

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: 2020-0.654.439

. Dezember 2020

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Rauch und weitere Abgeordnete haben am 8. Oktober 2020 unter der **Nr. 3716/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend 1-2-3-Ticket: Keine Einigung zwischen Ländern gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 4:

- *Wurde die im Artikel angekündigte Videokonferenz bis zur Beantwortung der Anfrage abgehalten?*
- *Wenn ja, wann?*
- *Wenn ja, wie lauten die konkreten Ergebnisse?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Die Tagung der Landesverkehrsreferent_innen – in meinem Beisein - fand am 25.9.2020 im Videokonferenzformat statt. Die Landesverkehrsreferent_innen fassten zum Thema 123-Klimaticket keinen Beschluss.

Daran anschließend fand am 3.11.2020 auf meine Einladung eine gesonderte Videokonferenz mit den Landesverkehrsreferent_innen statt.

Hierbei wurden betreffend die Umsetzung des 123-Klimatickets für Österreich die Themen der Finanzierung, eines gleichberechtigten, datenschutzrechtskonformen Umgangs mit Kund_innendaten sowie rechtliche Aspekte diskutiert und nochmals wesentliche Interessen der Länder festgehalten, insbesondere betreffend transparenter und regional angepasster Abgeltungsmodalitäten, eines diskriminierungsfreien Vertriebs, einer Gleichbehandlung aller Tarifpartner, einer ausreichenden Berücksichtigung von Grenz-, Korridor- und Überlappungsverkehren, adäquater Evaluierungsmodalitäten, einer aktiven Behandlung aller Ticketstufen,

einer Mitfinanzierung des Bundes auch in den Bereichen Verkehrsangebot und Infrastruktur sowie Bestätigung von Modelldaten im Wege neutraler Clearingstellen.

Betreffend die Umsetzung von 123-Klimatickets für Regionen wurden als wesentliche Themenstellungen ein Ausgleich der mit der Einführung von Regionaltickets verbundenen Mindereinnahmen und darüber hinausgehender Kosten, z.B. in Zusammenhang mit dem Verkehrsangebot, eine vertragliche Vereinbarung von Eckpunkten, Zeitplänen und Finanzierungsgrundsätzen, Preisindexierungsregelungen, die regionale Verantwortung im Bereich von Ausgestaltung, Vertrieb und Kundenservice, eine faire Lösung im Umgang gegenüber jenen Ländern, welche bereits in ein attraktives Tarifangebot investiert haben, sowie Flexibilität bei der Ausgestaltung der räumlichen Geltungsbereiche und der kundenwirksamen Preisgestaltung festgehalten.

Zu Fragen 5-16:

- *Wurden im Vorfeld rund um 1-2-3-Ticket bereits Verhandlungen mit den zuständigen Landesräten geführt, um über die Einführung derselben zu beraten?*
- *Wenn ja, wann?*
- *Wenn ja, wie lauten die konkreten Ergebnisse?*
- *Wenn ja, in welcher Form?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Wurden Sie über die gemeinsamen Positionen, welche bereits von den Ländern erarbeitet wurden, informiert?*
- *Wenn ja, wann?*
- *Wenn ja, in welcher Form?*
- *Wenn ja, wie lauten die konkreten inhaltlichen Punkte der einzelnen Länder?*
- *Gibt es von Seiten einzelner Länder Widerstand gegen die geplante Einführung des 1-2-3-Tickets?*
- *Wenn ja, welche Länder üben hier Widerstand?*
- *Wenn ja, wie lauten die konkreten Forderungen bzw. Stellungnahmen?*

Beginnend mit Februar 2020 fanden weit über einhundert Abstimmungen auf politischer und fachlicher Ebene mit Vertreter_innen von Ländern, Städten, Verkehrsverbänden, (städtischen) Verkehrsunternehmen und des Städtebunds, in bilateralen und multilateralen Settings, Besprechungs-, Workshop- und Verhandlungsformaten sowie teilweise unter Hinzuziehung von externen Expert_innen statt.

Im Zuge des Projektverlaufs wurden zwischen BMK und den Ländern, Verkehrsverbänden und weiterer Stadtholdergruppen Positionen mehrfach nachgeschärft und ausgetauscht. Zuletzt wurde seitens der Länder ein Beschluss seitens der Landeshauptleutekonferenz vom 6.11.2020 übermittelt, dessen Themenbereiche derzeit im Rahmen multilateraler Abstimmungen und bilateraler Vertragsverhandlungen mit den Ländern behandelt werden. Zu den wesentlichen Druckpunkten der Länder siehe dazu meine Beantwortung zu Fragen 1 bis 5.

Auf fachlicher Ebene werden derzeit bilateral die Themen Abgeltung, Vertrieb und rechtliche Rahmenbedingungen gemeinsam als Entscheidungsgrundlage für die politische Ebene aufbereitet.

Zu Frage 17-20:

- *Ist die Finanzierung des 1-2-3-Tickets auch nach wie vor noch gesichert?*
- *Wenn ja, wie?*

- *Wenn ja, wie hoch sind die finanziellen Mittel, die insgesamt dafür aufgewendet werden?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Mit BFG 2021 bzw. BFRG 2021-24 ist die Finanzierung des 123-Klimatickets für Österreich (erste Stufe der angestrebten Tarifreform) ab der für 2021 geplanten Einführung gesichert. Die für alle erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbundorganisationen mit der Einführung des 123-Klimatickets entstehenden, sowie jene mit der Abwicklung des Tickets verbundenen Kosten werden über die Summe aus den erwarteten Fahrgelderlösen und den budgetären Bundesmitteln abgedeckt. Für 2021 stehen zusätzlich zu den Fahrgeldeinnahmen € 95 Mio., für das erste vollständige Jahr 2022 zusätzlich € 150 Mio. aus dem Bundesbudget zur Verfügung. Darüber hinaus ist die Finanzierung auch dauerhaft über das BFRG abgesichert.

Zu Fragen 21-25:

- *Wird man seitens Ihres Ministeriums im Anbetracht der Einführung des 1-2-3-Tickets auch in den Ausbau der Bahninfrastruktur bzw. des öffentlichen Verkehrs investieren?*
- *Wenn ja, welche konkreten Maßnahmen sind geplant?*
- *Wenn ja, wann ist mit einer Umsetzung zu rechnen?*
- *Wenn ja, wie hoch sind die finanziellen Mittel hierfür?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Die Erfolgsfaktoren dafür, dass öffentlicher Verkehr von den Menschen genutzt wird und somit auch einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten kann, sind eine gut ausgebaute Infrastruktur, ein dichtes Verkehrsangebot sowie eine attraktive Tarifgestaltung. Die Verkehrspolitik des Bundes hat hier klare Zielsetzungen und setzt mit Nachdruck Maßnahmen in allen drei Bereichen.

Mit dem ÖBB-Rahmenplan 2021-2026 werden die bisher höchsten Investitionsvolumen der Geschichte des österreichischen Bahnausbaus auf den Weg gebracht. Gemäß dem Regierungsprogramm wird das Investitionsvolumen um 5 Prozent pro Jahr ausgeweitet. 2021 werden Investitionen in Höhe von rund € 2,5 Mrd. getätigt, innerhalb der nächsten 6 Jahre insgesamt € 17,4 Mrd.. Neue Projekte mit einem Gesamtvolumen von rd. € 8 Mrd. werden erstmals bundesseitig finanziert. Es erfolgt ein großangelegter Ausbau des Nahverkehrs in den Ballungsräumen. Das Fortbestehen zahlreicher Regionalbahnen wird gesichert, dafür werden in der Periode von 2021-2026 rund € 1,2 Mrd. zur sukzessiven Modernisierung und Attraktivierung investiert. Zudem werden in den kommenden zwei Jahren rund € 250 Mio. in die Modernisierung von Bahnhöfen und deren Weiterentwicklung zu Mobilitätsdrehscheiben investiert. Es wird ein umfangreiches Elektrifizierungsprogramm umgesetzt.

Im Rahmen der Öffi-Milliarden im Nah- und Regionalverkehr wird auch massiv in die Weiterentwicklung und Elektrifizierung der Privatbahninfrastruktur investiert. Über die gesamte Regierungsperiode von 2020 - 2024 beläuft sich der *zusätzliche*¹ budgetäre Rahmen (inkl. Konjunkturpaket 2021-2023) auf rund € 300 Mio.

Auch ist es dieser Bundesregierung gelungen, *erstmalig* die budgetären Grundlagen zur Realisierung von Stadtregionalbahnen zu schaffen. Hier beläuft sich der budgetäre Rahmen in der Regierungsperiode auf rund € 125 Mio..¹

Betreffend Weiterentwicklung der Privatbahninfrastruktur und erstmaliger Realisierung von Stadtregionalbahnen wird gemeinsam mit den Ländern und betroffenen Städten schrittweise an der Umsetzung einer in Hinblick auf die längeren projektüblichen Vorlaufzeiten bereits

¹ Als Aufsatzpunkt werden die Basiswerte des BFRG 2019-22 (BVA 2019) herangezogen.

bestehenden Projekt-Pipeline gearbeitet. Der Status reicht hier von frühen Gesprächsstadien bis hin zu konkreten Projekt- und Vertragsabstimmungen. Voraussetzung für den Abschluss von konkreten Verträgen und die Projektumsetzung sind jedenfalls Reifegrad und Qualität der Projekte sowie die Einbettung der Projekte in klimagerechte regionale Gesamtverkehrskonzepte, die insbesondere auch die Aktive Mobilität, den Motorisierten Individualverkehr oder auch raumplanerische Aspekte berücksichtigen.

Die Ausweitung des Verkehrsangebots auf der Schiene erfolgt zum einen über die in den Verkehrsdiensverträgen bereits festgelegten Leistungsausweitungstangenten, zum anderen über Zusatzbestellungen, jeweils in Abstimmung mit den Ländern und auf Basis der regionalen Verkehrsplanungen. Ergänzend zur grundsätzlichen Länderkompetenz im Bereich der Zusatzbestellungen finanziert der Bund hier im Sinne der Umsetzung des Regierungsprogramms den überwiegenden Teil der Angebotsausweitungen. Über die gesamte Regierungsperiode von 2020 - 2024 beläuft sich der *zusätzliche*² budgetäre Rahmen (inkl. Konjunkturpaket 2021-2023) auf rund € 920 Mio..

Zu Fragen 26-29:

- *Gab es innerhalb der Koalition Widerstand gegen die Einführung des 1-2-3-Tickets?*
- *Wenn ja, wie stellte sich dieser Konkret dar?*
- *Wenn ja, ist es dennoch gewährleistet, dass das 1-2-3-Ticket in naher Zukunft eingeführt werden kann?*
- *Wenn nein bei 28., warum nicht?*

Es gibt seitens der Bundesregierung ein klares Commitment. Es wird insbesondere auf den im Einklang mit der einstimmigen EntschlieÙung des Nationalrats vom 9.7.2020 betreffend „stufenweise Einführung des 1-2-3 Österreich-Tickets“ stehenden Beschluss der Bundesregierung betreffend „Umsetzung des 123-Klimatickets für Österreich“ vom 29.7.2020 verwiesen.

Leonore Gewessler, BA

² Als Aufsatzpunkt werden die Basiswerte des BFRG 2019-22 (BVA 2019) herangezogen.

