176
Niederösterreich							
Okt 21	18.453	10.233	5.247	2.710	263	-	668
Nov 21	35.310	21.048	9.640	4.171	451	-	1.284
Dez 21	36.506	21.797	9.950	4.295	464	-	1.336
Jan 22	37.629	22.481	10.324	4.351	473	-	1.399
Feb 22	38.904	23.087	10.928	4.404	485	-	1.449
Mrz 22	40.574	23.963	11.609	4.502	500	-	1.521
Apr 22	41.891	24.673	11.931	4.569	506	212	1.573
Mai 22	43.178	25.417	12.255	4.653	520	333	1.629
Jun 22	44.250	26.020	12.546	4.722	533	429	1.683
Jul 22	46.496	27.086	13.264	4.819	549	778	1.798
Aug 22	48.657	28.013	14.091	4.932	572	1.049	1.892
Sep 22	53.247	29.320	16.824	5.080	599	1.424	2.008
Okt 22	54.446	29.638	16.953	4.936	604	2.315	2.069
Oberösterreich							
Okt 21	13.603	5.615	5.306	2.484	198	-	397
Nov 21	20.588	9.064	7.590	3.614	320	-	629

Dez 21	21.165	9.381	7.743	3.706	335	-	647
Jan 22	21.908	9.855	7.937	3.770	346	-	684
Feb 22	22.594	10.210	8.205	3.822	357	-	714
Mrz 22	23.664	10.737	8.616	3.936	375	-	745
Apr 22	24.853	11.347	8.825	4.028	388	265	794
Mai 22	25.776	11.806	9.045	4.141	398	386	836
Jun 22	26.646	12.256	9.300	4.210	402	478	876
Jul 22	28.244	12.962	9.823	4.335	420	704	943
Aug 22	29.811	13.544	10.543	4.442	436	846	1.006
Sep 22	32.997	14.386	12.300	4.613	455	1.243	1.088
Okt 22	33.803	14.806	12.110	4.581	448	1.858	1.167

Salzburg

Okt 21	4.400	1.839	1.239	1.201	121	-	130
Nov 21	6.800	3.054	1.874	1.755	117	-	215
Dez 21	7.071	3.217	1.940	1.801	113	-	232
Jan 22	7.346	3.384	2.011	1.833	118	-	240
Feb 22	7.574	3.500	2.099	1.857	118	-	249
Mrz 22	7.913	3.666	2.226	1.902	119	-	261
Apr 22	8.221	3.804	2.291	1.948	122	56	275
Mai 22	8.547	3.966	2.365	1.986	125	105	285
Jun 22	8.850	4.121	2.441	2.016	127	145	293
Jul 22	9.363	4.325	2.614	2.067	134	223	307
Aug 22	9.922	4.495	2.898	2.093	138	298	318
Sep 22	11.146	4.800	3.523	2.163	146	514	337
Okt 22	11.327	4.825	3.415	2.083	137	867	352

Steiermark

Okt 21	5.046	2.477	1.310	1.154	105	-	119
Nov 21	8.095	4.170	2.053	1.711	161	-	220
Dez 21	8.398	4.352	2.124	1.752	170	-	239
Jan 22	8.744	4.572	2.206	1.791	175	-	252
Feb 22	9.092	4.745	2.355	1.813	179	-	261
Mrz 22	9.573	4.992	2.541	1.858	182	-	281
Apr 22	10.169	5.210	2.636	1.889	188	246	297
Mai 22	10.614	5.427	2.741	1.926	195	325	310
Jun 22	10.909	5.575	2.821	1.942	199	372	320
Jul 22	11.572	5.875	2.994	1.977	208	518	338
Aug 22	12.232	6.101	3.227	2.018	210	676	354
Sep 22	13.459	6.409	3.846	2.066	215	923	379
Okt 22	13.324	6.252	3.734	1.958	199	1.181	381

Tirol

Okt 21	4.043	1.761	1.349	877	56	-	128
Nov 21	6.761	3.138	1.929	1.599	95	-	203
Dez 21	7.038	3.289	2.012	1.636	101	-	212
Jan 22	7.328	3.467	2.094	1.662	105	-	225
Feb 22	7.637	3.634	2.196	1.697	110	-	235
Mrz 22	8.101	3.891	2.350	1.746	114	-	255
Apr 22	8.558	4.089	2.478	1.776	116	99	271
Mai 22	9.011	4.298	2.577	1.814	119	203	293
Jun 22	9.400	4.485	2.659	1.851	127	278	306

Jul 22	9.967	4.751	2.808	1.888	131	389	323
Aug 22	10.612	5.009	3.018	1.926	137	522	336
Sep 22	11.825	5.416	3.538	1.967	147	757	359
Okt 22	11.718	5.415	3.248	1.873	142	1.040	362
Vorarlberg							
Okt 21	1.418	505	498	385	30	-	27
Nov 21	2.436	911	791	680	54	-	49
Dez 21	2.534	964	816	697	57	-	52
Jan 22	2.634	1.006	853	714	61	-	57
Feb 22	2.755	1.058	907	728	62	-	61
Mrz 22	2.887	1.128	952	743	64	-	69
Apr 22	3.099	1.192	981	762	64	100	74
Mai 22	3.278	1.246	1.024	773	67	168	77
Jun 22	3.439	1.299	1.081	789	67	203	80
Jul 22	3.700	1.379	1.208	805	67	241	82
Aug 22	4.085	1.450	1.435	825	69	306	84
Sep 22	4.860	1.584	1.892	850	70	464	91
Okt 22	5.025	1.598	1.888	805	73	661	97
Wien							
Okt 21	22.810	12.816	6.358	3.411	225	-	603
Nov 21	41.388	24.487	11.003	5.499	399	-	1.114
Dez 21	43.353	25.859	11.401	5.681	412	-	1.165
Jan 22	45.078	27.058	11.808	5.786	426	-	1.232
Feb 22	46.944	28.203	12.424	5.879	438	-	1.283
Mrz 22	48.789	29.505	12.821	6.004	459	-	1.351
Apr 22	50.861	30.763	13.139	6.119	470	370	1.430
Mai 22	52.755	31.933	13.473	6.259	482	608	1.497
Jun 22	54.472	33.044	13.860	6.356	489	723	1.562
Jul 22	58.187	35.249	14.879	6.525	506	1.028	1.691
Aug 22	60.923	36.926	15.613	6.637	517	1.230	1.787
Sep 22	65.593	38.879	17.580	6.797	534	1.803	1.883
Okt 22	65.747	39.617	16.564	6.677	534	2.355	1.935
Ausland **							
Okt 21	377	189	124	63	1	-	5
Nov 21	771	411	239	118	3	-	14
Dez 21	829	449	252	125	3	-	14
Jan 22	905	500	271	131	3	-	18
Feb 22	971	537	294	137	3	-	18
Mrz 22	1.049	583	321	142	3	-	21
Apr 22	1.109	621	337	148	3	-	23
Mai 22	1.184	668	360	153	3	-	26
Jun 22	1.243	703	373	162	4	1	28
Jul 22	1.312	740	399	167	4	2	30
Aug 22	1.432	796	459	171	4	2	32
Sep 22	1.699	868	645	179	4	3	36
Okt 22	1.783	889	722	162	4	6	35

* Anteil der KTÖ mit Familienupgrade

** Rechnungsadresse außerhalb Österreich

Zu Frage 2:

- *Liegen dem BMK Daten dazu vor, wie viele Käufer des Klimatickets bereits vorher Abonnements der verschiedenen Verkehrsdienstleister, insbesondere der ÖBB hatten?*
 - a. *Wenn ja, mit welchem Ergebnis?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*
 - c. *Wie viele Käufer des Klimatickets hatten davor eine ÖBB Österreichcard?*
 - d. *Wie viele Käufer des Klimatickets hatten davor eine ÖBB-Vorteilscard?*
 - e. *Wie viele Käufer des Klimatickets nutzen vorher eines der Angebote der Westbahn (WESTvorteilspreis, WESTsuperpreis, WESTaktivpreis)?*
 - f. *Wie viele Käufer des Klimatickets haben davor den öffentlichen Verkehr gar nicht bis selten genutzt?*

Zu Abrechnungszwecken mit den erlösverantwortlichen Tarifpartnern des KlimaTicket Ö (Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften) liegen meinem Ressort jährlich Daten zur Anzahl jener Kund:innen des KlimaTicket Ö vor, welche in den zwei jeweils vorangegangenen Jahren Inhaber:in einer Jahreskarte der jeweiligen Tarifpartner waren. Da Überschneidungen bzw. Doppelzählungen, z.B. im Falle einer auf das KlimaTicket Ö gewechselten Inhaberin einer Verkehrsverbundjahreskarte sowie einer Jahreskarte eines Eisenbahnverkehrsunternehmens, aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht bereinigt werden können, kann die gestellte Frage nicht beantwortet werden. Zudem liegen meinem Ministerium keine Daten zu einzelnen kommerziellen Unternehmensprodukten vor, welche zudem dem Schutz von Geschäftsgeheimnissen unterliegen würden.

Die initial zugrunde gelegten, auf Vertriebsstatistiken der Verkehrsunternehmen und -verbünde basierenden Modelle gingen von mittelfristig rund 110.000 Kund:innen im Sinne „rationaler Wechsler:innen“ aus, die in der Vergangenheit jährliche Ausgaben für den Öffentlichen Verkehr in Höhe von zumindest dem Preis des KlimaTicket Ö bzw. unter der Annahme eines Convenience-Effekts knapp darunter hatten. Aktuell wurden bereits rund 208.000 KlimaTicket Ö verkauft. Daraus lässt sich schließen, dass bereits jetzt rund 98.000 neue Kund:innen gewonnen werden konnten, die den Öffentlichen Verkehr nun deutlich verstärkt und flächendeckend nutzen.

Zu Frage 3:

- *Wie viel hat die Einführung des Klimatickets bislang gekostet?*

Die Kosten (Finanzierungshaushalt) der Einführung und des laufenden Betriebs des KlimaTicket Ö belaufen sich mit Stand Mitte November auf rund € 204 Mio.

Zu Frage 4:

- *Mit welchen Kosten wird für das Jahr 2022 insgesamt gerechnet?*

Die Kosten (Finanzierungshaushalt) für das Jahr 2022 werden mit rund € 269 Mio. abgeschätzt.

Zu den Fragen 5 und 11:

- *Welche Maßnahmen setzt das BMK, um trotz erhöhten Andrangs auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu Stoßzeiten jedem Fahrgast zumindest einen Stehplatz zu garantieren?*
- *Die Nachwirkungen der COVID-19-Pandemie, das Klimaticket und der Ukraine-Konflikt prägen derzeit die Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Die Auslastung der Züge explodiert förmlich. Welche Maßnahmen setzt die Regierung, um lang versäumte Infrastrukturausbauten möglichst kurzfristig nachzuholen und Kapazität wie auch Taktangebote im Öffentlichen Personenverkehr massiv zu steigern?*

Die Investitionen in die Schieneninfrastruktur werden auf Rekordniveau fortgeführt. Der ÖBB Rahmenplan hat ein Investitionsvolumen von € 19 Mrd. Mit der Privatbahnfinanzierung und dem neuen Finanzierungsinstrument für Stadtregionalbahnen stehen zudem im Vergleich zu Vorjahren vervielfachte Budgetmittel zur Verfügung.

Zudem kommt es im Rahmen der Verkehrsdiensteverträge mit der ÖBB-PV AG zu einer starken Ausweitung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Schienenbereich. Alleine in der aktuellen Periode von 2020 bis 2029 wird das Angebot um 26 Prozent ausgebaut. Weitere Ausweitungen sind möglich und werden laufend geprüft.

Darüber hinaus kommt es zu einem schrittweisen Einsatz neuerer, barrierefreier Fahrzeuge mit einer erhöhten Sitzplatzanzahl. Alleine im Bereich der ÖBB-PV AG werden planmäßig durch das Unternehmen mehr als € 4 Mrd. in die Beschaffung neuer Züge investiert. Beginnend mit 2023 wird die Sitzplatzkapazität im Fernverkehr um ca. 30 Prozent erhöht.

Mit der KlimaTicket-Reform stellt der Bund den Ländern auch zusätzliche Mittel zur Verfügung, um die regionalen KlimaTickets weiterzuentwickeln und begleitend das regionale Verkehrsangebot v.a. auch im Busbereich zu verbessern. Sehen Sie dazu auch meine Ausführungen zu Frage 6.

Zu Frage 6:

- *Das BMK stellte für die Einführung, bzw. für die Weiterentwicklung bereits bestehender Jahrestickets Mittel in der Höhe von € 100 Mio. jährlich zur Verfügung. Ist, wenn die Länder diese nicht zum Ausbau eines regionalen Tickets nutzen, eine Rückzahlung vorgesehen oder werden diese Mittel dann für andere Zwecke verwendet, wenn ja für welche?*

Gemäß Regierungsbeschluss 26a/19 vom 27. Juli 2022 zur Entlastung der Pendler:innen im Öffentlichen Verkehr werden die angesprochenen, den Ländern bzw. Verkehrsverbundorganisationengesellschaften bundesseitig zur Verfügung gestellten Mittel von € 100 Mio. auf € 180 Mio. jährlich valorisiert aufgestockt. Die Mittel können einerseits zur preislichen Absenkung und Weiterentwicklung der regionalen KlimaTickets, andererseits zur begleitenden quantitativen und qualitativen Verbesserung des regionalen Verkehrsangebots eingesetzt werden. In Hinblick auf die mit der Planung und Umsetzung von Angebotsverbesserungen notwendige Vorlaufzeit sind die Mittel jeweils in einem vierjährigen Durchrechnungszeitraum zweckkonform einzusetzen. Allfällig nicht vollständig zweckkonform verwendete Mittel werden im jeweils darauffolgenden Durchrechnungszeitraum gegengerechnet.

Zu den Fragen 7 und 11:

- *Wie steht es um die immer wieder hinausgeschobene offene Ausschreibung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsdienstleistungen im Regionalverkehr? Wann wird hier Wettbewerb ermöglicht?*
- *Die Nachwirkungen der COVID-19-Pandemie, das Klimaticket und der Ukraine-Konflikt prägen derzeit die Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Die Auslastung der Züge explodiert förmlich. Welche Maßnahmen setzt die Regierung, um lang versäumte Infrastrukturausbauten möglichst kurzfristig nachzuholen und Kapazität wie auch Taktangebote im Öffentlichen Personenverkehr massiv zu steigern?*

Grundsätzlich wird vor jeder Neuvergabe einer gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienstleistung geprüft, welches Vergabeverfahren in der konkreten Situation das aus haushaltsrechtlichen Gründen sparsamste, wirtschaftlichste und zweckmäßigste ist. Jenes Vergabeverfahren, das nach erfolgter Prüfung am besten geeignet erscheint, wird dann im Rahmen der nationalen und europäischen Rechtsvorgaben durchgeführt.

Zu Frage 8:

- *Plant das Verkehrsministerium legislative Maßnahmen, um Lokal- und Regionalbahnen effektiv zu stärken und diesen insbesondere die hohen Kosten zu ersparen, die mit der interoperablen Aufrüstung dieser Bahnen verbunden wären?*

Zur Stärkung der Regionalbahnen sind umfangreiche Investitionen geplant, über den ÖBB-Rahmenplan stehen in der aktuellen Periode 2023-2028 rund € 1,8 Milliarden für die Regionalbahnen am ÖBB-Netz zur Verfügung.

Im Bereich der Privatbahnen wurden wie oben bereits erläutert die Mittel vervielfacht, damit künftig auch größere Investitionen in diesem Bereich getätigt werden können.

Die Effizienz des Mitteleinsatzes im Bereich der Regionalbahnen ist für mein Ressort ein sehr wichtiges Thema. Mit dem Ziel, Einsparungspotentiale zu ermitteln wurden deshalb bereits in der Vergangenheit Untersuchungen im Auftrag meines Ministeriums durch die SCHIG mbH und ÖBB-Infrastruktur AG durchgeführt. Konkret ist auch bereits ein Teil der Einsparpotentiale mittlerweile im Rahmenplan berücksichtigt worden. Das BMK hat zudem die SCHIG mbH mit einer Mittelverwendungskontrolle zum Regionalbahnprogramm beauftragt.

Im Zuge der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems wurde das Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) einer tiefgehenden Novellierung unterzogen. Die entsprechende Novelle des Eisenbahngesetzes, BGBl. I Nr.143/2020, trat am 23. Dezember 2020 in Kraft. Gemäß § 86 gilt der 8. Teil (Interoperabilität) des Eisenbahngesetzes in seiner geltenden Fassung grundsätzlich nur für Haupt- und vernetzten Nebenbahnen sowie für den Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen. Nicht vom Anwendungsbereich umfasst sind daher die nicht vernetzten Nebenbahnen, die Straßenbahnen und die nicht-öffentlichen Eisenbahnen.

§ 86 enthält darüber hinaus richtlinienmäßig zulässige Ausnahmen von den Interoperabilitätsbestimmungen zugunsten einiger vernetzter Nebenbahnen bzw. Schienenfahrzeugen, die auf diesen Bahnen betrieben werden. Eine solche Ausnahme gilt beispielsweise für die sogenannten „Stadtbahnen“, also Schienenfahrzeuge, die einen Kollisionssicherheitswert der Kategorie

C-III oder C-IV (gemäß EN 15227:2011) und eine Fahrzeugfestigkeit von höchstens 800 kN (Längsdruckkraft im Kupplungsbereich) aufweisen und für Infrastrukturen, auf denen überwiegend Verkehre im Stadt- und Vororteverkehr mit solchen Fahrzeugen geführt werden. Weitere Ausnahmetatbestände gelten für vernetzte Nebenbahnen, die von Hauptbahnen funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, im Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden oder für Infrastrukturen und Schienenfahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden. Soweit also Infrastrukturen unter die genannten Ausnahmetatbestände subsumiert werden können, fallen sie nicht unter den Geltungsbereich der Interoperabilität und es ist für diese Strecken auch keine interoperable Aufrüstung erforderlich.

Zu Frage 9:

- *In der UG 41 sind für den "Energiekostenausgleich Schiene" EUR 100,00 Mio budgetiert.*
- a. *Wie wird dieses Geld verteilt?*
 - b. *Geht das über die Schienenmaut?*
 - c. *Braucht es dafür die Zustimmung der EU-Kommission?*

Die zusätzlichen Mittel sind für Ausgleichsmaßnahmen im Hinblick auf die hohen Kostensteigerungen bei Bahnstrom im Güterverkehr vorgesehen.

Für die beabsichtigte Entlastung im Schienengüterverkehr kommen mehrere Möglichkeiten in Frage. Da die Europäische Kommission den Anwendungszeitraum der EU-Verordnung 2020/1429 zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19-Ausbruchs nicht über den 31. Dezember 2022 hinaus verlängert, scheidet die Möglichkeit, diese Maßnahme direkt über eine Absenkung der Schienenmaut via Infrastrukturbetreiber ÖBB-Infrastruktur AG abzusenken, aus.

Ich habe mich aber stets dafür ausgesprochen und vorgesorgt, dass für jene Verkehrsarten des Schienengüterverkehrs (Kombinierter Verkehr und Einzelwagenverkehr), die besonders mit dem Straßengüterverkehr in Konkurrenz stehen, die Entlastung bei der Schienenmaut nach Auslaufen der EU-Verordnung 2020/1429 nicht ersatzlos endet, sondern durch eine zusätzliche Fördermaßnahme im Zusammenhang mit der Schienengüterverkehrsförderung (Schienenmautförderung als zusätzliche Förderung zur bereits bestehenden Schienengüterverkehrsförderung) fortgesetzt wird. Diese zusätzliche Schienenmautförderung für den manipulierten Güterverkehr (Kombinierter Verkehr und Einzelwagenverkehr) wurde in dem Schienengüterverkehrsförderprogramm für den Zeitraum 2023-2027, das im Jahr 2022 bei der Europäischen Kommission notifiziert wurde, berücksichtigt und wird 2023 gestartet. Durch die zusätzliche Schienenmautförderung für den manipulierten Güterverkehr werden die Eisenbahnverkehrsunternehmen um 50% von der Schienenmaut (Wegeentgelt Trasse) entlastet. Für Maßnahmen, die im Rahmen dieses Schienengüterverkehrsprogramms vorgesehen sind, sind bis zu einem gewissen Grad auch Erhöhungen möglich, ohne die Europäische Kommission erneut befassen zu müssen. Zusätzliche im Rahmen des Schienengüterverkehrsprogramms noch nicht vorgesehene Maßnahmen (z.B. eine allfällige Schienenmautförderung für den nicht manipulierten Verkehr) bedürfen jedoch jedenfalls der Zustimmung der Europäischen Kommission.

Auch zusätzliche Maßnahmen abseits des Schienengüterverkehrsförderprogramms würden der beihilfenrechtlichen Genehmigung der Europäischen Kommission bedürfen.

Zu Frage 10:

- *Wann kommt es zu einer ersten Evaluierung des Klimatickets durch unabhängige Stellen, damit die dadurch für die Erreichung der Klimaziele notwendigen Effekte quantifiziert und mögliche Nachjustierungen und Änderungen geprüft werden können?*

Das Gesamtvorhaben Einführung und Marktentwicklung des KlimaTicket Ö bzw. der regionalen KlimaTickets ist ein dauerhaft umzusetzendes Projekt mit langfristigen Wirkungsfolgen. Im Rahmen der haushaltsrechtlich vorgesehenen wirkungsorientierten Folgeabschätzung erfolgt die Evaluierung 2025. In diesem Kontext werden zudem beginnend mit 2022 repräsentative jährliche Umfragen unter Nutzer:innen der KlimaTickets betreffend Kund:innenzufriedenheit und Nutzungsverhalten durchgeführt.

Zu Frage 12:

- *Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, die Nachtzugangebote der ÖBB aus und nach Österreich besonders zu fördern und hier innerstaatlich konkrete Angebote für Zugreisende zu schaffen.*

Das internationale Nachtzugsangebot, so es nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden kann, bedarf einer Abstimmung der betroffenen Staaten und/oder Bahnen. Österreich ist bereit, diese Angebote anteilmäßig für den österreichischen Teil mitzufinanzieren und hat das Angebot in den letzten Jahren auch entsprechend ausgebaut, um hier ein besseres Angebot zu schaffen.

Weiters plant die ÖBB-PV AG die Anschaffung weiteren Wagenmaterials für den Nachtzugsverkehr, um hier künftig attraktive Verbindungen zu ermöglichen. Die ersten Züge sollen bereits in der zweiten Hälfte 2023 eingesetzt werden und es wird somit die Qualität für Nachtzugreisende deutlich erhöht.

Zu Frage 13:

- *Wird das Klimaticket aufgrund der Inflation ebenfalls teurer werden? Wenn ja, ab wann? Mit einer Preissteigerung in welcher Höhe wird zu rechnen sein?*

Gemäß § 1 Abs 4 KlimaticketG werden die Preise des KlimaTicket Ö jährlich, erstmals ab 1. Jänner 2025 auf Basis der jährlichen Änderung des Harmonisierten Verbraucherpreisindex angepasst.

Zu Frage 14:

- *In der vorangegangenen Anfrage gab die Ministerin an: "Auch die Aktion Klimamonat ist ein wirksames Mittel, der Teuerung im Bereich Mobilität entgegenzuwirken: Zum Preis eines Jahres-KlimaTickets erhalten Kund:innen aktuell das KlimaTicket für 13 Monate."
a. Aus welchen Mitteln wird dieses 13. Monat bezahlt?*

Die Finanzierung der auf die Jahre 2022 und 2023 verteilt wirkenden Aktion KlimaMonat erfolgt aus Teilen der beginnend mit der BFG-Novelle 2022 und in Folge in BFG/BFRG 2023-2026 für tarifliche und vertriebliche Verbesserungen des KlimaTicket Ö zusätzlich budgetär vorgesehenen Mitteln.

Zu Frage 15:

- *Kann die Ministerin ausschließen, dass es im Gegenzug für die Zustimmung der Länder im Bezug auf das Klimaticket Zusagen oder finanzielle Mittel für Infrastrukturprojekte der Länder gab?*
 - a. *Wenn doch, welche waren das konkret?*

Mein Ministerium verfolgt im Einklang mit dem Mobilitätsmasterplan 2030 das klare Ziel, den Ausbau von klimafreundlicher Verkehrsinfrastruktur, die Verbesserung und Ausweitung des öffentlichen Verkehrsangebots sowie, als nunmehr dritte verkehrspolitische Säule, die Klima-Ticket Reform parallel umzusetzen und zu forcieren. Es ist somit ein großer verkehrspolitischer Erfolg, dass mit entsprechenden Bundesbudgetmitteln eine Vielzahl an wichtigen regionalen Infrastrukturprojekten im Bereich der Privatbahnen und nunmehr auch der Stadtrationalbahnen, welche zum Teil jahrelang aus der Konzeptionsphase nicht auf die nächste Realisationsstufe gehoben werden konnten, nunmehr gemeinsam mit den regionalen Partnern umgesetzt werden können. Nähere Informationen dazu einschließlich der finanzierten Projekte sind auf der Webseite des BMK unter [Privatbahnen \(bmk.gv.at\)](https://www.bmk.gv.at/privatbahnen) und [Regionalstadtbahnen \(bmk.gv.at\)](https://www.bmk.gv.at/regionalstadtbahnen) veröffentlicht.

Leonore Gewessler, BA

