

Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Johannes Margreiter, Kolleginnen und Kollegen
an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie
betreffend Klimaticket**

Das Klimaticket gilt als eines der größten Prestige-Projekte der Bundesregierung. Doch die Kritik häuft sich: Ein Verkehrsökonom der WU, Sebastian Kummer, bezweifelte den zusätzlichen Nutzen des KlimaTickets im Verhältnis zu dessen erheblichen Kosten für den Steuerzahler. Laut Kummer werde viel Geld an Bestandskunden ausgeschüttet, dabei aber nicht auf soziale Treffsicherheit geachtet. Zudem gibt es kaum einen Lenkungseffekt, da im ländlichen Raum weiterhin ein Defizit an öffentlichen Verkehrsangeboten herrsche, während bereits jetzt stark frequentierte Hauptstrecken (wie etwa Wien–Salzburg) noch mehr Fahrgäste gewinnen würden. Nicht zu vergessen die Fehlanreize: Der Pauschalpreis vermehrt unnötigen Verkehr, weil Reisen unternommen würden, die sonst aus Kostengründen unterbleiben würden, warnt Kummer.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

Anfrage:

1. Wie viele Klimatickets insgesamt wurden seit seiner Einführung verkauft (aufgeschlüsselt nach Bundesländern und Monaten)
 - a. Wie viele davon "KlimaTicket Ö Familie"?
 - b. Wie viele davon "KlimaTicket Ö Jugend"?
 - c. Wie viele davon "KlimaTicket Ö Senior"?
 - d. Wie viele davon "KlimaTicket Ö Spezial"?
2. Liegen dem BMK Daten dazu vor, wie viele Käufer des Klimatickets bereits Bestandskunden waren?
 - a. Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
 - b. Wenn nein, warum nicht?
 - c. Wie viele Käufer des Klimatickets hatten davor eine BahnCard?
 - d. Wie viele Käufer des Klimatickets haben davor den öffentlichen Verkehr gar nicht bis selten genutzt?
3. Wie viel hat die Einführung des Klimatickets bislang gekostet?
4. Mit welchen Kosten wird für das Jahr 2022 insgesamt gerechnet?
5. Kann das BMK ausschließen, dass die Mehrkosten des Klima-Tickets von bis zu 252 Millionen Euro im Jahr 2022 aus dem Budgetposten der Bundeszuschüsse an die ÖBB finanziert werden sollen?

6. Welche Maßnahmen setzt das BMK, um trotz erhöhten Andrangs auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu Stoßzeiten jedem Fahrgast zumindest einen Stehplatz zu garantieren?
7. Welche Frist hat sich das BMK gesetzt, eine 2-er Version des Klimatickets zu präsentieren (für je zwei Bundesländer)?
8. Gibt es ein Modell, das Klimaticket sozial treffsicherer zu gestalten, wie zB ein differenziertes Preissystem?


(MARC REITER)


(BRANDSTÄTTER)






(HAYES)

