

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: 2020-0.598.820

. Oktober 2020

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Hafenecker, MA und weitere Abgeordnete haben am 17. September 2020 unter der **Nr. 3430/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend 1-2-3-Ticket gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Werden die obig beschriebenen Beträge für die drei Preiskategorien zum Zeitpunkt der Einführung des 1-2-3-Tickets noch Gültigkeit haben?*
 - a. *Wie setzen sich diese drei Preissummen zusammen?*
 - b. *Können Sie garantieren, dass etwa die Inflationsentwicklung und damit einhergehende Kostenanpassungen von Verkehrsbetrieben bis zur Ticketeinführung keine Einflüsse auf die aktuell verlautbarten Ticketpreise haben werden?*
- *Welche konkreten Ermäßigungen wird es für Kinder, Schüler, Lehrlinge, Senioren, Senioren, Familien, ... geben?*

Gemäß Beschluss der Bundesregierung vom 19.06.2020 betreffend „Umsetzung des 123-Klimatickets für Österreich“ sowie in Einklang mit dem einstimmig gefassten Beschluss des Nationalrates vom 9.7.2020 betreffend „stufenweise Einführung des 1-2-3 Österreich-Tickets“ strebt das BMK an, in einem ersten Schritt eine österreichweite Jahresnetzkarte (Österreich-Ticket) zum Vollpreis von 1.095 Euro einzuführen. Für Menschen unter 26 Jahren, Senioren und Seniorinnen sowie Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung soll es eine Begünstigung um 25%, für Familien günstige Zusatzprodukte geben. Dabei wird der Bund jedenfalls allen teilnehmenden erlösverantwortlichen Tarifpartnern (Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände) die durch die Einführung des Österreich-Tickets entstehenden tarifarischen Mindereinnahmen bzw. Kosten abgelten. Dies beinhaltet auch inflationsbedingte Kostenanpassungen.

Mit dem Österreich-Ticket als Produkt, das die derzeitige Tariflandschaft in Österreich ergänzt und nicht in bestehende regionale Tarifstrukturen eingreift, soll eine rasche erste Kund_innenwirksamkeit erzielt werden.

Die in einem weiteren Schritt geplante Einführung und Gestaltung regionaler Netzkarten geht mit stärkeren Auswirkungen auf das regionale Mobilitätsverhalten und einem Eingriff in regionale Tarifstrukturen einher. Auch hier ist bei der Festlegung der konkreten kund_innenwirksamen Parameter eine Abstimmung mit Ländern, Verbänden, Städten und den betroffenen Verkehrsunternehmen notwendig, wobei regionale Spezifika und Anforderungen noch wesentlich stärker zu berücksichtigen sind und die im Regierungsprogramm genannten Spezifikationen jedenfalls als Grundlage für die die Abstimmungen dienen.

Zu Frage 3:

- *Welche genauen Verträge wurden bisher hinsichtlich der Umsetzung dieses Tickets beschlossen?*
 - a. *Wer sind die jeweiligen Vertragspartner?*
 - b. *Für welche Dauer haben diese Verträge jeweils Gültigkeit?*
 - c. *Welche Leistungen umfassen diese jeweils?*
 - d. *Wie hoch sind die dafür anfallenden Kosten, gegliedert nach den einzelnen Verträgen?*

Es wurden noch keine Verträge abgeschlossen. Das BMK ist mit Ländern, Verkehrsverbundorganisationen, Städten sowie erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen in intensiven Gesprächen zur Erarbeitung der Vertragsinhalte. Inhaltlich werden insbesondere die Themenstellungen Finanzierung und Abgeltung, Tarifspezifikationen sowie Vertrieb adressiert.

Zu Frage 4:

- *Welche Verträge müssen für eine vollständige Einführung des 1-2-3-Tickets noch geschlossen werden?*
 - a. *Wer sind die hierfür vorgesehenen Vertragspartner?*
 - b. *Für welche Dauer sollen diese Verträge jeweils geschlossen werden?*
 - c. *Welche Leistungen werden diese jeweils umfassen?*
 - d. *Auf welche Höhe werden die dafür anfallenden Kosten beziffert, gegliedert nach den einzelnen Verträgen?*

Siehe auch meine Ausführungen zu Frage 3.

Einerseits sind Tarif- und Finanzierungsverträge mit den Ländern zur Abdeckung der regionalen gemeinwirtschaftlichen Verkehre abzuschließen, wobei den regionalen Regelungsbedarfen und bestehenden Vertragsstrukturen entsprechend auch Verkehrsverbundorganisationen und Städte Vertragspartner sein können. Auch unabhängig von einem Status als formeller Vertragspartner wird dabei ein grundsätzliches Einverständnis zu den Vertragsinhalten mit allen Tarifpartnern gewährleistet. Andererseits sind Tarif- und Finanzierungsverträge mit erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen abzuschließen.

Es wird angestrebt, die Verträge grundsätzlich unbegrenzt abzuschließen.

Den noch abzuschließenden Verträgen können keine direkten Kosten im Sinne der gestellten Frage zugeordnet werden, da jene keine vorab fixierbaren Abgeltungsbeträge enthalten, sondern Regelungen, nach welcher Methodik und auf Basis welcher Daten die Abgeltungen jährlich zu berechnen sind. Der Nettozuschussbedarf des Bundes wird für das Jahr, in dem das Österreich-Ticket erstmals ganzjährig zur Verfügung steht, mit rund 150 Mio. Euro angenommen.

Zu Frage 5:

- *Wird es eine Übergangsfrist für Nutzer noch bestehender Jahrestickets geben?*
 - a. *Falls ja, über welchen Zeitraum und mit welchen Modalitäten?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Das BMK strebt an, mit allen Tarifpartnern geeignete Modalitäten zu vereinbaren, um einen kund_innenfreundlichen Übergang auf das Österreich-Ticket für Kundinnen und Kunden bestehender Jahreskarten zu gewährleisten.

Zu Frage 6:

Welche konkreten Zeiträume sind für Einführung der beiden Bundesländerkategorien des 1-2-3-Tickets geplant?

Siehe auch meine Ausführungen zu den Fragen 1 und 2.

Parallel zur Einführung des Österreich-Tickets wird gemeinsam mit den regionalen Partnern eine Road Map zur Einführung regionaler Netzkarten betreffend Vorgehensweise, inhaltlichen Rahmenbedingungen und angestrebten Meilensteinen erarbeitet. Das BMK strebt an, das Gesamtprojekt schrittweise, jedoch jedenfalls bis Ende der Regierungsperiode abzuschließen.

Leonore Gewessler, BA

