

ANFRAGE

des Abgeordneten Christian Hafenecker, MA
an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
betreffend **Auswirkungen des Klimatickets auf das heimische Mobilitätsverhalten**

Seit 26. Oktober 2021 ist das sogenannte „Klimaticket“ in Österreich offiziell im Einsatz. Mit der Einführung wurde nicht nur Lob, sondern auch Kritik an dem Vorhaben von Seiten diverser Experten erhoben. Neben der Unübersichtlichkeit und zum Teil Doppelgleisigkeit diverser regionaler Klima- und „Regionentickets“, die bereits bestanden, sind auch die Kosten für den Bund und den Steuerzahler gravierend. Das Klimaticket wird nämlich neben den Erlösen aus den Ticketverkäufen auch durch einen Zuschuss aus dem Bundesbudget finanziert. Für das Jahr 2022 sind im Bundesbudget Mittel in Höhe von 160 Millionen Euro vorgesehen. Die jeweiligen Bundesländer werden mit 100 Millionen Euro aus Bundesmitteln gefördert. Zusätzlich wurden diese Mittel Mitte 2022 auf 80 Millionen Euro auf insgesamt 180 Millionen Euro pro Jahr erhöht.¹ Bereits bei der Einführung des Klimatickets sicherte sich die Ostregion einen Großteil dieses Regionalgeldes. Die westlichen Bundesländer steigen finanziell wesentlich schlechter aus, ebenso wie Menschen in dünnbesiedelten und infrastrukturtechnisch schwach ausgebauten Regionen.

Besonders aber rund um die tatsächlichen Nutzungszahlen und die seither stattgefundenen Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der österreichischen Bürger herrscht weithin Unklarheit und Intransparenz. Wie etwa aus den Antworten der Anfragen 14846/J, 14844/J, 14843/J sowie 14842/J „Kostenübernahme des Klimatickets für Ministeriumsmitarbeiter“ ermittelt werden konnte, erhielten Mitarbeiter der grün-geführten Ressorts, mit Ausnahme des BMK, weil hier Daten dazu fehlten, kostenlose Klimatickets zur Verfügung gestellt, was den Steuerzahler nicht nur weitere knapp 740.000 Euro kostete, sondern auch zu einer Verzerrung der Absatzzahlen führt. Fragwürdige Marketing-Aktionen, wie jene des „Klimaticket-Tattoos“, runden dieses Bild ab. Überdies wird auch kritisiert, dass das Klimaticket besonders Bestandskunden dazu „verleitet“, die Bahn öfter für private Ausflugszwecke zu nutzen und so die ohnehin nicht ausreichenden Kapazitäten gerade zu Pendler-Stoßzeiten überzustrapazieren. In der „Süddeutschen Zeitung“ stand dazu etwa:

Überfüllte Züge vor allem auf den Hauptstrecken an beliebten Reisetagen, die ab und zu sogar von der Polizei geräumt werden müssen, haben zu einer Debatte darüber geführt, ob das Klimaticket schuld sei.

Des Weiteren wurde im Rahmen des Budgets für das Jahr 2024 von der Bundesregierung angekündigt, das Klimaticket für 18-Jährige ein Jahr kostenlos zur Verfügung zu stellen.² Drei Jahre Zeit soll man folglich haben, dieses in Anspruch nehmen zu können. Ganze 120 Millionen Euro pro Jahr sind für diese weitere Verzerrung der tatsächlichen Annahmen und Absatzzahlen des Klimatickets

¹ Zahlen, Daten, Fakten (bmk.gv.at)

² Ab 2024: Ein gratis Jahres-Klimaticket für alle 18-Jährigen | kurier.at

budgetiert. Fraglich ist auch, ob die exklusive und kostenlose Zurverfügungstellung des Klimatickets nicht gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz verstößt und somit eine Diskriminierung darstellt.

In diesem Zusammenhang stellt der unterfertigte Abgeordnete an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

1. Wie viele Klimatickets wurden seit Einführung österreichweit bis zum Stichtag der Anfrage verkauft?
2. Wie viele Klimatickets wurden seit Einführung bis zum Stichtag der Anfrage wieder gekündigt?
 - a. Wie viele Kündigungen waren unterjährig?
 - b. Wie viele Kündigungen waren nach Ablauf?
3. Wie viele Klimatickets wurden seit Einführung österreichweit bis zum Stichtag der Anfrage kostenlos (etwa im Rahmen von Promotionen) ausgegeben?
 - a. Auf welche Kosten beliefen sich diese kostenlosen Klimatickets für Ihr Ressort bzw. den Steuerzahler?
4. Wie viele Klimatickets für Bedienstete Ihres Ressorts wurden seitens Ihres Ressorts und damit auf Kosten der Steuerzahler finanziell gestützt (aufgeschlüsselt nach Jahren)?
 - a. Wie hoch waren dafür die Kosten (aufgeschlüsselt nach Jahren)?
5. Wie viele Klimatickets für Bundesbedienstete wurden seitens des jeweiligen Arbeitgebers und damit auf Kosten der Steuerzahler finanziell gestützt (aufgeschlüsselt nach Ressort und Jahren)?
 - a. Wie hoch waren dafür die Kosten (aufgeschlüsselt nach Ressort und Jahren)?
6. Wie viele Klimatickets für Landessbedienstete wurden seitens des jeweiligen Arbeitgebers und damit auf Kosten der Steuerzahler finanziell gestützt (aufgeschlüsselt nach Land und Jahren)?
 - a. Wie hoch waren dafür die Kosten (aufgeschlüsselt nach Arbeitgeber und Jahren)?
7. Wie viele Klimatickets für sonstige öffentlich Bedienstete wurden seitens des jeweiligen Arbeitgebers und damit auf Kosten der Steuerzahler finanziell gestützt (aufgeschlüsselt nach Land und Jahren)?
 - a. Wie hoch waren dafür die Kosten (aufgeschlüsselt nach Arbeitgeber und Jahren)?
8. Wie viele Klimatickets für sonstige Beschäftigte wurden seitens des jeweiligen Arbeitgebers finanziell gestützt (aufgeschlüsselt nach Arbeitgeber und Jahren)?
 - a. Wie hoch waren dafür die Kosten (aufgeschlüsselt nach Arbeitgeber und Jahren)?
9. Gibt es statistische Erhebungen oder sonstige Daten, inwiefern sich die Einführung des Klimatickets auf das Mobilitätsverhalten der Österreicher ausgewirkt hat?
 - a. Gibt es einen messbaren Einfluss bzw. eine Korrelation mit der Zahl an Pkw-Neuzulassungen und Abmeldungen?
 - i. Ist angedacht, dies zu evaluieren und wenn ja, wann?

- b. Gibt es seitens Ihres Ressorts oder der ÖBB eine Evaluierung bzw. ein Monitoring, inwiefern die Einführung des Klimatickets zu einem erhöhten Passagieraufkommen führte?
10. Wie begründen Sie die exklusive, kostenlose Zurverfügungstellung des Klimatickets für 18.-Jährige für das Jahr 2024?
- a. Gibt es angesichts des zu erwartenden Anstiegs an Bahnfahrern in ganz Österreich Pläne und Vorhaben, diesem zusätzlichen Verkehrsaufkommen adäquat zu begegnen und wenn ja, wie?
 - b. Wie begegnet Ihr Ressort der sich verschärfenden Problematik fehlender (Sitz-)Plätze in den Zügen, gerade zu Pendlerzeiten, aufgrund der steigenden Auslastung durch das Klimaticket (bitte um Nennung konkreter Maßnahmen)?
11. Wie werden die Kosten für die Klimatickets für 18-Jährige errechnet? Erstattet der Steuerzahler die vollen 821 Euro/Ticket an die Verkehrsunternehmen, unabhängig davon, ob das Ticket auch verwendet wird?
12. Inwiefern wird das kostenlose Klimaticket für 18-Jährige bei der Verteilung der Gelder für die Schülerfreifahrt aus dem FIAF berücksichtigt?



