Rechnungshof Österreich

Unabhängig und objektiv für Sie.

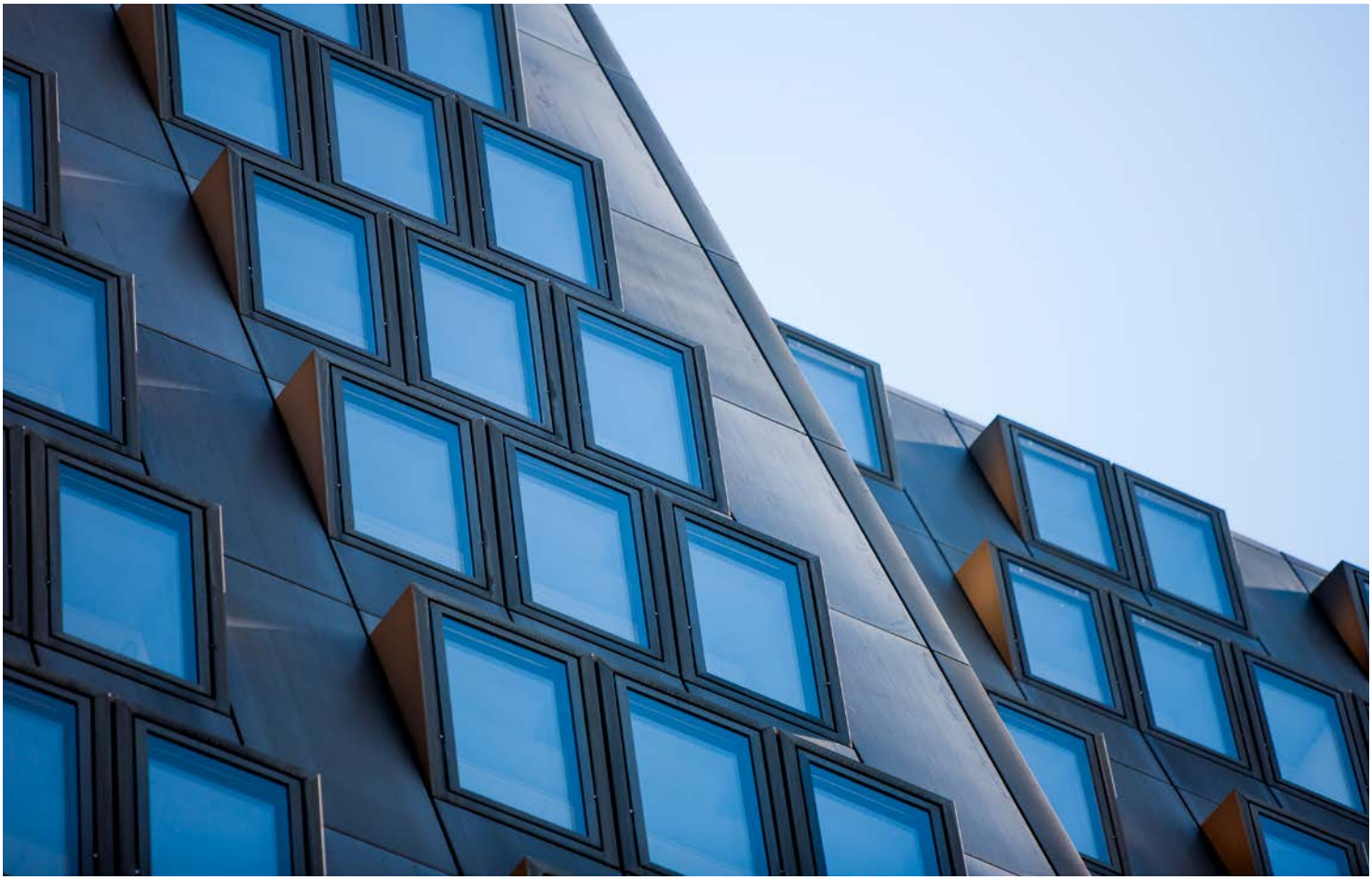
Reihe BUND 2025/38

Reihe OBERÖSTERREICH 2025/6

Reihe SALZBURG 2025/3

KlimaTicket

Bericht des Rechnungshofes



III-243 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXVIII. GP
Rechnungshof GZ 2025-0.851.690 (005.221)

Vorbemerkungen

Vorlage

Der Rechnungshof erstattet dem Nationalrat gemäß Art. 126d Abs. 1 Bundes-Verfassungsgesetz sowie den Landtagen der Länder Oberösterreich und Salzburg gemäß Art. 127 Abs. 6 Bundes-Verfassungsgesetz nachstehenden Bericht über Wahrnehmungen, die er bei einer Gebarungsüberprüfung getroffen hat.

Berichtsaufbau

In der Regel werden bei der Berichterstattung punkteweise zusammenfassend die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Textzahl), deren Beurteilung durch den Rechnungshof (Kennzeichnung mit 2), die Stellungnahme der überprüften Stelle (Kennzeichnung mit 3) sowie die allfällige Gegenäußerung des Rechnungshofes (Kennzeichnung mit 4) aneinandergereiht.

Das in diesem Bericht enthaltene Zahlenwerk beinhaltet allenfalls kaufmännische Auf- und Abrundungen. Der vorliegende Bericht des Rechnungshofes ist nach der Vorlage über die Website des Rechnungshofes www.rechnungshof.gv.at verfügbar.

Prüfkompetenz des Rechnungshofes

Zur Überprüfung der Gebarung des Bundes, der Länder, der Gemeindeverbände, der Gemeinden und anderer durch Gesetz bestimmter Rechtsträger ist der Rechnungshof berufen. Der Gesetzgeber versteht die Gebarung als ein über das bloße Hantieren mit finanziellen Mitteln hinausgehendes Verhalten, nämlich als jedes Verhalten, das finanzielle Auswirkungen (Auswirkungen auf Ausgaben, Einnahmen und Vermögensbestände) hat. „Gebarung“ beschränkt sich also nicht auf den Budgetvollzug; sie umfasst alle Handlungen der prüfungsunterworfenen Rechtsträger, die finanzielle oder vermögensrelevante Auswirkungen haben.

IMPRESSUM

Herausgeber:
Rechnungshof Österreich
1030 Wien, Dampfschiffstraße 2

www.rechnungshof.gv.at
Redaktion und Grafik: Rechnungshof Österreich
Herausgegeben: Wien, im Oktober 2025

AUSKÜNFTE

Rechnungshof
Telefon (+43 1) 711 71 – 8946
E-Mail info@rechnungshof.gv.at
facebook/RechnungshofAT
Twitter: @RHSprecher

FOTOS

Cover, S. 8, 9: Rechnungshof/Achim Bieniek
S. 21: BMK

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis 6

Prüfungsziel 11

Kurzfassung 11

Zentrale Empfehlungen 17

Zahlen und Fakten zur Prüfung 18

Prüfungsablauf und -gegenstand 19

KlimaTicket 20
- Übersicht 20
- Schritte zum KlimaTicket 22

KlimaTicket Österreich 26
- Verkehrs- und umweltpolitische Ziele 26
- Rechtliche Umsetzung 27
- Prognosen und Nachfrage 30
- Zahlungsströme 37
- Erlöse und Aufwendungen 38

Gratis-KlimaTicket Österreich für 18-Jährige 41
- Rahmenbedingungen 41
- Aufwendungen 46
- Evaluierung 48

Regionale Klimatickets 49
- Übersicht 49
- Mittelverwendung 52

KlimaTickets in Oberösterreich und Salzburg 56
- Ausgangslage 56
- Abgeltungsmodelle KlimaTicket Österreich 58
- Prognosen und Nachfrage 59
- Zuschuss regionale Klimatickets 63
- Erlöse und Aufwendungen 65

Begleitforschung und Evaluierung 73
Begleitforschung 73
Kundenzufriedenheit und Verlängerungsreport 76
Evaluierung 78

Schlussempfehlungen 83

Anhang A 88
Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger 88

Anhang B 90
Ressortbezeichnung und -verantwortliche 90

Anhang C 91
Erlöse und Aufwendungen in den Verkehrsverbünden Oberösterreich und Salzburg 91

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Verkaufszahlen und Absatzprognose ____ 32

Tabelle 2: Mit KlimaTickets Österreich zurückgelegte Personenkilometer im Schienenpersonenverkehr ____ 33

Tabelle 3: Plan- und Ist-Erlöse und -Aufwendungen im Zusammenhang mit dem KlimaTicket Österreich (KTÖ) ____ 38

Tabelle 4: Aufwendungen im Zusammenhang mit dem KlimaTicket Österreich ____ 39

Tabelle 5: KlimaTickets Österreich je Altersgruppe im Jahr 2023 ____ 42

Tabelle 6: ÖV-Stammkundschaft in Oberösterreich und Salzburg im Jahr 2023 ____ 43

Tabelle 7: Budgetierte Aufwendungen für das Gratis-KlimaTicket Österreich für 18-Jährige ____ 46

Tabelle 8: Zuschüsse des Bundes für regionale Klimatickets je Land ____ 50

Tabelle 9: Übersicht regionale Klimatickets ____ 51

Tabelle 10: Maßnahmen, für welche die Zuschüsse für regionale Klimatickets verwendet werden konnten ____ 52

Tabelle 11: Vorgesehene Verwendung der Zuschüsse für regionale Klimatickets (im Durchrechnungszeitraum) ____ 53

Tabelle 12: Verkaufszahlen regionale Klimatickets und KlimaTicket Österreich ____ 60

Tabelle 13: Angebot und Nachfrage im regionalen Busverkehr ____ 61

Tabelle 14: Verwendung der Zuschüsse für das regionale Klimaticket in Oberösterreich ____ 63

Tabelle 15: Verwendung der Zuschüsse für das regionale Klimaticket in Salzburg ____ 64

Tabelle 16: Erlöse aus dem KlimaTicket Österreich _____ 65

Tabelle 17: Abgeltungen aus dem KlimaTicket Österreich sowie Zuschüsse und Erlöse im Zusammenhang mit den regionalen Klimatickets _____ 66

Tabelle 18: Zuschüsse des Bundes für regionale Klimatickets für Angebotserweiterungen _____ 71

Tabelle 19: Einflussfaktoren auf die Nachfrage im öffentlichen Verkehr ____ 78

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Maßnahmen und Ziele des KlimaTickets ____ 21

Abbildung 2: Schritte zum „Österreich-Ticket“ bzw. zum KlimaTicket Österreich ____ 22

Abbildung 3: Umsetzung Projekt KlimaTicket ____ 24

Abbildung 4: Abgeltungsmodelle KlimaTicket Österreich ____ 28

Abbildung 5: Zahlungsströme KlimaTicket Österreich aus Sicht des Verkehrsministeriums ____ 37

Abbildung 6: Abgeltungen, Zuschüsse und Erlöse im Zusammenhang mit KlimaTickets ____ 65

Abbildung 7: Aufteilung der Abgeltung aus dem KlimaTicket Österreich ____ 67

Abbildung 8: Aufteilung der Abgeltung aus dem KlimaTicket Österreich in Oberösterreich ____ 69

Abbildung 9: Verteilung der Mittel für regionale Klimatickets ____ 70

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
Art.	Artikel
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
bzw.	beziehungsweise
CO_2	Kohlenstoffdioxid
COVID	corona virus disease (Coronaviruskrankheit)
d.h.	das heißt
etc.	et cetera
EUR	Euro
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
i.d.g.F.	in der geltenden Fassung
inkl.	inklusive
KG	Kommanditgesellschaft
km^2	Quadratkilometer
m.b.H.	mit beschränkter Haftung
Mio.	Million
Mrd.	Milliarde
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
OÖ	Oberösterreich
OÖVV	OÖ Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg. & Co KG
ÖV	öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
rd.	rund
RH	Rechnungshof
SVV	Salzburger Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.

t	Tonne
TZ	Textzahl
u.a.	unter anderem
z.B.	zum Beispiel

KLIMATICKET

Das KlimaTicket Österreich war ab 26. Oktober 2021 auf fast allen öffentlichen Verkehrsmitteln in ganz Österreich gültig. In der Folge waren schrittweise in allen Ländern auch regionale Klimatickets mit Gültigkeit im jeweiligen Land erhältlich. Mit der Einführung dieser Tickets setzten das Verkehrsministerium sowie die Verkehrsverbünde drei unterschiedliche verkehrspolitische Maßnahmen zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs:

- ein Ticket für alle öffentlichen Verkehrsmittel,
- zusätzliches Geld für ein neues Verkehrsangebot,
- Senkung der Kosten für Jahresnetzkarten.

HOHE NACHFRAGE

Im Jahr 2023 wurden etwa doppelt so viele KlimaTickets Österreich verkauft wie prognostiziert. Dem Verkehrsministerium war nicht bekannt, auf welche Kundengruppe die wesentlich über den Erwartungen liegende Nachfrage zurückzuführen war – auf Neukundinnen und Neukunden oder auf Personen, die aus anderen Ticketkategorien zum KlimaTicket Österreich wechselten.

In den überprüften Ländern Oberösterreich und Salzburg zeigten die Maßnahmen zur Angebotsverbesserung deutliche Wirkung auf die Fahrgastnachfrage. Insbesondere in Salzburg, mit einem gut ausgebauten Angebot im öffentlichen Verkehr, bewirkte darüber hinaus die Tarifreduktion durch das regionale Klimaticket eine deutlich höhere Fahrgastnachfrage. Aus Sicht des RH war es deshalb zweckmäßig, mit den Zuschüssen des Bundes zu den regionalen Klimatickets einen Maßnahmenmix aus Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr und Reduktion des Tarifniveaus zu finanzieren.

FINANZIELLE ABGELTUNG

Für das KlimaTicket Österreich waren im Jahr 2024 Budgetzuschüsse in Höhe von 182 Mio. EUR notwendig (Oktober 2021 bis Ende 2024: 520 Mio. EUR). Die Zuschüsse des Verkehrsministeriums für regionale Klimatickets beliefen sich im selben Jahr auf 214 Mio. EUR (Oktober 2021 bis Ende 2024: 610 Mio. EUR). Angesichts des finanziellen Mitteleinsatzes sollten die volkswirtschaftlichen Auswirkungen der infolge des KlimaTickets Österreich geänderten Verkehrsmittelwahl abgeschätzt und den Gesamtkosten der Maßnahme gegenübergestellt werden.

BUDGETZUSCHÜSSE 2024
für KlimaTicket Österreich und regionale Klimatickets

396
Mio. EUR

GRATIS-KLIMATICKET ÖSTERREICH FÜR 18-JÄHRIGE

Da das Verkehrsministerium davon ausging, dass die Altersgruppe der jungen Erwachsenen beim KlimaTicket Österreich unterrepräsentiert war, führte es im Jahr 2024 das Gratis-KlimaTicket Österreich für 18-Jährige ein. Es erwartete nach einer Anlaufphase Aufwendungen in Höhe von bis zu 108 Mio. EUR pro Jahr (bzw. im Zeitraum 2024 bis 2028: 330 Mio. EUR).

Eine nachvollziehbare Abwägung zwischen den für dieses Angebot erforderlichen finanziellen Mitteln und einem alternativen Mitteleinsatz für Infrastrukturausbau oder Ausweitung des Angebots im öffentlichen Verkehr erfolgte nicht.

Weiters stellte der RH fest, dass die Marktdurchdringung des KlimaTickets Österreich in dieser Altersgruppe mit Abstand am höchsten war.

Das Gratis-KlimaTicket Österreich für 18-Jährige wurde mit 19. April 2025 eingestellt.

WIRKUNGSBEREICH

- Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
- Land Oberösterreich
- Land Salzburg

KlimaTicket

Prüfungsziel

Der RH überprüfte von Juni bis Oktober 2024 die Gebarung des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, des Landes Oberösterreich, des Landes Salzburg, der OÖ Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg. & Co KG sowie der Salzburger Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H. Er beurteilte die Rechtmäßigkeit, Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit der Aufgabenerfüllung im Zusammenhang mit den verkehrspolitischen Maßnahmen, die bei der Einführung des KlimaTickets Österreich und der regionalen Klimatickets gesetzt wurden. Der überprüfte Zeitraum umfasste im Wesentlichen die Jahre 2019 bis 2023.

Im Hinblick auf die am 1. April 2025 in Kraft getretene Novelle des Bundesministeriengesetzes richtet der RH seine Empfehlungen an das nunmehr zuständige Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur.

Kurzfassung

KlimaTicket Österreich

Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (in der Folge: **Verkehrsministerium**) setzte sich 2021 im „Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich“ das verkehrspolitische Ziel, den Anteil der Verkehrsleistung mit Verkehrsträgern des Umweltverbunds (öffentlicher Verkehr, Radverkehr etc.) deutlich zu steigern. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs definierte es die Handlungsfelder Infrastrukturausbau, Angebotsverbesserung und Tarifgestaltung. In allen drei Handlungsfeldern setzte das Verkehrsministerium seither deutlich mehr Mittel ein. Das KlimaTicket Österreich stellte eine Tarifgestaltungsmaßnahme dar. Es war ab 26. Oktober 2021 auf fast allen öffentlichen Verkehrsmitteln in ganz Österreich gültig. (TZ 2, TZ 3)

Parallel dazu zahlte das Verkehrsministerium Zuschüsse an alle Länder für die Einführung regional gültiger Klimatickets sowie Angebotserweiterungen im öffentlichen Verkehr. Ab März 2022 waren in sämtlichen Ländern regionale Klimatickets erhältlich. (TZ 12)

Auswirkung auf das Klima

Das Verkehrsministerium erwartete, dass 70 % des durch das KlimaTicket Österreich bewirkten Mehrverkehrs im Schienenpersonenverkehr ansonsten mit dem Pkw zurückgelegt würden. Es ging von einer Reduktion der Treibhausgasemissionen um 0,11 Mio. t CO_2-Äquivalente im Jahr 2024 allein durch Verlagerungen von Pkw-Fahrten auf den Schienenpersonenverkehr aus. Die gesamten Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors betrugen im Jahr 2023 rd. 20 Mio. t CO_2-Äquivalente. Ein vergleichbares Ziel zur Reduktion von Treibhausgasemissionen durch Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den Busverkehr existierte nicht. (TZ 4)

Das Verkehrsministerium schätzte nicht ab, welche sonstigen volkswirtschaftlichen Auswirkungen – neben der Reduktion der Treibhausgasemissionen – die geänderte Verkehrsmittelwahl hatte. Weitere volkswirtschaftliche Vorteile des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr waren z.B. geringere Luftschadstoffemissionen und Fahrzeugbetriebskosten, weniger Unfälle mit Personenschäden, weniger Lärmbelastung sowie geringeres Stauaufkommen. (TZ 22)

Prognosen und Nachfrage

Das Verkehrsministerium beauftragte ein externes Beratungsunternehmen mit folgender Prognose: Wie viele KlimaTickets Österreich werden zum vorgegebenen Tarif laut Regierungsprogramm 2020–2024 voraussichtlich verkauft und welcher Erlösentgang ist dadurch bei den Verkehrsverbünden bzw. Verkehrsunternehmen zu erwarten? Eine Abschätzung der Nachfrageentwicklung bei einem niedrigeren oder höheren Tarif, wie dies z.B. für die regionalen Klimatickets in Oberösterreich und Salzburg erfolgte, beauftragte das Verkehrsministerium nicht. Nur das externe Beratungsunternehmen hatte Einblick in die zugrunde liegenden Daten und die exakte Modellierung der Nachfrage-Prognose. Dadurch waren die in hoch aggregierter Form vorliegenden Ergebnisse der Prognose für die einzelnen Akteure nur rudimentär nachvollziehbar; dies fiel umso mehr ins Gewicht, als diese Werte die Basis für hohe Zahlungsflüsse waren. Außerdem verfügte das externe Beratungsunternehmen und nicht das Verkehrsministerium über das gesamte Know-how zu den Prognosen darüber, welche Wirkungen das KlimaTicket Österreich auf die Nachfrage hatte. Vertiefte Auswertungen oder weiterführende Prognosen für zukünftige

Maßnahmen waren daher nur durch externe Folgeaufträge und nicht ministeriumsintern möglich. (TZ 6)

Im Jahr 2023 wurden etwa doppelt so viele KlimaTickets Österreich (243.754) verkauft wie prognostiziert (124.000). Dem Verkehrsministerium war nicht bekannt, auf welche Kundengruppe die wesentlich über den Erwartungen liegende Nachfrage zurückzuführen war: auf die Neukundinnen und Neukunden oder auf Personen, die aus anderen Ticketkategorien zum KlimaTicket Österreich wechselten. (TZ 6)

Erlöse und Aufwendungen – KlimaTicket Österreich

Obwohl das Verkehrsministerium 2024 mehr als doppelt so viele KlimaTickets Österreich wie prognostiziert verkaufte, erhöhten sich seine Aufwendungen lediglich um 36 % gegenüber der Prognose. Dies war auf die mit einem Teil der Verkehrsverbünde vereinbarte Pauschalabgeltung und den einkalkulierten Risikoaufschlag zurückzuführen. Weiters stiegen die mit dem KlimaTicket Österreich gefahrenen Personenkilometer im Schienenpersonenverkehr weniger stark als die Verkaufszahlen. Dadurch waren niedrigere Zuschüsse aus dem Bundesbudget erforderlich als geplant: 2024 nur 181,95 Mio. EUR statt 197,44 Mio. EUR und von Oktober 2021 bis Ende 2024 nur 520 Mio. EUR statt 613 Mio. EUR. (TZ 8)

Gratis-KlimaTicket Österreich für 18-Jährige

Das Verkehrsministerium identifizierte insbesondere junge Erwachsene nach dem Schulabschluss bzw. am Ende ihrer Ausbildungsphase als sensible Zielgruppe, da sich diese in einer Lebensphase befänden, in der sich individuelle Mobilitätsroutinen herausbildeten und festigten. Es führte daher im Jahr 2024 das Gratis-KlimaTicket Österreich für 18-Jährige ein und rechnete mit Aufwendungen von bis zu 108 Mio. EUR pro Jahr dafür (bzw. im Zeitraum 2024 bis 2028: 330 Mio. EUR). Eine Abwägung zwischen den für dieses Gratis-Angebot erforderlichen finanziellen Mitteln und einem alternativen Mitteleinsatz in den Bereichen Infrastrukturausbau bzw. Angebotserweiterung im öffentlichen Verkehr erfolgte nicht. (TZ 9, TZ 10)

Für die Zielgruppe der jungen Erwachsenen gab es keine Analysen, welche Faktoren zu einer Nutzung des öffentlichen Verkehrs führten und welche Hindernisse ihr entgegenstanden. Es war z.B. nicht bekannt, ob der Preis des Tickets die entscheidungsrelevante Hürde für eine verstärkte Nutzung des öffentlichen Verkehrs war oder ob andere Faktoren eine größere Rolle spielten, etwa ein zu geringes Angebot in ländlichen Regionen. (TZ 9)

Außerdem gab es keine Analysen zur längerfristigen Nutzung des öffentlichen Verkehrs nach der Inanspruchnahme der Gratis-KlimaTickets Österreich für 18-Jährige und keine darauf aufbauenden Ziele. Das Verkehrsministerium untersuchte auch nicht, ob bzw. in welchem Ausmaß ein preislich gestaffelter Übergang von günstigen Jugendtickets zum KlimaTicket Österreich Jugend junge Erwachsene zur Stammkundschaft im öffentlichen Verkehr heranführen könnte. (TZ 9)

Der Ansatz des Verkehrsministeriums, dass es sich bei den jungen Erwachsenen um eine unterrepräsentierte Kundengruppe handelte, war für den RH nicht nachvollziehbar. Die Marktdurchdringung des KlimaTickets Österreich in der Altersgruppe der jungen Erwachsenen war mit Abstand am höchsten. In den Ländern Oberösterreich und Salzburg waren junge Erwachsene in einem deutlich höheren Ausmaß ÖV-Stammkundinnen und ÖV-Stammkunden als Erwachsene. (TZ 9)

Regionale Klimatickets

Die Ticketstruktur vor Einführung der regionalen Klimatickets in den Ländern war sehr heterogen. Drei von neun Ländern verfügten über keine verbundweite Jahresnetzkarte, in den anderen sechs lagen die Ticketpreise für regionale streckenbezogene Jahreskarten bzw. verbundweite Jahresnetzkarten weit auseinander; sie kosteten zwischen 365 EUR und 2.400 EUR. (TZ 12)

Der Bund stellte ab 2021 jährlich 100 Mio. EUR (wertgesichert) zur Verfügung und verteilte sie gemäß dem Bevölkerungsschlüssel an die Verkehrsverbünde. Diese hatten im Gegenzug regionale Klimatickets zu einem Preis anzubieten, der zum Preis des KlimaTickets Österreich in einem angemessenen Verhältnis stehen sollte. Zudem war die Auszahlung der Mittel an die Bedingung geknüpft, dass das KlimaTicket Österreich und das regionale Klimaticket im jeweiligen Verkehrsverbund erhältlich waren. Ab 2022 stellte der Bund den Verkehrsverbünden eine weitere dauerhafte Finanzierung in Höhe von 80 Mio. EUR jährlich (wertgesichert) zur Verfügung, die er ebenfalls gemäß Bevölkerungsschlüssel verteilte. Die zusätzlichen Mittel dienten dazu, Verkehrsverbünde ohne landesweite Jahresnetzkarte um 365 EUR zur weiteren Preisreduktion zu bewegen und die Wirkung dieser Tarifmaßnahme mit begleitenden Angebotsverbesserungen zu erhöhen. Bereits im März 2022 gab es in allen Ländern regionale Klimatickets. Die Tarife für Jahresnetzkarten reduzierten sich dadurch in einzelnen Ländern um bis zu 75 %. (TZ 12)

Die Zuschüsse des Verkehrsministeriums für regionale Klimatickets beliefen sich im Zeitraum Oktober 2021 bis Ende 2024 auf 610 Mio. EUR. Die Länder verwendeten knapp mehr als die Hälfte der Mittel dafür, die Tarife für ihre regionalen Jahresnetzkarten zu senken. Die verbleibenden Mittel standen für Angebotserweiterungen oder Vertriebsmaßnahmen zur Verfügung. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung

zeichnete sich ab, dass ein Teil der Mittel des Bundes für Angebotserweiterungen im vereinbarten Zeitraum nicht verbraucht werden konnte. Ein Grund dafür war u.a. die lange Vorlaufzeit für Bestellungen von Schienenverkehrsleistungen. (TZ 13)

Oberösterreich und Salzburg

Die Verkaufszahlen des KlimaTickets Österreich waren in den Verkehrsverbünden Oberösterreich und Salzburg deutlich höher als erwartet. Insbesondere in Oberösterreich wurden im Jahr 2023 die Prognosen um mehr als das 3,5-Fache überschritten. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung konnte weder das Verkehrsministerium noch die OÖ Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg. & Co KG (**OÖVV**) erklären, woher die zusätzlichen Kundinnen und Kunden kamen. Damit kannten sie deren Nutzerverhalten nicht und wussten auch nicht, ob eventuell das Angebot an diese verstärkte Nachfrage angepasst werden sollte. (TZ 17)

In Salzburg verblieb der überwiegende Anteil der Abgeltung aus dem KlimaTicket Österreich (durchschnittlich 68 % im Zeitraum 2021 bis 2024) bei der Salzburger Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H. (**SVV**). Diese verwendete die Mittel insbesondere zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs und des regionalen Busverkehrs.

Während das Verkehrsministerium mit der OÖVV eine Pauschalabgeltung vereinbarte, rechnete die OÖVV mit den städtischen Verkehrsunternehmen in Linz, Wels und Steyr stückgenau ab. Die unerwartet hohen Verkaufszahlen des KlimaTickets Österreich reduzierten in der Folge kontinuierlich den Anteil der bei der OÖVV verbleibenden Abgeltung (durchschnittlich 15 % im Zeitraum 2021 bis 2024). (TZ 19)

Die Verkaufszahlen des KlimaTickets Oberösterreich (2023: 31.378) entwickelten sich in etwa wie prognostiziert (2023: 30.064) und lagen deutlich über den 10.600 verkauften Verbund-Jahreskarten vor Einführung des KlimaTickets Oberösterreich.

Die SVV hatte aufgrund der günstigen Jahresnetzkarte (myRegio-Jahresticket) schon vor Einführung des KlimaTickets Salzburg eine gute Ausgangsposition. Die hohen Verkaufszahlen (2023: 54.622) des preislich nur gering veränderten KlimaTickets Salzburg führte die SVV auf Nachholeffekte des erst kurz vor der COVID-19-Pandemie eingeführten myRegio-Jahrestickets zurück (Prognose 2023: 37.245). (TZ 17)

In beiden Ländern zeigten die mit den Mitteln für regionale Klimatickets finanzierten Maßnahmen zur Angebotsverbesserung deutliche Wirkung auf die Fahrgastnachfrage. In Salzburg verzeichneten insbesondere die Buslinien mit Angebotserweiterungen einen deutlichen Fahrgastzuwachs um 78 %. (TZ 17)

Begleitforschung

Das Verkehrsministerium ermittelte im Rahmen einer Nachfrageerhebung die jährlich im Schienenpersonenverkehr mit dem KlimaTicket Österreich zurückgelegten Personenkilometer, um anhand der Ergebnisse den Abgeltungsbetrag für die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu ermitteln. Es bezeichnete diese Nachfrageerhebung gegenüber den teilnehmenden Kundinnen und Kunden des KlimaTickets Österreich als wissenschaftliche Begleitforschung. Allerdings war für den RH nicht ersichtlich, worin der wissenschaftliche Forschungsaspekt abseits der Erhebung der Beförderungsleistungen lag – speziell die klimatischen Auswirkungen des KlimaTickets Österreich waren kaum erforscht. (TZ 20)

Das Verkehrsministerium beauftragte jährlich eine Online-Kundenzufriedenheitsbefragung unter Nutzerinnen und Nutzern des KlimaTickets Österreich sowie der regionalen Klimatickets. Eine Befragung der Nicht-Kundinnen und Nicht-Kunden fand nicht statt. Dadurch wurde ein für die wissenschaftliche Forschung zum KlimaTicket wesentlicher Personenkreis nicht berücksichtigt. Hingegen hatte das Land Oberösterreich in der Verkehrserhebung 2022 die Autofahrerinnen und Autofahrer zusätzlich nach Optionen für einen Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel befragt. (TZ 15, TZ 19, TZ 20)

Auf Basis seiner Feststellungen hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

ZENTRALE EMPFEHLUNGEN

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur

- Die volkswirtschaftlichen Auswirkungen (z.B. geringere Luftschadstoffemissionen und Fahrzeugbetriebskosten, weniger Unfälle mit Personenschäden, weniger Lärmbelastung sowie geringeres Stauaufkommen) der infolge des KlimaTickets Österreich geänderten Verkehrsmittelwahl wären abzuschätzen und den Gesamtkosten der Maßnahme gegenüberzustellen. (TZ 22)

- Vor der gezielten Förderung bestimmter Altersgruppen wäre zu erheben, wie deren Nutzerverhalten im öffentlichen Verkehr ausgestaltet ist. Dabei wäre darauf zu achten, welche Faktoren die Nutzung des öffentlichen Verkehrs beeinflussen. Es wäre zu untersuchen, ob es regionale Unterschiede gibt, die mit der Versorgungsqualität mit öffentlichem Verkehr zusammenhängen, und ob der Preis des Tickets die entscheidungsrelevante Hürde für eine verstärkte Nutzung ist. (TZ 9)

- Eine Ausdehnung des Durchrechnungszeitraums für die Verwendung der Zuschüsse des Bundes für die regionalen Klimatickets wäre zu erwägen, sodass der Durchrechnungszeitraum mit dem Planungshorizont der Verkehrsverbünde für Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr besser vereinbar ist. (TZ 13)

- Bei der künftigen Ausgestaltung der Begleitforschung bzw. bei den Kundenzufriedenheitsbefragungen wäre zu erwägen, auch Nicht-Kundinnen und Nicht-Kunden des KlimaTickets bzw. Nicht-Nutzerinnen und Nicht-Nutzer des öffentlichen Verkehrs zu befragen. (TZ 20)

OÖ Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg. & Co KG

- Für die drei städtischen Verkehrsunternehmen in Linz, Wels und Steyr wäre eine der tatsächlichen Nutzung des öffentlichen Verkehrs entsprechende Abgeltung des KlimaTickets Österreich zu verhandeln. (TZ 19)

Zahlen und Fakten zur Prüfung

Klimaticket					
wesentliche Rechtsgrundlagen	• Klimaticketgesetz, BGBl. I 75/2021 i.d.g.F. • Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie über die Einführung des Klimatickets, BGBl. II 363/2021 i.d.g.F.				
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**Veränderung 2021 bis 2024**
KlimaTickets	Anzahl in Jahresäquivalenten[1]				in %
KlimaTicket Österreich	118.524[2]	175.128	243.754	293.742	148
KlimaTicket Oberösterreich	14.396[2]	21.037	31.378	38.331	166
KlimaTicket Salzburg	–	46.760[3]	54.911	64.680	38[3]
Erlöse und Aufwendungen					
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**Summe 2021 bis 2024**
KlimaTicket Österreich	in Mio. EUR				
Erlöse	16,61	135,94	195,90	244,05	592,49
Aufwendungen/Abgeltungen	46,49	273,32	366,54	426,00	1.112,35
Budgetzuschuss KlimaTicket Österreich	**29,88**	**137,38**	**170,64**	**181,95**	**519,85**
Zuschüsse regionale Klimatickets	**14,62**	**182,82**	**198,53**	**213,81**	**609,78**

Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: BMK; OÖVV; SVV

[1] Ein Jahresäquivalent entspricht einer Nutzungsdauer eines KlimaTickets von zwölf Monaten im jeweiligen Kalenderjahr.
[2] Einführung des KlimaTickets Österreich und des KlimaTickets Oberösterreich im Herbst 2021; hochgerechnet auf ein Jahr
[3] Einführung des KlimaTickets Salzburg Anfang 2022, Veränderung 2022 bis 2024

Prüfungsablauf und -gegenstand

1 (1) Der RH überprüfte von Juni bis Oktober 2024 die Gebarung des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, des Landes Oberösterreich, des Landes Salzburg, der OÖ Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg. & Co KG (**OÖVV**) sowie der Salzburger Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H. (**SVV**). Er beurteilte die Rechtmäßigkeit, Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit der Aufgabenerfüllung im Zusammenhang mit den verkehrspolitischen Maßnahmen, die bei der Einführung des KlimaTickets gesetzt wurden. Im Hinblick auf die am 1. April 2025 in Kraft getretene Novelle des Bundesministeriengesetzes[1] richtet der RH seine Empfehlungen an das nunmehr zuständige Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (in der Folge beide: **Verkehrsministerium**)[2].

Ferner holte der RH Informationen beim Bundesministerium für Finanzen (in der Folge: **Finanzministerium**) ein, bei der Stadt Salzburg, der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation, der ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft, der Wiener Linien GmbH & Co KG, bei Unternehmen, die mit der Konzeption und Einführung des KlimaTickets Österreich bzw. der regionalen Klimatickets befasst waren, sowie bei Expertinnen und Experten aus Wissenschaft und Forschung.

(2) Ziel der Gebarungsüberprüfung war die Beurteilung

- der verkehrspolitischen Ziele und der fachlichen Planungsgrundlagen zum KlimaTicket Österreich sowie zu den regionalen Klimatickets,
- der rechtlichen Umsetzung des KlimaTickets Österreich sowie der Vertragsstrukturen mit den verschiedenen Systempartnern (Bund, Länder, Verkehrsverbünde, kommunale Verkehrsbetriebe),
- der Abgeltungsmodelle und der Finanzierungsflüsse zwischen den Systempartnern,
- des Gratis-KlimaTickets Österreich für 18-Jährige,
- der Begleitforschung sowie der Evaluierung des KlimaTickets Österreich.

Der überprüfte Zeitraum umfasste im Wesentlichen die Jahre 2019 bis 2023. Sofern für die Beurteilung relevant, berücksichtigte der RH auch Sachverhalte außerhalb dieses Zeitraums.

(3) Zu dem im Mai 2025 übermittelten Prüfungsergebnis nahm die OÖVV im Juli 2025 und das Verkehrsministerium im August 2025 Stellung. Das Land Oberösterreich, das Land Salzburg und die SVV verzichteten auf eine Stellungnahme. Der

[1] BGBl. I 10/2025

[2] Die Angelegenheiten des Verkehrs ressortierten im überprüften Zeitraum zu wechselnden Ministerien, siehe dazu Anhang B, Tabelle A. Der RH verwendet im Folgenden einheitlich die Bezeichnung Verkehrsministerium.

RH erstattete seine Gegenäußerung an das Verkehrsministerium im Oktober 2025. Gegenüber der OÖVV verzichtete er auf eine Gegenäußerung.

KlimaTicket

Übersicht

2 (1) Das KlimaTicket Österreich war ab 26. Oktober 2021 auf fast allen öffentlichen Verkehrsmitteln[3] in ganz Österreich gültig. Die Preise für das KlimaTicket Österreich (Stand Ende 2024) gestalteten sich wie folgt:

- Das KlimaTicket Österreich Classic für Erwachsene von 26 bis 64 Jahre kostete 1.095 EUR.
- Das KlimaTicket Österreich Jugend (bis 25 Jahre), Senior (ab 65 Jahren) und Spezial (für Menschen mit Behinderung) kostete 821 EUR.
- Der Aufpreis für die Kategorie Familie[4] betrug jeweils 110 EUR.

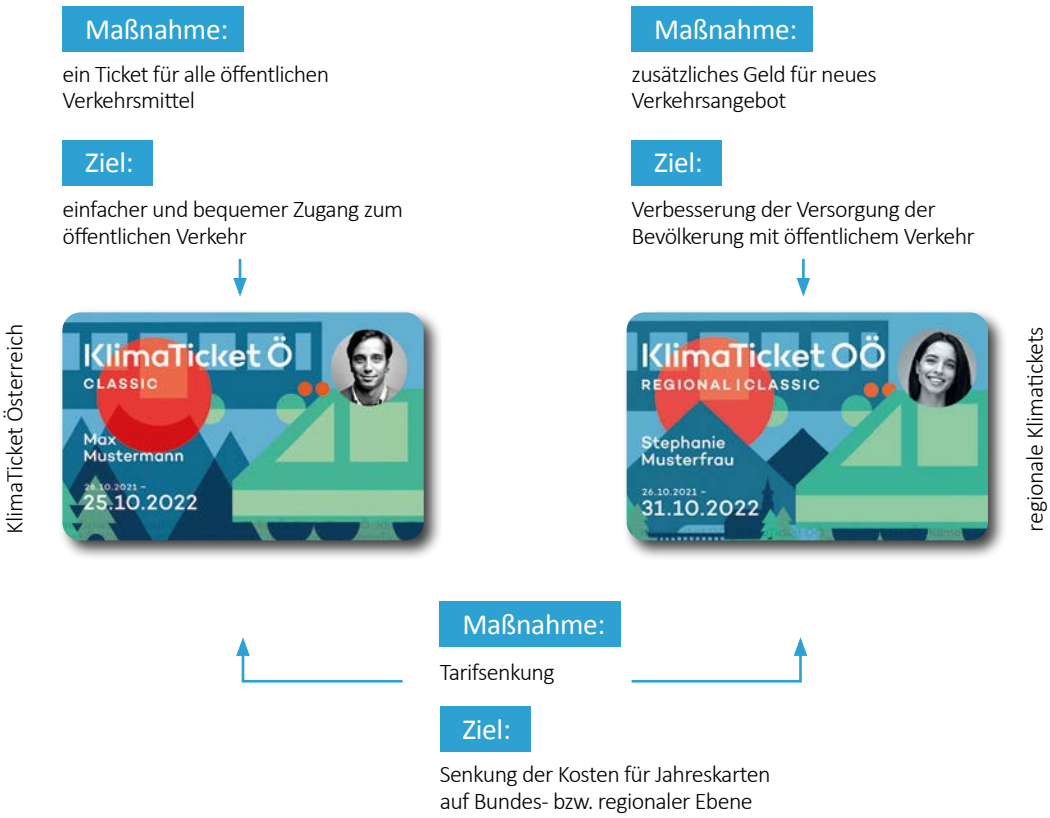
Ab Anfang 2022 gab es in allen Ländern auch regionale Klimatickets.

(2) Mit der Einführung des KlimaTickets Österreich sowie der regionalen Klimatickets setzten das Verkehrsministerium und die Verkehrsverbünde drei unterschiedliche verkehrspolitische Maßnahmen zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs (**ÖV**) um:

[3] Ausgenommen waren einige vor allem touristisch genutzte Verbindungen.

[4] Mitnahme von bis zu vier Kindern bis 15 Jahre

Abbildung 1: Maßnahmen und Ziele des KlimaTickets



Quelle: BMK; Darstellung: RH

Das gemeinsame Ticket für alle öffentlichen Verkehrsmittel und die Tarifsenkung für österreichweit gültige Jahresnetzkarten wurden durch die Einführung des Klima-Tickets Österreich umgesetzt (TZ 4 bis TZ 8).

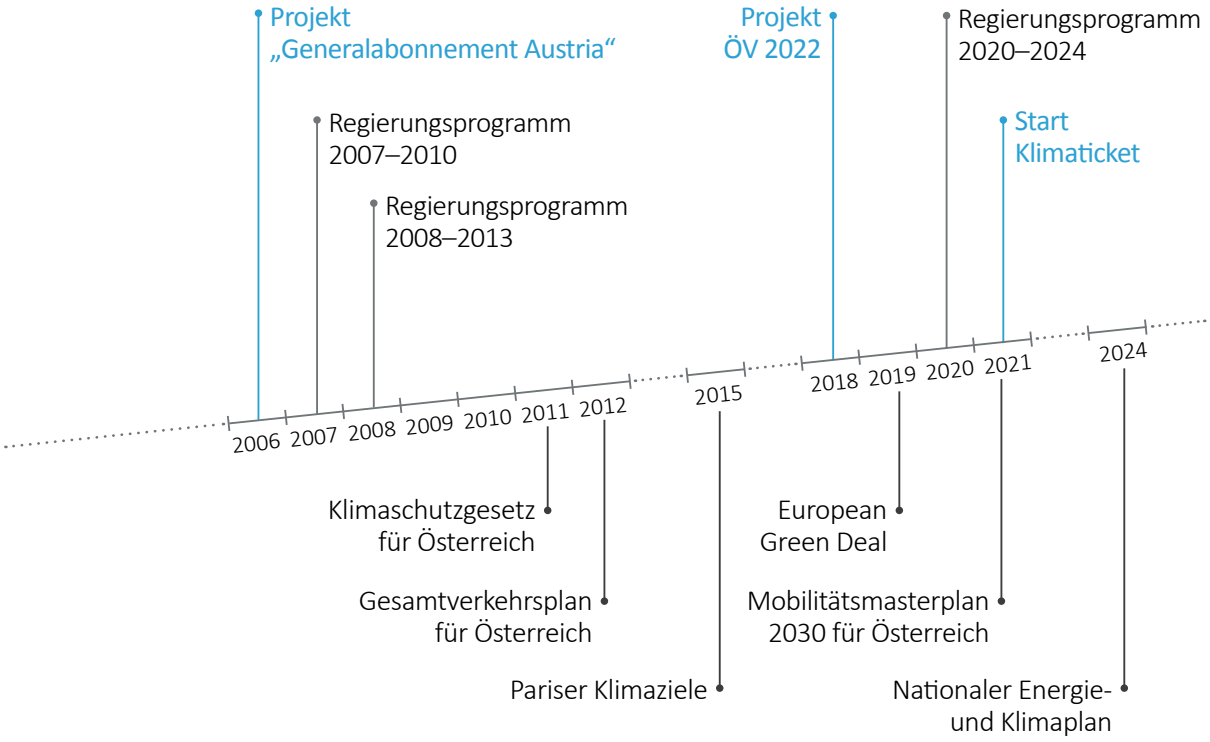
Zusätzliches Geld aus dem Bundesbudget zur Verbesserung des Angebots im öffentlichen Verkehr sowie zur Senkung bzw. Angleichung der Tarife für Jahresnetzkarten auf Ebene der Verkehrsverbünde wurde durch die Einführung der regionalen Klimatickets bereitgestellt (TZ 12 bis TZ 14).

Im April 2022 führte das Verkehrsministerium das Gratis-KlimaTicket Österreich Bundesheer/Zivildienst ein, im Oktober 2023 jenes für den Freiwilligendienst und das Umweltjahr und im Juli 2024 das Gratis-KlimaTicket Österreich für 18-Jährige (zu Letzterem siehe TZ 9 bis TZ 11).

Schritte zum KlimaTicket

3.1 (1) Die Umsetzung eines österreichweit gültigen Tickets – KlimaTicket Österreich – im Jahr 2021 war das Ergebnis jahrelanger Überlegungen und Vorarbeiten relevanter verkehrspolitischer Akteure. Die folgende Abbildung gibt einen Überblick über damit in Zusammenhang stehende verkehrs- und umweltpolitische Meilensteine:

Abbildung 2: Schritte zum „Österreich-Ticket“ bzw. zum KlimaTicket Österreich



ÖV = öffentlicher Verkehr

Quelle: BMK; Darstellung: RH

Bereits ab 2006 versuchten die Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde in Österreich, die Möglichkeiten der Einführung eines Generalabonnements – nach Schweizer Vorbild – zur Benützung aller öffentlichen Verkehrsmittel auszuloten. Ein erster Entwurf eines Vertrags für die Einnahmenaufteilung wurde 2007 vorgelegt, allerdings nie unterzeichnet. Als Preis für ein solches Ticket wurden damals rd. 2.400 EUR kalkuliert; als Verkaufspreis rd. 1.500 EUR diskutiert.

Das Regierungsprogramm 2007–2010 rückte die „Einführung eines für alle öffentlichen Verkehrsmittel in Österreich gültigen Fahrausweises („Österreich-Ticket“)“ erstmals in den Vordergrund. Das darauffolgende Regierungsprogramm 2008–2013 hielt fest, dass es einer kundengerechteren Gestaltung des Nahverkehrsangebots bedürfe, u.a. durch ein „Österreich-Ticket“. Die damals zuständige Verkehrsministe-

rin[5] verfolgte diese Idee 2009 allerdings nicht weiter und sah die Budgetmittel des Verkehrsressorts besser im Infrastrukturausbau und in der Angebotsverbesserung investiert.

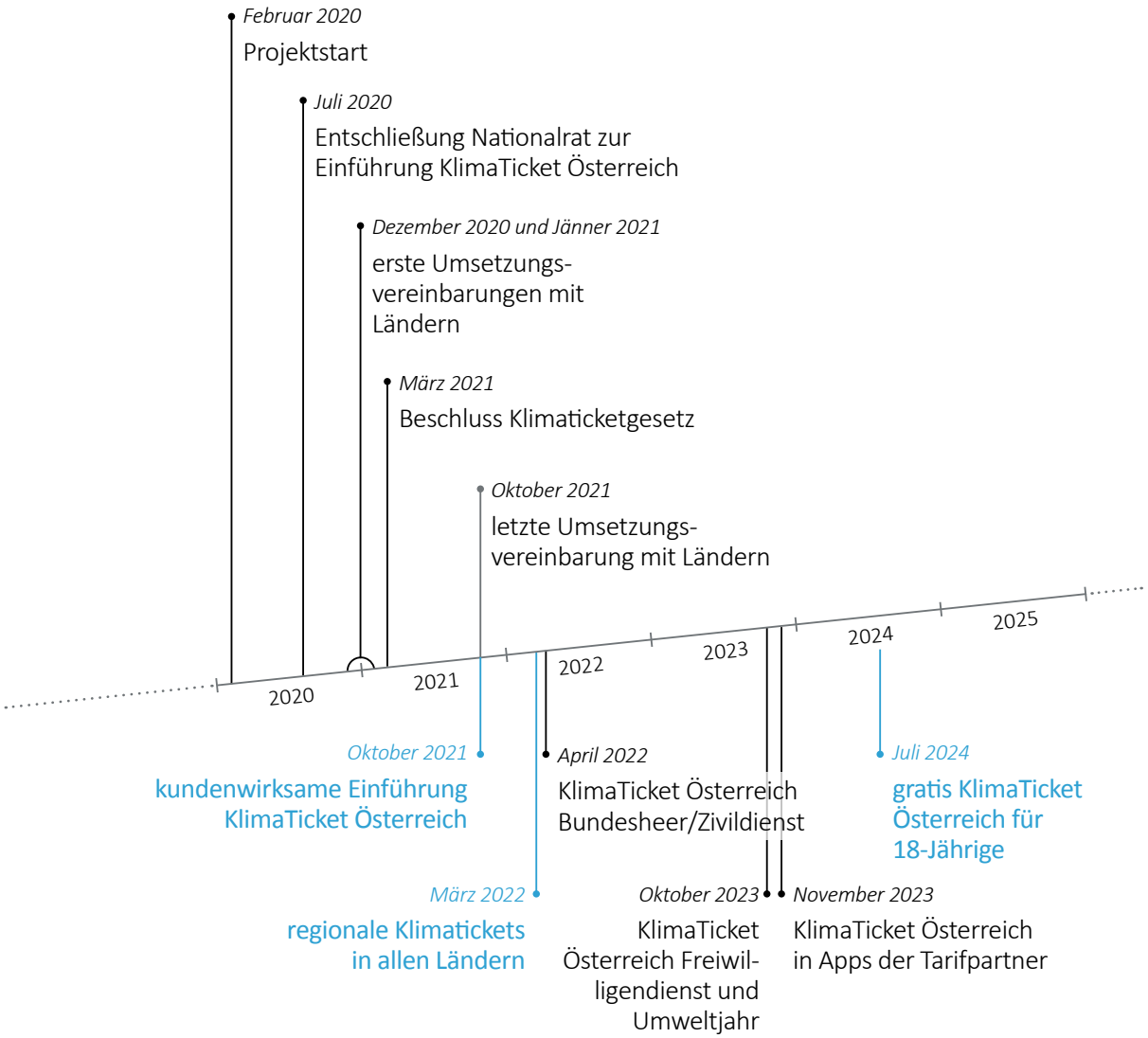
Mit Beschluss der Landesverkehrsreferentenkonferenz 2018 wurde schließlich das Projekt „ÖV 2022“ – in Zusammenarbeit zwischen dem damaligen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und den Ländern, Verkehrsverbünden, städtischen Verkehrsunternehmen sowie der ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft – gestartet. Ziel war es, eine Verbesserung des Kundennutzens durch tarifliche und vertriebliche Innovationen voranzutreiben; als konkrete Vorschläge wurden genannt:

- eine eindeutige Kundenkennung im öffentlichen Verkehr umzusetzen sowie
- die Grundlagen für die Harmonisierung der Tariflandschaft in Form eines „Österreich-Tickets“ zu schaffen.

[5] Doris Bures

(2) Laut Regierungsprogramm 2020–2024 sollten mit dem „1-2-3-Österreich-Ticket zur Erreichung der Klimaziele“ österreichweite und regionale Jahresnetzkarten aus Mitteln des Bundes umgesetzt werden. Die folgende Abbildung zeigt die Umsetzungsschritte seit 2020:

Abbildung 3: Umsetzung Projekt KlimaTicket



Quelle: BMK; Darstellung: RH

Das Verkehrsministerium setzte sich 2021 im „Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich“ das verkehrspolitische Ziel, den Anteil der Verkehrsleistung mit Verkehrsträgern des Umweltverbunds[6] deutlich zu steigern.[7] Im Bereich des öffentlichen Verkehrs definierte es die Handlungsfelder

- Infrastrukturausbau,
- Angebotsverbesserungen und
- Tarifgestaltung.

In allen drei Handlungsfeldern setzte das Verkehrsministerium seither deutlich mehr Mittel ein. Das KlimaTicket Österreich stellte eine Maßnahme im Handlungsfeld Tarifgestaltung dar.

3.2 Der RH hielt fest, dass seit den ersten Bestrebungen bis zur tatsächlichen Einführung eines gemeinsamen Tickets für den öffentlichen Verkehr in Österreich 15 Jahre vergingen. Erst mit dem dritten Regierungsprogramm, das ein „Österreich-Ticket“ vorsah, konnte das Vorhaben tatsächlich realisiert werden.

Der RH hob hervor, dass das KlimaTicket Österreich schließlich innerhalb von 1,5 Jahren umgesetzt wurde. Möglich war dies nach Ansicht des RH u.a. aufgrund der Vorarbeiten, die mit dem Projekt „ÖV 2022“ hinsichtlich Harmonisierung der Tariflandschaft bereits geleistet worden waren, und auch aufgrund der Finanzierungszusage durch den Bund.

Der RH erachtete es als positiv, dass das KlimaTicket Österreich im Zusammenwirken mehrerer verkehrspolitischer Maßnahmen (Infrastrukturausbau, Angebotserweiterung) und nicht allein als Tarifmaßnahme umgesetzt wurde. Das Verkehrsministerium setzte im Zuge seiner Einführung auch im Handlungsfeld Angebotserweiterung deutlich mehr Mittel ein.

[6] öffentlicher Verkehr, Radverkehr, Fußgängerverkehr

[7] von 30 % im Jahr 2021 auf 47 % im Jahr 2030

KlimaTicket Österreich

Verkehrs- und umweltpolitische Ziele

4.1 Das Verkehrsministerium setzte sich im Hinblick auf die Umwelt- und Klimaziele mit dem in TZ 2 dargestellten Maßnahmenpaket das Ziel, eine Verlagerung der Mobilität vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr zu erreichen. Mit dem KlimaTicket Österreich sollten im Bereich des Schienenpersonenverkehrs in den Jahren 2022 bis 2025 jährlich 251 Mio. bis 266 Mio. Personenkilometer mehr zurückgelegt werden. Dies würde einer Nachfragesteigerung von knapp 2 % gegenüber der Verkehrsleistung[8] des Jahres 2019 entsprechen. Die ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft ging in ihrer Markt- und Potenzialanalyse von einer etwas geringeren Nachfragesteigerung aufgrund der Einführung des KlimaTickets Österreich und der regionalen Klimatickets aus.

Das Verkehrsministerium erwartete, dass 70 % des durch das KlimaTicket Österreich bewirkten Mehrverkehrs im Schienenpersonenverkehr ansonsten mit dem Pkw zurückgelegt würden.[9] Aufgrund der wesentlich geringeren Treibhausgasemissionen im öffentlichen Verkehr ging es von einer Reduktion der Treibhausgasemissionen von 0,04 Mio. t CO_2-Äquivalenten pro Jahr allein durch Verlagerungen von Fahrten vom Pkw auf den Schienenpersonenverkehr aus. Die gesamten Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors betrugen im Jahr 2023 rd. 20 Mio. t CO_2-Äquivalente[10]; mit dem KlimaTicket sollten diese um 0,2 % gesenkt werden. Eine vergleichbare Abschätzung zur Reduktion von Treibhausgasemissionen durch Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den Busverkehr bzw. auf städtische Verkehrsmittel existierte nicht.

4.2 Der RH merkte an, dass das Verkehrsministerium in seiner Abschätzung der klimatischen Auswirkungen des KlimaTickets Österreich ausschließlich die Reduktion der Treibhausgasemissionen berücksichtigte, die durch die Verlagerung von Fahrten auf den Schienenpersonenverkehr erzielt wurde. Eine vergleichbare Abschätzung zur Reduktion der Treibhausgasemissionen durch die Verlagerung auf den Busverkehr bzw. die städtischen Verkehrsmittel gab es nicht.

Der RH empfahl dem Verkehrsministerium, bei der Abschätzung der klimatischen Auswirkungen des KlimaTickets Österreich künftig nicht nur Verlagerungen von Pkw-Fahrten auf den Schienenpersonenverkehr, sondern auch Verlagerungen auf den Busverkehr bzw. auf die städtischen Verkehrsmittel zu berücksichtigen.

[8] Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr 2019: 13,4 Mrd. Personenkilometer

[9] 30 % dieses Mehrverkehrs hätte es ohne KlimaTicket Österreich nicht gegeben.

[10] Das Klimaschutzgesetz, BGBl. I 106/2011 i.d.g.F., sah für den Verkehrssektor eine Höchstmenge von 21,8 Mio. t CO_2-Äquivalenten im Jahr 2019 vor.

Die durch die Einführung des KlimaTickets Österreich erwartete Reduktion der Treibhausgasemissionen war aus Sicht des RH in Anbetracht der Gesamtemissionen des Verkehrssektors eher gering. Der RH verwies auf seine Empfehlung in TZ 22, die volkswirtschaftlichen Auswirkungen der geänderten Verkehrsmittelwahl abzuschätzen.

Der RH merkte an, dass die durch das KlimaTicket Österreich erwartete Nachfragesteigerung im Schienenpersonenverkehr mit knapp 2 % österreichweit eher als gering einzustufen war. Die ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft ging in ihrer Markt- und Potenzialanalyse von einer noch geringeren Nachfragesteigerung aufgrund der Einführung des KlimaTickets Österreich und der regionalen Klimatickets aus.

Rechtliche Umsetzung

5.1 (1) Das KlimaTicket Österreich wurde 2021 mit dem Klimaticketgesetz[11] eingeführt. Die Anerkennung des KlimaTickets Österreich in fast allen öffentlichen Verkehrsmitteln in Österreich wurde wie folgt geregelt:

- Das Verkehrsministerium schloss mit allen Ländern bzw. Verkehrsverbünden sowie mit einzelnen Städten bzw. städtischen Verkehrsunternehmen Umsetzungsvereinbarungen ab. Diese regelten die Anerkennung des KlimaTickets Österreich im jeweiligen Verbundgebiet sowie die dafür zustehende Abgeltung.
- Im Schienenpersonenverkehr implementierte das Verkehrsministerium das KlimaTicket Österreich mittels Verordnung[12]. Die Klimaticket-Verordnung war auf jene Verkehrsverbindungen anzuwenden, auf denen ein Eisenbahnverkehrsunternehmen das Einnahmenrisiko[13] trug.

Die Finanzierung des KlimaTickets Österreich oblag dem Bund. Dieser folgte für die Abgeltung der Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen dem Grundsatz der Erlösverantwortung: Die Abgeltung stand somit dem zu, der durch die Anerkennung des KlimaTickets Österreich einen Erlösentgang hatte.

(2) Von Dezember 2020 bis Oktober 2021 schloss das Verkehrsministerium Umsetzungsvereinbarungen mit sämtlichen Ländern bzw. Verkehrsverbünden sowie mit einzelnen Städten und städtischen Verkehrsunternehmen ab. Die Verkehrsverbünde, Städte und städtischen Verkehrsunternehmen verpflichteten sich, das Klima-

[11] BGBl. I 75/2021 i.d.g.F.

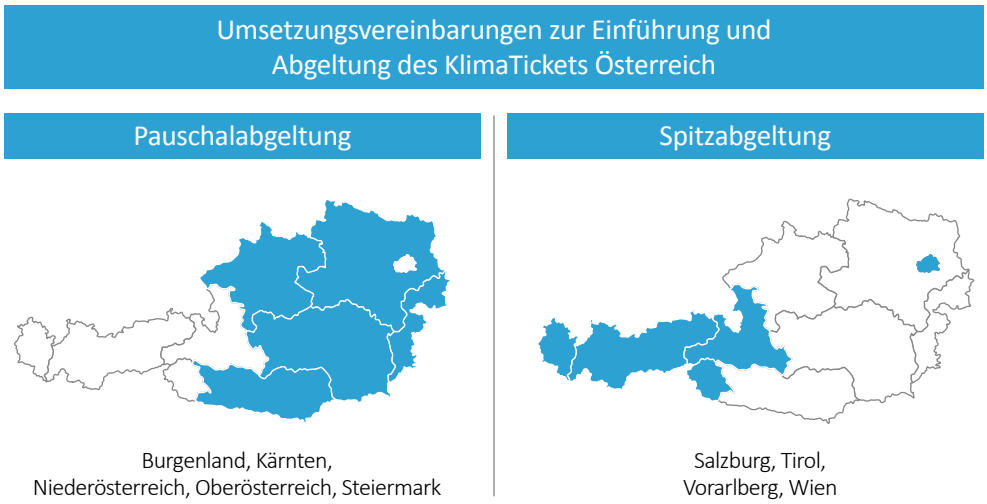
[12] Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie über die Einführung des Klimatickets, BGBl. II 363/2021 i.d.g.F. (in der Folge: **Klimaticket-Verordnung**)

[13] Die Einnahmen aus Ticketverkäufen werden nicht an den Besteller der Verkehrsleistung (z.B. Verkehrsverbund) abgeführt, sondern verbleiben beim Verkehrsunternehmen, das die Verkehrsleistung erbringt.

Ticket Österreich im Verbundgebiet als Fahrschein anzuerkennen. Zugleich verpflichtete sich das Verkehrsministerium, den durch die Anerkennung des KlimaTickets Österreich entstehenden Erlösentgang auszugleichen.

Zur Festlegung des (erwarteten) Erlösentgangs sowie der dafür zustehenden Abgeltung verhandelte das Verkehrsministerium zwei verschiedene Abgeltungsmodelle:

Abbildung 4: Abgeltungsmodelle KlimaTicket Österreich



Quelle: BMK; Darstellung: RH

Die Länder Salzburg, Tirol, Vorarlberg und Wien hatten bereits Erfahrungen mit günstigen regionalen Jahresnetzkarten und entschieden sich für das Modell der Spitzabgeltung. Die Abgeltung bemaß sich an der Anzahl der tatsächlich verkauften KlimaTickets Österreich und konnte somit erst am Ende der Abrechnungsperiode festgestellt werden.

Die Länder Burgenland, Kärnten, Niederösterreich, Oberösterreich und Steiermark, die vor der Einführung der regionalen Klimatickets über keine verbundweiten Jahresnetzkarten[14] verfügten, wählten das Modell der Pauschalabgeltung. Mit ihnen vereinbarte das Verkehrsministerium vorab die Zahlung eines pauschalen Entgelts, das sich an den prognostizierten Verkaufszahlen des KlimaTickets Österreich[15] im jeweiligen Verkehrsverbund und dem dadurch bewirkten Erlösentgang bemaß. Lagen die tatsächlichen Verkaufszahlen unter oder über dem angenommenen Wert, hatte dies keinen Einfluss auf die vereinbarte Abgeltung.

14 In den Verkehrsverbünden Oberösterreich bzw. Steiermark gab es lediglich streckenbezogene Jahreskarten.

15 zuzüglich 10 % Risikoaufschlag und abzüglich eines degressiven Abschlags für die Anlaufphase

Aufgrund der wesentlich über den Erwartungen liegenden Verkaufszahlen des KlimaTickets Österreich verhandelten sämtliche Länder, die sich ursprünglich für die Pauschalabgeltung entschieden hatten, zusätzlich zur Pauschalabgeltung eine variable Abgeltungskomponente bis zu einer bestimmten Höhe. Das Verkehrsministerium beabsichtigte, im Jahr 2025 sämtliche Umsetzungsvereinbarungen zu evaluieren.

(3) Die Klimaticket-Verordnung galt für Verkehrsverbindungen, auf denen ein Eisenbahnverkehrsunternehmen das Einnahmenrisiko trug.[16] Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung waren vier Eisenbahnverkehrsunternehmen von der Klimaticket-Verordnung erfasst. Diese Eisenbahnverkehrsunternehmen mussten das KlimaTicket Österreich anerkennen.

Im Gegenzug erhielten sie eine Abgeltung, die den Erlösentgang durch die Einführung des KlimaTickets Österreich ausgleichen sollte. Die Abgeltung war nutzungsabhängig und bemaß sich an der Anzahl der mit dem KlimaTicket Österreich im jeweiligen Verkehrsunternehmen zurückgelegten Personenkilometer. Zur Berechnung der Abgeltung setzte das Verkehrsministerium eine marktübliche Rendite (Yield) an. Zusätzlich erhielten die Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Vertriebsprovision für den Verkauf des KlimaTickets Österreich an ihren personenbedienten Vertriebsstellen und eine sogenannte „Kundenverwanderungsprämie“ für Stammkundinnen und Stammkunden, die nunmehr ein KlimaTicket Österreich kauften.

5.2 Der RH erachtete die Vielzahl an Abgeltungsmodellen (Spitzabgeltung, Pauschalabgeltung, verschiedene Mischformen) als komplex. Er verwies in diesem Zusammenhang auf die detaillierte Darstellung der Abgeltungen bei den Verkehrsverbünden Oberösterreich bzw. Salzburg in TZ 16 bzw. TZ 19. Der RH verkannte nicht, dass die Vielzahl an Abgeltungsmodellen das Ergebnis aus Verhandlungen zwischen dem Verkehrsministerium und verschiedenen Verhandlungspartnern mit unterschiedlichen Ausgangslagen und Verhandlungspositionen war. Dennoch war er der Ansicht, dass die einheitliche Abgeltung aller Vertragspartner (Verkehrsverbünde) mehr Transparenz und Effizienz schaffen würde.

Angesichts der weit über den Erwartungen liegenden Verkaufszahlen des KlimaTickets Österreich und der Finanzierungsverantwortung des Bundes beurteilte der RH die pauschale Abgeltung auf Basis initialer Absatzprognosen als nicht mehr adäquat. Die Abgeltung auf Basis tatsächlicher Verkaufszahlen erachtete er hingegen als zweckmäßig und sachgerecht.

[16] Die Verordnung war auch auf kommerziell erbrachte, fahrplangebundene Busverkehre anzuwenden, auf denen die Tarife eines österreichischen Eisenbahnverkehrsunternehmens galten (z.B. ÖBB Intercitybus).

Der RH empfahl dem Verkehrsministerium, im Zuge der im Jahr 2025 geplanten Evaluierung der Umsetzungsvereinbarungen mit den Verkehrsverbünden einheitliche Abgeltungsparameter auf Basis tatsächlicher Verkaufszahlen zu vereinbaren.

5.3 Das Verkehrsministerium sagte in seiner Stellungnahme zu, die Abgeltungsmodelle stärker zu vereinheitlichen und dabei die tatsächlichen Verkaufszahlen zu berücksichtigen. Dabei müsse jedoch – mit Blick auf womöglich weiter ansteigende Verkaufszahlen – auf budgetäre Planungssicherheit geachtet und die Unter- bzw. Überfinanzierung der Länder bzw. Verkehrsverbünde vermieden werden.

Prognosen und Nachfrage

6.1 (1) Das Verkehrsministerium beauftragte im November 2020 ein externes Beratungsunternehmen mit folgender Prognose:

- Wie viele KlimaTickets Österreich werden zum vorgegebenen Tarifmodell gemäß Regierungsprogramm 2020–2024 voraussichtlich verkauft und
- welcher Erlösentgang ist dadurch bei den Verkehrsverbünden bzw. Verkehrsunternehmen zu erwarten.

Eine Abschätzung, wie sich die Nachfrage bei einem niedrigeren oder höheren Tarif entwickeln würde, beauftragte das Verkehrsministerium nicht. Eine solche Abschätzung gab es etwa für die regionalen Klimatickets in Oberösterreich und Salzburg (TZ 17). Das im Verkehrsministerium angesiedelte Verkehrsmodell Österreich wurde nicht angewendet. Mit diesem können Auswirkungen verschiedener verkehrspolitischer Maßnahmen (z.B. Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, Veränderung der Kosten für die einzelnen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer) auf die Nachfrage modelliert werden.

Die Basis für die Berechnungen des externen Beratungsunternehmens bildeten Verkaufsdaten der Verkehrsverbünde (z.B. Anzahl der Jahresnetzkarten im Verbundgebiet) sowie der Eisenbahnverkehrsunternehmen (z.B. Anzahl der ÖBB-Österreichcards). Die gesamte Datenbasis für die Prognosen war ausschließlich dem externen Beratungsunternehmen bekannt.[17]

[17] Einzelne Verkehrsverbünde beauftragten ein anderes externes Beratungsunternehmen, um die Vorgehensweise bei der Erstellung der Prognosen methodisch nachzuvollziehen.

Die Prognose des Beratungsunternehmens definierte im Wesentlichen folgende drei Zielgruppen:

- Kundengruppe A: rationale Wechslerinnen und Wechsler
  Personen, die bereits vor Einführung des KlimaTickets Österreich häufig den öffentlichen Verkehr nutzten und mehr als 1.095 EUR pro Jahr dafür ausgaben.[18] Die Annahme war, dass diese Kundengruppe vollständig auf das KlimaTicket Österreich umsteigen und ihr Fahrverhalten im Alltag wenig verändern würde. Sie würde durch die Preissenkung zukünftig weniger zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs beitragen (Mitnahmeeffekt).
- Kundengruppe B: Upgrade aus Bequemlichkeit
  Personen, die bereits zuvor gelegentlich mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs waren, jedoch weniger als 1.095 EUR pro Jahr dafür ausgaben.[19] Laut Annahme würde ein Teil dieser Kundengruppe aus Bequemlichkeit zum KlimaTicket Österreich wechseln, obwohl es sich finanziell nicht auszahlte. Diese Kundengruppe würde durch den höheren Ticketpreis zukünftig mehr zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs beitragen und hätte dementsprechend einen Anreiz, mehr Wege mit diesem zurückzulegen.
- Kundengruppe C: Neukundinnen und Neukunden
  Personen, die den öffentlichen Verkehr zuvor nicht oder nur gelegentlich nutzten und durch das günstigere und bequemere Ticket eine geringere Einstiegshürde für den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr hätten. Das war die Hauptzielgruppe der verkehrspolitischen Maßnahme. Fahrten, die bislang mit dem motorisierten Individualverkehr (z.B. Pkw) zurückgelegt wurden, würden zukünftig mit dem umweltfreundlicheren öffentlichen Verkehr absolviert. Durch die Tarifeinnahmen dieser Kundengruppe stünde mehr Geld zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung.

Die vom Verkehrsministerium beauftragten Prognosen gingen von einem Absatz von 124.000 KlimaTickets Österreich pro Jahr aus:

- 110.000 Kundinnen und Kunden, die schon bisher ihre Alltagswege im öffentlichen Verkehr zurückgelegt hatten (Kundengruppen A und B[20]), und
- 14.000 Kundinnen und Kunden, die neu für den öffentlichen Verkehr gewonnen werden konnten (Kundengruppe C).

Eine detaillierte, räumlich differenzierte Prognose (z.B. Unterschiede Stadt und Land) gab es nicht.

[18] z.B. teurere Jahresnetzkarten des jeweiligen Verkehrsverbunds, ÖBB-Österreichcards oder eine Kombination aus Jahresnetzkarte des Verkehrsverbunds mit ÖBB-Vorteilscard für Fahrten im Fernverkehr

[19] z.B. kurzfristige Zeitkarten (Monatskarten) oder Karten für kurze Wegstrecken oder gelegentliche Fernverkehrsfahrten

[20] davon ein Drittel der Kundengruppe A und zwei Drittel der Kundengruppe B

Die prognostizierten Verkaufszahlen je Verkehrsverbund bildeten die Basis für die Verhandlungen über die Abgeltung des Bundes für den Erlösentgang bei den Verkehrsverbünden.

(2) Die Verkaufszahlen des KlimaTickets Österreich entwickelten sich wie folgt:

Tabelle 1: Verkaufszahlen und Absatzprognose

KlimaTicket Österreich	Prognose[1]	Ist		Differenz Ist zu Prognose	
		2022	2023	2022	2023
Ticketkategorie	in Jahresäquivalenten[2]			in %	
KlimaTicket Classic[3]	88.500	96.265	133.929	+9	+51
KlimaTicket Jugend[4]	21.145	50.884	69.869	+141	+230
KlimaTicket Senior[5]	13.355	23.258	28.607	+76	+116
KlimaTicket Bundesheer/ Zivildienst/Freiwilligendienst[6]	–[6]	4.721	11.349	–	–
KlimaTicket gesamt	**124.000**[7]	**175.128**	**243.754**	**+41**	**+97**

Rundungsdifferenzen möglich Quelle: BMK

1 initiale Mittelfristprognose für Zeitpunkt nach einer Anlaufphase
2 Ein Jahresäquivalent entspricht einer Nutzungsdauer eines KlimaTickets von zwölf Monaten im jeweiligen Kalenderjahr.
3 inklusive Classic Familie und Spezial
4 inklusive Jugend Familie
5 inklusive Senior Familie
6 Das KlimaTicket Österreich Bundesheer/Zivildienst/Freiwilligendienst wurde 2022 bzw. 2023 eingeführt.
7 Rundungsdifferenz bei Prognosewert gesamt um 1.000, da ursprünglich Prognosen in Tausender-Schritten

Gesamthaft betrachtet wurden im Jahr 2023 etwa doppelt so viele KlimaTickets Österreich verkauft wie prognostiziert. Dem Verkehrsministerium war nicht bekannt, auf welche Kundengruppe (Neukundinnen und Neukunden oder Personen, die aus anderen Ticketkategorien zum KlimaTicket Österreich wechselten) die wesentlich über den Erwartungen liegende Nachfrage zurückzuführen war.

(3) Das Verkehrsministerium hatte keine valide Gesamtübersicht über die Anzahl der kostenfrei erworbenen bzw. vergünstigt bezogenen KlimaTickets Österreich. Darunter fielen u.a. vom Arbeitgeber bezahlte Jobtickets oder von Land bzw. Gemeinde bezuschusste Tickets, z.B. über eine Förderung im Rahmen der Wohnbauförderung.[21]

Die Kundenzufriedenheitsbefragung 2023 (TZ 21) zeigte folgendes Ergebnis:

- 88 % der Befragten gaben an, ihr KlimaTicket Österreich bzw. ihr regionales Klimaticket selbst gekauft zu haben.

21 Darunter waren nicht die kostenlosen KlimaTickets Österreich Bundesheer/Zivildienst/Freiwilligendienst oder das Gratis-KlimaTicket Österreich für 18-Jährige subsumiert.

- 10 % bekamen es als Jobticket vom Arbeitgeber.
- Die übrigen 2 % gaben an, ihr Ticket von einer anderen Person zur Verfügung gestellt bzw. erstattet bekommen zu haben.

Laut Auskunft des Verkehrsministeriums war die genaue Erhebung dieser Zahlen nicht möglich, da z.B. ein Jobticket nicht direkt als solches gekauft werden konnte, sondern der Arbeitgeber dem Bediensteten den Kaufpreis rückerstattete. In Salzburg konnten Betriebe die Jobtickets für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter direkt über die SVV bestellen, wodurch die SVV eine Übersicht über aktive regionale Klimatickets als Jobtickets hatte.

(4) Das Verkehrsministerium beauftragte jährliche Erhebungen, wie viele Personenkilometer im Schienenpersonenverkehr mit KlimaTickets Österreich zurückgelegt wurden (TZ 20). Mit den Befragungsdaten wurde der Anteil der Verlagerung vom Pkw auf den öffentlichen Verkehr ermittelt:

Tabelle 2: Mit KlimaTickets Österreich zurückgelegte Personenkilometer im Schienenpersonenverkehr

	Prognose		Zähldaten	
	2022	2023	2022	2023
	in 1.000 Personenkilometern			
Fahrtstrecken mit KlimaTickets Österreich	1.551	1.556	2.144	2.915
davon				
Mehrverkehr	*251*	*256*	*429*	*729*
verlagert von Pkw auf Bahn[1]	*176*	*179*	*322*	*525*
	in Mio. t CO_2-Äquivalenten			
Reduktion CO_2-Ausstoß	0,04	0,04	0,06	0,11

[1] als konservativer Ansatz im Rahmen der Begleitforschung nach unten korrigierter Wert (2022: 15 % anstatt 20 % Verlagerung; 2023: 18 % anstatt 22 % Verlagerung)

Quelle: BMK

Der Verlagerungseffekt vom Pkw auf den Schienenpersonenverkehr – und damit auch die Reduktion von Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor – war im Jahr 2023 mehr als doppelt so hoch wie prognostiziert. Dadurch wurden 2023 rd. 0,5 % der gesamten Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors vermieden.

6.2 Der RH anerkannte, dass das Verkehrsministerium eine Prognose darüber erstellen ließ, welcher Erlösentgang durch die Einführung des KlimaTickets Österreich bei den Verkehrsverbünden und Verkehrsunternehmen zu erwarten war. Damit gab es eine fachliche Grundlage für die Verhandlungen über die Abgeltung des Bundes für den Erlösentgang.

Er kritisierte jedoch, dass nur das externe Beratungsunternehmen einen Einblick in die zugrunde liegenden Daten und die exakte Modellierung der Nachfrage-Prognose hatte. Dies führte aus Sicht des RH dazu, dass die in hoch aggregierter Form vorliegenden Ergebnisse der Prognose für die einzelnen Akteure nur rudimentär nachvollziehbar waren, obwohl diese Werte die Basis für hohe Zahlungsflüsse darstellten. Der RH gab weiter zu bedenken, dass somit auch sämtliches Know-how für die Prognosen über die Auswirkungen des KlimaTickets Österreich auf die Nachfrage beim externen Beratungsunternehmen und nicht im Verkehrsministerium angesiedelt war. Vertiefte Auswertungen (z.B. über regionale Auswirkungen auf die Nachfrage) oder weiterführende Prognosen für zukünftige Maßnahmen (z.B. Förderung der Zielgruppe der jungen Erwachsenen) waren nur durch externe Folgeaufträge und nicht ministeriumsintern möglich.

Der RH empfahl dem Verkehrsministerium, vor Umsetzung einer wesentlichen verkehrspolitischen Maßnahme, wie der Einführung des KlimaTickets Österreich, einen transparenten Planungsprozess durchzuführen. Dabei wären sämtliche Daten und die exakten Modellierungsschritte allen relevanten Akteuren im öffentlichen Bereich zur Verfügung zu stellen, um analysieren zu können, welche Kundengruppen stärker oder schwächer angesprochen wurden als erwartet.

Der RH kritisierte, dass das Verkehrsministerium die Nachfrageentwicklung und den daraus resultierenden Erlösentgang nur für ein Tarifmodell abschätzen ließ und nicht auch für niedrigere oder höhere Tarife, wie dies beispielsweise für die regionalen Klimatickets in Oberösterreich und Salzburg erfolgte.

Der RH empfahl dem Verkehrsministerium, die Auswirkungen von Tarifmaßnahmen auf die Nachfrage räumlich differenzierter zu betrachten und z.B. Nutzergruppen im Hinblick auf die öffentliche Verkehrsanbindung zu unterscheiden.

Aus Sicht des RH wären Synergieeffekte aus den Prognosen über die Wirkung des KlimaTickets Österreich mit den Simulationen des ebenfalls im Verkehrsministerium angesiedelten Verkehrsmodells Österreich möglich gewesen.

Der RH empfahl dem Verkehrsministerium, künftig zu prüfen, ob für die Modellierung der Wirkung von wesentlichen verkehrspolitischen Maßnahmen ministeriumsinternes Know-how aufgebaut werden kann oder ob Synergieeffekte mit anderen Anwendungen (z.B. Verkehrsmodell Österreich) erzielt werden können.

Der RH hielt fest, dass die Verkaufszahlen des KlimaTickets Österreich deutlich über den Prognosen lagen. Er kritisierte, dass dem Verkehrsministerium nicht bekannt war, auf welche Kundengruppe (Neukundinnen und Neukunden oder Personen, die aus anderen Ticketkategorien zum KlimaTicket Österreich wechselten) die hohen Verkaufszahlen zurückzuführen waren.

Der RH empfahl dem Verkehrsministerium, zu untersuchen, auf welche Kundengruppe die wesentlich über den Erwartungen liegende Nachfrage nach dem KlimaTicket Österreich zurückzuführen ist.

Der RH sah kritisch, dass das Verkehrsministerium keine valide Übersicht hatte, wie viele KlimaTickets Österreich von Einzelpersonen zum Vollpreis gekauft wurden und wie viele vergünstigt oder fremdfinanziert, z.B. durch den Arbeitgeber als Jobticket, erworben wurden. Er hob positiv hervor, dass die SVV eine Übersicht über die aktiven Jobtickets hatte.

Als positiven Schritt wertete der RH, dass in der sogenannten Begleitforschung+ in den Auftaktbefragungen abgefragt werden sollte, ob das KlimaTicket Österreich als Jobticket gefördert worden war (TZ 20).

6.3 Das Verkehrsministerium wies in seiner Stellungnahme auf die Ergebnisse der Begleitforschung hin, die Rückschlüsse auf die für die Absatzentwicklung relevanten Kundengruppen zulasse. Demnach liege der Anteil der ÖV-Stammkundinnen und -Stammkunden (Personen mit ÖV-Zeitkarten) bei 50 % und der Anteil der Neukundinnen und Neukunden (Personen, die öffentliche Verkehrsmittel zuvor nicht oder gelegentlich nutzten) ebenfalls bei 50 %.

Die Grundlagen der Modellierung sowie die Modellierungsschritte seien vorab mit den relevanten Akteuren erarbeitet worden. Die Offenlegung der Vertriebsdaten der Verkehrsverbünde bzw. der Verkehrsunternehmen sei zur Wahrung der Geschäftsgeheimnisse ausgeschlossen. Das externe Beratungsunternehmen habe sämtliche Berechnungen und Prognosen bzw. alle notwendigen Details zur Nachvollziehbarkeit der Ergebnisse mit den betroffenen Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünden abgestimmt. Der Sachverhalt sei somit für jeden Vertragspartner vollständig transparent. Darüber hinaus habe ein weiteres – von mehreren Verkehrsverbünden beauftragtes – Beratungsunternehmen Zugang zu den Rohdaten sowie zu den Modellierungen gehabt. Die Modellierungen, einschließlich der zugrunde liegenden Daten und Parameter, seien zwischen dem externen Beratungsunternehmen des Verkehrsministeriums und jenem der Verkehrsverbünde abgestimmt worden.

6.4 Der RH verwies auf seine Ausführungen in TZ 17, wonach das KlimaTicket Österreich in beiden Verkehrsverbünden OÖVV und SVV deutlich häufiger verkauft wurde als erwartet. Obwohl in Oberösterreich die tatsächlichen Verkaufszahlen mehr als 3,5-mal so hoch waren wie erwartet, konnte weder das Verkehrsministerium noch die OÖVV darlegen, auf welche Kundengruppe dies zurückzuführen war. Die zusätzliche Nachfrage war weder mit Kundinnen und Kunden der (früheren) ÖBB-Österreichcard bzw. ÖBB-Vorteilscard noch mit solchen aus dem Bereich der Verbundtarife zu erklären. Eine allfällige Verlagerung vom Pkw-Verkehr auf den öffentlichen

Verkehr (Neukundinnen und Neukunden) bestätigten die Zähldaten aus dem Schienenpersonenverkehr ebenfalls nicht.

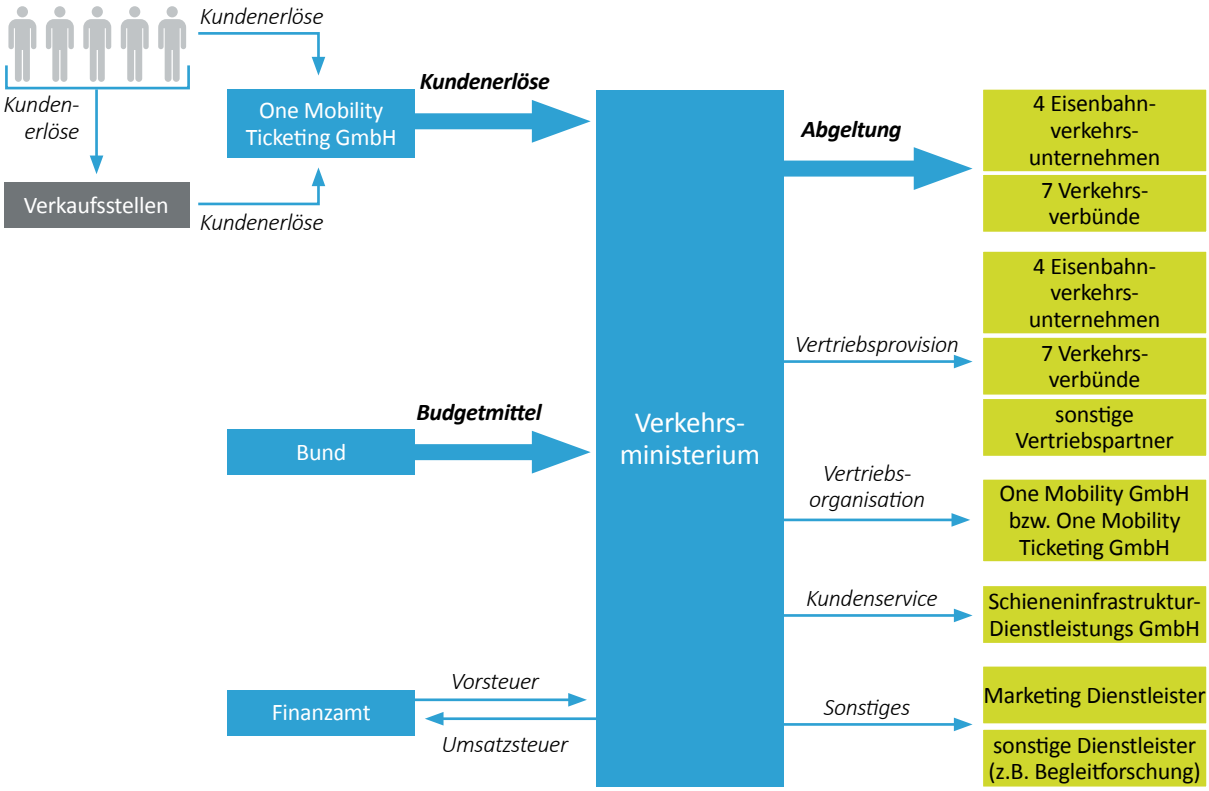
Außerdem waren die Ergebnisse aus der Begleitforschung nicht zur Beurteilung geeignet, ob eventuell das Angebot an die verstärkte Nachfrage angepasst werden sollte. Der RH wiederholte daher seine Empfehlung aus TZ 17, das Nutzerverhalten der Kundinnen und Kunden des KlimaTickets Österreich in Oberösterreich zu analysieren, um gegebenenfalls die Kapazitäten im öffentlichen Verkehr entsprechend anpassen zu können.

Im Zuge der Gebarungsüberprüfung zeigte sich deutlich, dass die Verkehrsverbünde sowie das von ihnen beauftragte externe Beratungsunternehmen nur einen rudimentären Einblick in die Modellierung der Nachfrageprognosen hatten. Da die Ergebnisse der Prognosen nur in hoch aggregierter Form vorlagen, waren sie auf Verbundebene nur sehr eingeschränkt verwertbar. Auch dem Verkehrsministerium lagen die Ergebnisse nur auf hoch aggregierter Ebene vor, weil wesentliche Detailauswertungen erst im Laufe der Gebarungsüberprüfung auf Betreiben des RH durchgeführt wurden. Darüber hinaus entgegnete der RH, dass es dem Verkehrsministerium – mangels Verfügbarkeit von Rohdaten – nicht möglich war, weiterführende Prognosen zu Auswirkungen zukünftiger Maßnahmen (z.B. Preisanpassungen des KlimaTickets Österreich) durchzuführen. Der RH verblieb deshalb bei seiner Empfehlung.

Zahlungsströme

7 Für das Verkehrsministerium ergaben sich durch die Einführung des KlimaTickets Österreich die nachfolgenden Zahlungsströme:

Abbildung 5: Zahlungsströme KlimaTicket Österreich aus Sicht des Verkehrsministeriums



Quelle: BMK; Darstellung: RH

Einzahlungen erzielte das Verkehrsministerium durch die verkauften KlimaTickets Österreich. Vertrieben wurde das KlimaTicket Österreich in Verkaufsstellen der Verkehrsverbünde bzw. -unternehmen und über die One Mobility Ticketing GmbH, einer Tochtergesellschaft der One Mobility GmbH. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung stand die One Mobility GmbH im Eigentum des Bundes, zweier Verkehrsverbünde sowie zweier Verkehrsunternehmen. Zu den Aufgaben der Gesellschaften zählten neben der Zahlungsabwicklung gegenüber den Kundinnen und Kunden und dem Einnahmenclearing[22] gegenüber dem Verkehrsministerium u.a. auch Produktion und Versand der KlimaTicket Österreich-Karten sowie das Produkt-Reporting (z.B. Vertriebs- und Abrechnungsstatistik).

[22] Das Einnahmenclearing umfasst u.a. die Ermittlung der Forderungen aus dem Verkauf des KlimaTickets Österreich, den Zahlungsausgleich und die Datenübermittlung für die Umsatzsteuervoranmeldung.

Auszahlungen im Zusammenhang mit dem KlimaTicket Österreich tätigte das Verkehrsministerium insbesondere an die Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie an die Verkehrsverbünde.

Die Differenz zwischen den Ein- und Auszahlungen deckte das Verkehrsministerium durch Bundesmittel aus dem Budget. Diese Zuschüsse aus dem Bundesbudget wurden aufgrund der Vorsteuerabzugsfähigkeit entsprechend reduziert.[23]

Erlöse und Aufwendungen

8.1 Ein Vergleich der vom Verkehrsministerium geplanten sowie der tatsächlichen Erlöse und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem KlimaTicket Österreich ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Tabelle 3: Plan- und Ist-Erlöse und -Aufwendungen im Zusammenhang mit dem KlimaTicket Österreich (KTÖ)

		KTÖ	Erlöse	Aufwand	Ergebnis
		Anzahl[1]	in Mio. EUR; netto		
2021	Planwerte[2]	22.300	21,27	-89,37	-68,10
	Ist-Werte	21.757	16,61	-46,49	-29,88
	Abweichung	*-543*	*-4,66*	*42,88*	*38,22*
	Abweichung in %	*-2*	*-22*	*48*	*56*
2022	Planwerte[2]	111.400	106,45	-270,82	-164,36
	Ist-Werte	175.128	135,94	-273,32	-137,38
	Abweichung	*63.728*	*29,49*	*-2,50*	*26,98*
	Abweichung in %	*57*	*28*	*-1*	*16*
2023	Planwerte[2]	115.900	110,73	-293,95	-183,23
	Ist-Werte	243.754	195,90	-366,54	-170,64
	Abweichung	*127.854*	*85,17*	*-72,59*	*12,59*
	Abweichung in %	*110*	*77*	*-25*	*7*
2024	Planwerte[2]	121.700	116,18	-313,62	-197,44
	Ist-Werte[3]	293.742	244,05	-426,00	-181,95
	Abweichung	*172.042*	*127,87*	*-112,38*	*15,49*
	Abweichung in %	*141*	*110*	*-36*	*8*

Rundungsdifferenzen möglich Quelle: BMK

[1] Jahresäquivalente (ein Jahresäquivalent entspricht einer Nutzungsdauer eines KlimaTickets von zwölf Monaten im jeweiligen Kalenderjahr)
[2] Planwerte exklusive Vorsteuerüberhang; aus Sicht des Verkehrsministeriums (d.h. exklusive Einsparungen aus Bundesheer, Zivildienst, Freiwilligendienst aus Budget-Untergliederungen 14 und 42)
[3] vorläufige Werte vor Endabrechnung

[23] Im Zeitraum 2021 bis 2023 betrug der Vorsteuerüberhang 29,4 Mio. EUR.

Im Jahr 2024 verkaufte das Verkehrsministerium um 141 % mehr KlimaTickets Österreich als prognostiziert; die Erlöse waren um 110 % höher als prognostiziert. Während das Verkehrsministerium für die Planwerte 2024 mit durchschnittlichen Erlösen von rd. 955 EUR (netto) pro Ticket kalkuliert hatte, erzielte es im Jahr 2024 durchschnittlich einen Erlös von 831 EUR (netto) pro Ticket. Daher fiel die Abweichung zu den Planwerten bei den Erlösen prozentuell geringer aus als bei der Anzahl der verkauften Tickets.

Obwohl das Verkehrsministerium 2024 mehr als doppelt so viele Tickets wie geplant verkaufte, erhöhten sich die Aufwendungen lediglich um 36 % gegenüber den Planwerten. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Aufwendungen für die Jahre 2021 bis 2024:

Tabelle 4: Aufwendungen im Zusammenhang mit dem KlimaTicket Österreich

	2021	2022	2023	2024[1]
	in Mio. EUR; netto			
Abgeltung an Verkehrsverbünde/ Eisenbahnverkehrsunternehmen	31,68	260,22	352,19	408,30
Marketing	2,55	1,95	1,74	2,05
Kundenservice	0,22	0,77	0,84	0,95
Vertriebsorganisation[2]	7,46	3,52	4,89	5,30
Vertriebsprovision	3,24	5,91	5,72	8,10
sonstige Dienstleistungen (z.B. Begleitforschung)	1,34	0,95	1,16	1,30
Summe	**46,49**	**273,32**	**366,54**	**426,00**

Rundungsdifferenzen möglich Quelle: BMK

[1] vorläufige Werte (Stand Februar 2025)
[2] enthält auch Aufwendungen an die One Mobility GmbH für die Schaffung einer nationalen Vertriebsplattform in Höhe von 7 Mio. EUR

Die Gründe dafür, dass die Aufwendungen im Vergleich zu den Planwerten prozentuell weniger stark anstiegen als die Anzahl der verkauften Tickets, waren folgende:

- Die variable Abgeltungskomponente jener Verkehrsverbünde, die pauschal abrechneten, war gedeckelt. Die tatsächlichen Verkaufszahlen überstiegen diese Deckelung, wodurch sich die Abgeltung nicht proportional zu den Verkaufszahlen verhielt.
- Obwohl beispielsweise im Jahr 2023 mehr als doppelt so viele KlimaTickets Österreich verkauft wurden wie prognostiziert, stiegen die im Schienenpersonenverkehr zurückgelegten Personenkilometer nur um 57 %.
- Die Planwerte enthielten einen valorisierten Risikoaufschlag von 29 Mio. EUR.

Aufgrund des geringeren Anstiegs der Aufwendungen benötigte das Verkehrsministerium im Jahr 2024 weniger Budgetzuschüsse als kalkuliert: 181,95 Mio. EUR anstatt 197,44 Mio. EUR.

8.2 Der RH stellte fest, dass 2024 mehr als doppelt so viele KlimaTickets Österreich verkauft wurden wie prognostiziert. Bei den Erlösen und Aufwendungen hingegen war die Abweichung zu den Planwerten prozentuell geringer. Dies war zurückzuführen auf:

- die Deckelung der variablen Abgeltungskomponenten der Verkehrsverbünde, die pauschal abrechneten,
- die geringer gestiegenen Personenkilometer im Schienenverkehr und
- den einkalkulierten Risikoaufschlag.

Der RH erachtete es als positiv, dass für das KlimaTicket Österreich aus diesen Gründen weniger Budgetzuschüsse erforderlich waren als kalkuliert. Er kritisierte aber, dass das Verkehrsministerium den durchschnittlichen Erlös pro Ticket bei den Planwerten zu hoch ansetzte.

Er empfahl dem Verkehrsministerium, künftig die Planwerte der durchschnittlichen Verkaufserlöse aus dem KlimaTicket Österreich realistisch anzusetzen, um die Auswirkungen auf das Budget präziser darstellen zu können. Dabei wären die unterschiedlichen Preiskategorien (z.B. KlimaTicket Österreich Jugend oder Senior) sowie Rabattaktionen zu berücksichtigen.

Gratis-KlimaTicket Österreich für 18-Jährige

Rahmenbedingungen

9.1 (1) Das Verkehrsministerium leitete aus der Begleitforschung zum KlimaTicket Österreich die Erkenntnis ab, dass Kundinnen und Kunden in den Altersgruppen bis 25 Jahre und über 65 Jahren unterrepräsentiert waren. Es identifizierte insbesondere junge Erwachsene nach dem Schulabschluss bzw. am Ende ihrer Ausbildungsphase als sensible Zielgruppe: Sie befänden sich in einer Lebensphase, in der sich individuelle Mobilitätsroutinen herausbildeten und festigten, aber gleichzeitig kostenlose Schüler- und Lehrlingsfreifahrten ausliefen und kostenpflichtige Tickets erworben werden mussten. Auch hatte diese Personengruppe erstmals selbstständig einen Zugang zum motorisierten Individualverkehr (Führerscheinerwerb, Erwerb des ersten eigenen Pkw).

Das Verkehrsministerium führte daher im Jahr 2024 das Gratis-KlimaTicket Österreich für 18-Jährige[24] ein:

- Personen, die frühestens am 1. Jänner 2006 geboren wurden,
- erhielten ab dem 18. Geburtstag bis spätestens einen Tag vor dem 21. Geburtstag
- einmalig das KlimaTicket Österreich unentgeltlich.

Eine nachvollziehbare Abwägung zwischen den für dieses Gratis-Angebot erforderlichen finanziellen Mitteln und einem alternativen Mitteleinsatz für Infrastrukturausbau bzw. Ausweitung des Angebots im öffentlichen Verkehr gab es nicht.

(2) Das Verkehrsministerium analysierte die Inanspruchnahme der KlimaTickets Österreich Bundesheer/Zivildienst/Freiwilligendienst und leitete daraus ab, in welchem Ausmaß das Gratis-KlimaTicket Österreich für 18-Jährige voraussichtlich in Anspruch genommen wird. Nach einer Anlaufphase sollten 77 % der anspruchsberechtigten 18- bis 20-Jährigen, somit 68.500 Personen pro Jahrgang, das Gratis-KlimaTicket beziehen.

(3) Das Verkehrsministerium erwartete durch die Einführung des Gratis-KlimaTickets Österreich für 18-Jährige eine Reduktion der Treibhausgasemissionen um 25.000 t CO_2-Äquivalente pro Jahr allein durch den Schienenpersonenverkehr. Diese Abschätzung beruhte auf der Annahme, dass sämtliche Nutzerinnen und Nutzer des Gratis-KlimaTickets Österreich für 18-Jährige ihre Wege, die sie zukünftig im öffentlichen Verkehr bewältigten, ansonsten mit dem Auto zurückgelegt hätten.

[24] Änderung der Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie über die Einführung des Klimatickets, BGBl. II 136/2024

Weiters erwartete das Verkehrsministerium positive Auswirkungen auf die finanzielle Situation der Nutzerinnen und Nutzer in Höhe von 56,24 Mio. EUR pro Jahr. Diese Abschätzung beruhte auf der Annahme, dass sämtliche Nutzerinnen und Nutzer ansonsten ein KlimaTicket Österreich Jugend zum Preis von 821 EUR erworben hätten.

(4) Dem Verkehrsministerium war nicht bekannt, wie viele junge Erwachsene zuvor bereits Stammkundinnen und Stammkunden im öffentlichen Verkehr waren. Auch gab es keine Analysen zur längerfristigen Nutzung des öffentlichen Verkehrs nach der Inanspruchnahme der Gratis-KlimaTickets und keine darauf aufbauenden Ziele. Das Verkehrsministerium untersuchte auch nicht, ob bzw. in welchem Ausmaß ein preislich gestaffelter Übergang von günstigen Jugendtickets (z.B. Schüler- und Lehrlingsfreifahrt) zum KlimaTicket Österreich Jugend junge Erwachsene zur Stammkundschaft im öffentlichen Verkehr heranführen könnte.

(5) Die folgende Tabelle zeigt die Marktdurchdringung des KlimaTickets Österreich nach Altersgruppen im Jahr 2023:

Tabelle 5: KlimaTickets Österreich je Altersgruppe im Jahr 2023

Altersgruppe	Bevölkerung	verkaufte Klima-Tickets Österreich[1]	Anteil
	Anzahl Personen	Anzahl	in %
junge Erwachsene (18 bis 25 Jahre)	**797.925**	**96.150[2]**	**12**
Erwachsene (26 bis 64 Jahre)	4.947.812	149.643	3
Senioren (65 Jahre und älter)	1.780.703	32.924	2
gesamt (18 Jahre und älter)	**7.526.440**	**278.717**	**4**

Rundungsdifferenzen möglich Quellen: BMK; Statistik Austria

[1] verkaufte Tickets im Jahr 2023 exklusive Stornos; ohne Berücksichtigung der kürzeren Geltungsdauer von Klima-Tickets Österreich Bundesheer/Zivildienst/Freiwilligendienst

[2] inklusive KlimaTickets Österreich Bundesheer/Zivildienst/Freiwilligendienst

In der Kundengruppe der jungen Erwachsenen (18 bis 25 Jahre) war die Marktdurchdringung des KlimaTickets Österreich mit Abstand am höchsten (12 %).

Nachfolgende Tabelle zeigt für die Länder Oberösterreich und Salzburg, wie viele junge Erwachsene im Jahr 2023, vor Einführung des Gratis-KlimaTickets Österreich für 18-Jährige, im Besitz einer Jahresnetzkarte für den öffentlichen Verkehr und damit ÖV-Stammkundinnen und ÖV-Stammkunden waren:

Tabelle 6: ÖV-Stammkundschaft in Oberösterreich und Salzburg im Jahr 2023

	Oberösterreich	Salzburg
junge Erwachsene (18 bis 25 Jahre)		
	in Personen	
Bevölkerung	132.663	50.010
Stammkundschaft im ÖV[1]	25.926	16.579
davon		
KlimaTickets Österreich[2, 5]	*18.716*	*6.089*
regionale Klimatickets[3]	*7.210*	*10.490*
	in %	
Anteil ÖV-Stammkundschaft	20	33
Erwachsene (26 bis 64 Jahre)		
	in Personen	
Bevölkerung	819.046	306.344
Stammkundschaft im ÖV[1]	46.225	41.027
davon		
KlimaTickets Österreich[4, 5]	*22.976*	*7.350*
regionale Klimatickets[4]	*23.249*	*33.677*
	in %	
Anteil ÖV-Stammkundschaft	6	13
SeniorInnen (65 Jahre und älter)		
	in Personen	
Bevölkerung	294.411	112.226
Stammkundschaft im ÖV[1]	7.928	13.456
davon		
KlimaTickets Österreich[5]	*7.009*	*3.001*
regionale Klimatickets	*919*	*10.455*
	in %	
Anteil ÖV-Stammkundschaft	3	12
Anteil ÖV-Stammkundschaft gesamt (18 Jahre und älter)	6	15

ÖV = öffentlicher Verkehr

Quellen: BMK; OÖVV; SVV; Statistik Austria

[1] Jahresnetzkarten und Ähnliches
[2] inklusive KlimaTickets Österreich Bundesheer/Zivildienst/Freiwilligendienst
[3] inklusive Semesterkarten für Studierende
[4] inklusive KlimaTickets Spezial
[5] verkaufte Stück im Jahr 2023 (exklusive Stornos)

Der Anteil der ÖV-Stammkundinnen und ÖV-Stammkunden bei den jungen Erwachsenen lag mit 20 % bzw. 33 % deutlich über dem jeweiligen Anteil des öffentlichen Verkehrs an den gesamten Wegen in beiden überprüften Ländern[25].

(6) Für die Zielgruppe der jungen Erwachsenen gab es keine Evaluierungen, welche Faktoren zu einer Nutzung des öffentlichen Verkehrs führten und welche Hindernisse ihr entgegenstanden. Es war z.B. nicht bekannt, ob der Preis des Tickets die entscheidungsrelevante Hürde für eine verstärkte Nutzung des öffentlichen Verkehrs darstellte, oder ob andere Faktoren eine größere Rolle spielten, wie ein zu geringes ÖV-Angebot in ländlichen Regionen.

9.2 Der RH merkte kritisch an, dass das Verkehrsministerium keine Gesamtübersicht hatte, wie viele junge Erwachsene vor Einführung des Gratis-KlimaTickets Österreich für 18-Jährige bereits Stammkundinnen und Stammkunden im öffentlichen Verkehr waren. Er wies darauf hin, dass die Marktdurchdringung des KlimaTickets Österreich in der Kundengruppe der jungen Erwachsenen mit Abstand am höchsten war. In den Ländern Oberösterreich und Salzburg waren junge Erwachsene in einem deutlich höheren Ausmaß ÖV-Stammkundinnen und ÖV-Stammkunden als Erwachsene. Der Ansatz des Verkehrsministeriums, dass es sich bei den jungen Erwachsenen um eine unterrepräsentierte Kundengruppe handelte, war deshalb für den RH nicht nachvollziehbar.

Der RH wies kritisch darauf hin, dass das Verkehrsministerium bei der Abschätzung der Auswirkungen, die das Gratis-KlimaTicket Österreich für 18-Jährige auf das Klima sowie auf die finanzielle Situation der Nutzerinnen und Nutzer hatte, von unrealistischen Annahmen über das Mobilitätsverhalten der 18-Jährigen vor Bezug des Gratis-Tickets ausging.

Der RH kritisierte, dass das Verkehrsministerium nicht untersuchte, welche Faktoren die Nutzung des öffentlichen Verkehrs beeinflussten. Er kritisierte weiters, dass es keine Erhebungen dazu gab, ob der Preis des Tickets die entscheidungsrelevante Hürde für eine verstärkte Nutzung des öffentlichen Verkehrs darstellte oder ob andere Faktoren eine größere Rolle spielten, wie etwa ein zu geringes ÖV-Angebot in ländlichen Regionen.

Der RH empfahl dem Verkehrsministerium, vor der gezielten Förderung bestimmter Altersgruppen zu erheben, wie deren Nutzerverhalten im öffentlichen Verkehr ausgestaltet ist. Dabei wäre darauf zu achten, welche Faktoren die Nutzung des öffentlichen Verkehrs beeinflussen. Es wäre zu untersuchen, ob es regionale Unterschiede gibt, die mit der Versorgungsqualität mit öffentlichem Verkehr zusammenhängen, und ob der Preis des Tickets die entscheidungsrelevante Hürde für eine verstärkte Nutzung ist.

[25] Anteil öffentlicher Verkehr in Oberösterreich: 10,1 %; Anteil öffentlicher Verkehr in Salzburg: 12,3 % (2022)

Der RH kritisierte, dass sich das Verkehrsministerium keine quantifizierten Ziele für die mittel- und langfristige Nutzung des öffentlichen Verkehrs durch junge Erwachsene nach dem Bezug des Gratis-KlimaTickets Österreich für 18-Jährige setzte. Ebenso kritisierte er, dass nicht analysiert wurde, ob bzw. in welchem Ausmaß ein preislich gestaffelter Übergang von günstigen Jugendtickets (z.B. Schüler- und Lehrlingsfreifahrt) zum KlimaTicket Österreich Jugend junge Erwachsene zur Stammkundschaft im öffentlichen Verkehr heranführen könnte.

Der RH empfahl dem Verkehrsministerium, zu analysieren, ob bzw. in welchem Ausmaß ein preislich gestaffelter Übergang von günstigen Jugendtickets zum KlimaTicket Österreich Jugend junge Erwachsene zur Stammkundschaft im öffentlichen Verkehr heranführen könnte.

9.3 Das Verkehrsministerium wies in seiner Stellungnahme darauf hin, dass das Gratis-KlimaTicket Österreich für 18-Jährige mit 19. April 2025 eingestellt worden sei. Bei Umsetzung der Maßnahme sei das altersspezifische Kundenbindungspotenzial grundlegend gewesen. Die Marktanteile dieser Kundengruppe seien hingegen nicht entscheidungsrelevant gewesen. Die Kritik des RH, wonach das Verkehrsministerium davon ausgegangen sei, dass es sich bei den jungen Erwachsenen um eine unterrepräsentierte Kundengruppe handle, sei daher nicht nachvollziehbar.

9.4 Der RH entgegnete dem Verkehrsministerium, dass – laut dessen Auskunft – die Erkenntnisse aus der Begleitforschung zur Altersstruktur der Kundinnen und Kunden des KlimaTickets Österreich in die Konzeption des Gratis-KlimaTickets Österreich für 18-Jährige eingeflossen seien. Personen bis 25 Jahre sowie Personen über 65 Jahren seien bisher unterrepräsentiert gewesen. Da sich Mobilitätsroutinen schon bei jungen Erwachsenen festigen würden, sollte diese Zielgruppe adressiert werden, zumal ihr im Hinblick auf eine nachhaltige Mobilitätswende besondere Bedeutung zukomme.

Der RH merkte dazu an, dass er im Zuge der Gebarungsüberprüfung am Beispiel der Länder Oberösterreich und Salzburg analysiert hatte, wie viele junge Erwachsene vor Einführung des Gratis-KlimaTickets Österreich für 18-Jährige bereits ÖV-Stammkundinnen und -Stammkunden waren. Im Ministerium waren keine diesbezüglichen Analysen vorhanden.

Aufwendungen

10.1 (1) Das Verkehrsministerium vereinbarte mit den Verkehrsverbünden die stückgenaue Abgeltung der Gratis-KlimaTickets Österreich für 18-Jährige. Die Abgeltung für die von der Klimaticket-Verordnung umfassten Verkehrsunternehmen erfolgte wie die Abgeltung des KlimaTickets Österreich nutzungsabhängig (TZ 5).

Das Verkehrsministerium prognostizierte für das Gratis-KlimaTicket Österreich für 18-Jährige folgende Aufwendungen:

Tabelle 7: Budgetierte Aufwendungen für das Gratis-KlimaTicket Österreich für 18-Jährige

	2024	2025	2026	2027	2028	Summe 2024 bis 2028
	in Mio. EUR; netto					
Abgeltung an Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde	6,80	41,20	74,80	97,00	107,60	327,40
Kundenservice und -information, Begleitforschung	0,75	0,35	0,35	0,35	0,35	2,15
Summe	**7,55**	**41,55**	**75,15**	**97,35**	**107,95**	**329,55**

Quelle: BMK

Das Verkehrsministerium budgetierte für die Jahre 2024 bis 2028 Aufwendungen in Höhe von rd. 330 Mio. EUR. Die tatsächlichen Aufwendungen waren von der Marktentwicklung (Inanspruchnahme und Verteilung über die dreijährige Anspruchsperiode) und Nutzung (zurückgelegte Personenkilometer) des Gratis-KlimaTickets Österreich für 18-Jährige abhängig. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung konnten die Aufwendungen für das Jahr 2024 mangels Jahresendabrechnung seitens des Verkehrsministeriums noch nicht mitgeteilt werden.

(2) Für das KlimaTicket Österreich waren im Jahr 2023 Budgetzuschüsse in Höhe von 171 Mio. EUR notwendig.[26] Die Zuschüsse des Verkehrsministeriums für regionale Klimatickets beliefen sich im selben Jahr auf 199 Mio. EUR. Im Vergleich dazu erwartete das Verkehrsministerium für das Gratis-KlimaTicket Österreich für 18-Jährige nach einer Anlaufphase Aufwendungen von bis zu 108 Mio. EUR pro Jahr.

(3) Das Verkehrsministerium stellte mit dem Finanzministerium das Einvernehmen über die budgetäre Bedeckung des Gratis-KlimaTickets Österreich für 18-Jährige her. Dies erfolgte jedoch erst im Februar 2024, nachdem es die Abgeltung für die Verkehrsverbünde bereits abgestimmt hatte.

[26] vor Berücksichtigung von Vorsteuerüberhängen

Inhaltlich beurteilte das Finanzministerium zwei Aspekte kritisch:

- Bei jungen Erwachsenen sei eine niedrigere Inanspruchnahme der regionalen Verkehrsmittel zu erwarten, weshalb bei der Abgeltung auf regionaler Ebene nicht die gleichen Verteilungsschlüssel wie beim KlimaTicket Österreich insgesamt gerechtfertigt seien.
- Ein Gratis-Ticket könnte auch von vielen Personen abgeholt werden, die es in weiterer Folge wenig oder nicht nutzten. Dies sei in Anbetracht der hohen Zahlungsflüsse, die durch jede Ticketabholung ausgelöst würden, ein Problem. Das Finanzministerium schlug vor, einen Selbstbehalt bei der Ausstellung des Tickets einzuheben, damit nur jene Personen das Gratis-KlimaTicket Österreich für 18-Jährige abholen, die eine tatsächliche Nutzung des öffentlichen Verkehrs beabsichtigen.

10.2 Der RH stellte fest, dass das Verkehrsministerium für das Gratis-KlimaTicket Österreich für 18-Jährige im Zeitraum 2024 bis 2028 rd. 330 Mio. EUR budgetierte.

Er kritisierte, dass das Verkehrsministerium das Einvernehmen mit dem Finanzministerium über die budgetäre Bedeckung des Gratis-KlimaTickets Österreich für 18-Jährige erst herstellte, nachdem es die Abgeltung für die Verkehrsverbünde abgestimmt hatte. So konnten die Vorschläge des Finanzministeriums in die Konzeption des Gratis-KlimaTickets Österreich für 18-Jährige nicht ausreichend einfließen.

Der RH empfahl dem Verkehrsministerium, künftig die Abstimmung mit dem Finanzministerium über die budgetäre Bedeckung von neuen Vorhaben gesamthaft zu planen und parallel zu den Verhandlungen mit den Systempartnern zu starten, um inhaltliche Anpassungen berücksichtigen zu können.

Im Prüfungsergebnis hatte der RH dem Verkehrsministerium weiters empfohlen, zur Reduktion der für das Gratis-KlimaTicket Österreich für 18-Jährige erforderlichen Mittel die Einführung eines Selbstbehalts bzw. einer Bearbeitungsgebühr zu erwägen. Da das Gratis-KlimaTicket Österreich mit 19. April 2025 eingestellt wurde, war diese Empfehlung nicht mehr relevant.

Evaluierung

11.1 (1) Das Verkehrsministerium sah eine Evaluierung des Gratis-KlimaTickets Österreich für 18-Jährige für das Jahr 2026 vor. Zu diesem Zweck beauftragte es im Oktober 2024 – nach Einholung von Vergleichsangeboten bei (außer-)universitären Forschungseinrichtungen – die Umweltbundesamt Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit dem begleitenden Monitoring. Die Evaluierung sollte in der Kundengruppe junger Erwachsener zwischen dem 18. und 21. Geburtstag folgende drei Bereiche untersuchen:

- Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten (kurzfristige und langfristige Mobilitätsentscheidungen),
- sozioökonomische Auswirkungen (Mobilitätsausgaben, soziale Kontakte etc.) sowie
- Klimawirkung der erzeugten und verlagerten Verkehrsleistung.

(2) Den zentralen Bestandteil der Evaluierung sollten drei Datenerhebungen – zwischen März 2025 und März 2026 – in Form von Befragungen bilden. Aus insgesamt drei Grundgesamtheiten sollten dafür entsprechende Stichproben gezogen werden:

- Geburtsjahrgänge 2004/05 (die letzten Jahrgänge ohne Gratis-KlimaTicket Österreich für 18-Jährige),
- Geburtsjahrgänge 2006/07 (die ersten beiden Jahrgänge mit Gratis-KlimaTicket Österreich für 18-Jährige):
  - Personen, die zum Zeitpunkt der Befragung ein gültiges Gratis-KlimaTicket Österreich für 18-Jährige besitzen,
  - Personen, die zum Zeitpunkt der Befragung kein gültiges Gratis-KlimaTicket Österreich für 18-Jährige besitzen.[27]

Durch den Vergleich der Geburtsjahrgänge 2006/07 und 2004/05 sollten zwei ähnliche Personengruppen gegenübergestellt werden, die sich lediglich durch den potenziellen Zugang zum Gratis-KlimaTicket Österreich für 18-Jährige unterschieden und dadurch ein verändertes Mobilitätsverhalten aufweisen könnten.

Um erheben zu können, ob bzw. wie sich das Mobilitätsverhalten nach Ablauf des Gratis-KlimaTickets Österreich für 18-Jährige langfristig veränderte, sollte die Personengruppe, die ihr Gratis-Jahr schon genutzt hatte, mit allen anderen Personengruppen (Nicht-Anspruchsberechtigte, aktuelle Nutzerinnen und Nutzer, künftige Nutzerinnen und Nutzer) verglichen werden.

Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung lagen noch keine Datenauswertungen vor.

[27] Eine Person, die im Juli 2024 ihren 18. Geburtstag hatte, konnte das Gratis-KlimaTicket Österreich für 18-Jährige bis Juni 2027 beziehen.

11.2 Aus Sicht des RH setzte das Verkehrsministerium den Zeitpunkt für die Evaluierung des Gratis-KlimaTickets Österreich für 18-Jährige zu früh an, da bei der ursprünglich geplanten letzten Datenerhebung im März 2026 die Abholfrist für das Ticket bei einem Teil der Anspruchsberechtigten noch offen gewesen wäre. Um eine langfristige Veränderung im Mobilitätsverhalten nach Nutzung des Gratis-KlimaTickets Österreich für 18-Jährige valide bewerten zu können, bedurfte es nach Ansicht des RH zudem eines längeren Erhebungs- bzw. Beobachtungszeitraums.

Im Prüfungsergebnis hatte der RH dem Verkehrsministerium empfohlen, die Evaluierung des Gratis-Klima-Tickets Österreich für 18-Jährige bis zum Ende der Abholfrist für die Geburtsjahrgänge 2006/07 weiterzuführen, um eine langfristige Veränderung im Mobilitätsverhalten nach Nutzung dieses Tickets valide bewerten zu können. Da das Gratis-KlimaTicket Österreich mit 19. April 2025 eingestellt wurde, war diese Empfehlung nicht mehr relevant.

Regionale Klimatickets

Übersicht

12.1 (1) Die Ticketstruktur vor Einführung der regionalen Klimatickets in den Ländern war sehr heterogen. Drei Länder verfügten über keine verbundweite Jahresnetzkarte, in den anderen sechs Ländern lagen die Ticketpreise für regionale streckenbezogene Jahreskarten bzw. verbundweite Jahresnetzkarten weit auseinander; sie kosteten zwischen 365 EUR und 2.400 EUR.

(2) Der Bund stellte ab 2021 jährlich 100 Mio. EUR (wertgesichert) zur Verfügung, die er gemäß dem Bevölkerungsschlüssel an die Verkehrsverbünde verteilte. Diese hatten im Gegenzug regionale Klimatickets zu einem Preis anzubieten, der zum Preis des KlimaTickets Österreich in einem angemessenen Verhältnis stehen sollte. Die Auszahlung der Mittel war an die Bedingung geknüpft, dass das KlimaTicket Österreich und das regionale Klimaticket im jeweiligen Verkehrsverbund erhältlich waren.

Ab 2022 stellte der Bund den Verkehrsverbünden eine weitere dauerhafte Finanzierung in Höhe von 80 Mio. EUR jährlich (wertgesichert) zur Verfügung, die er ebenfalls gemäß dem Bevölkerungsschlüssel aufteilte.[28] Die zusätzlichen Mittel dienten dazu, die Verkehrsverbünde ohne landesweite Jahresnetzkarte um 365 EUR zur weiteren Preisreduktion zu bewegen und die Wirkung der Tarifmaßnahme mit begleitenden Angebotsverbesserungen zu erhöhen.

[28] Die Vereinbarungen für den zweiten Zuschuss in Höhe von 80 Mio. EUR wurden im Laufe des Jahres 2023 abgeschlossen. Daher zahlte das Verkehrsministerium die Mittel erst in diesem Jahr rückwirkend für 2022 an die Verkehrsverbünde bzw. Länder aus.

In der nachfolgenden Tabelle stellt der RH die Aufteilung der Zuschüsse je Land für die Jahre 2021 bis 2024 dar:

Tabelle 8: Zuschüsse des Bundes für regionale Klimatickets je Land

Land	2021	2022	2023	2024[1]	Summe 2021 bis 2024
	in Mio. EUR; netto				
Burgenland und Niederösterreich	4,08	40,69	44,19	47,49	136,45
Kärnten[2]	–	11,52	12,49	13,38	37,39
Oberösterreich	3,07	30,64	33,30	35,80	102,81
Salzburg	1,15	11,47	12,43	13,35	38,40
Steiermark[2]	–	25,55	27,71	29,73	82,99
Tirol	1,56	15,56	16,88	18,12	52,12
Vorarlberg	0,82	8,18	8,88	9,54	27,42
Wien	3,94	39,21	42,65	46,39	132,19
Summe	**14,62**	**182,82**	**198,53**	**213,81**	**609,77**

Rundungsdifferenzen möglich Quelle: BMK

[1] Planwerte
[2] Vertragslaufzeit 2022 bis 2025

(3) Bereits im März 2022 gab es in allen Ländern regionale Klimatickets. Seit Einführung entwickelten sich die Tarife der regionalen Klimatickets wie folgt:

- fünf Länder (Burgenland/Niederösterreich, Oberösterreich, Steiermark, Kärnten) reduzierten den Tarif,
- zwei Länder (Wien und Salzburg) hielten den Tarif und
- zwei Länder (Tirol und Vorarlberg) erhöhten den Tarif.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Einführung und die preisliche Entwicklung der regionalen Klimatickets:

Tabelle 9: Übersicht regionale Klimatickets

Land	regionales Klimaticket		Einführung	Preis der Jahresnetzkarte vor regionalem Klimaticket	Preis des regionalen Klimatickets bei Einführung		Preis des regionalen Klimatickets im August 2024	
			Datum	in EUR; brutto				
Wien	VOR KlimaTicket MetropolRegion	–	10/2021	365	915	365	860	**365**
Burgenland		VOR Klima-Ticket Region		–		550		**495**
Niederösterreich				–				
Kärnten	Kärnten Ticket		01/2022	–		550		**399**
Oberösterreich	KlimaTicket Oberösterreich		10/2021	2.340[1]		695		**550**
Salzburg	KlimaTicket Salzburg		01/2022	595		365		**365**
Steiermark	KlimaTicket Steiermark		01/2022	2.398[1]		588		**499**
Tirol	KlimaTicket Tirol		03/2022	509,40		519,60		**561,80**
Vorarlberg	KlimaTicket VMOBIL		11/2021	385		355		**421**[2]

Die Preise beziehen sich immer auf die Kategorie Classic. Quellen: Verkehrsverbünde
VOR = Verkehrsverbund Ost-Region

[1] fiktiver Jahreskartenpreis für alle Regionalzonen bzw. städtischen Kernzonen
[2] Preis inklusive KlimaTicket VMOBIL-Bonus: 369 EUR

(4) Das Verkehrsministerium vereinbarte mit den Verkehrsverbünden, im jeweiligen Verbundgebiet den Leistungsumfang des regionalen Klimatickets möglichst an jenen des KlimaTickets Österreich anzugleichen. Dies galt auch für Bedarfsverkehre, Sharing Angebote (Carsharing, Bikesharing etc.) oder sonstige mobilitätsnahe Dienstleistungen, wie Park & Ride-Anlagen oder Fahrradboxen. Die Verträge verankerten außerdem die Ziele, die Tarifstruktur zu harmonisieren und zu vereinfachen sowie vergleichbare und transparente Regelungen für die Fahrrad- und Hundemitnahme zu implementieren.

In der Praxis gab es bei den regionalen Klimatickets die gleichen Kategorisierungen wie beim KlimaTicket Österreich, nämlich Classic, Jugend, Senior, Spezial. Einige Länder boten auch ein übertragbares Ticket an (z.B. das Land Salzburg für einen Aufpreis von 100 EUR) oder verknüpften unterschiedliche Zusatzangebote (u.a. die Nutzung von Fahrradboxen in Vorarlberg oder E-Carsharing in Tirol) mit dem regionalen Klimaticket. Weiters war z.B. die Mitnahme von Kindern, Hunden oder Fahrrädern in den Ländern unterschiedlich geregelt.

12.2 Der RH anerkannte, dass mit Einführung der regionalen Klimatickets österreichweit eine Harmonisierung der Tarifstruktur begann und dass sich die Tarife für (fiktive) Jahreskarten für alle Regionalzonen in zwei Ländern (Oberösterreich und Steiermark) sogar um rd. 75 % reduzierten. Er sah jedoch kritisch, dass die Tarifstruktur in den Ländern nach wie vor unterschiedlich war.

Der RH stellte fest, dass die Verträge mit den Verkehrsverbünden eine Angleichung des Leistungsumfangs des KlimaTickets Österreich an jenen der regionalen Klimatickets anstrebten. Außerdem war als Ziel vereinbart, vergleichbare und transparente Regelungen für die Mitnahme von Fahrrädern bzw. Hunden zu implementieren. Der RH wies kritisch darauf hin, dass das regionale Klimaticket in einzelnen Ländern dennoch unterschiedliche Zusatzleistungen umfasste – z.B. die Mitnahme von Kindern, die Nutzung von Fahrradboxen oder E-Carsharing – und das KlimaTicket Österreich diese teilweise nicht anbot.

Der RH empfahl dem Verkehrsministerium, darauf hinzuwirken, dass die Verkehrsverbünde die Tarifstruktur für die regionalen Klimatickets weiter harmonisieren und Zusatzleistungen einheitlich regeln. Die Nutzerinnen und Nutzer sollten österreichweit das gleiche Leistungspaket zum Produkt KlimaTicket erhalten.

Mittelverwendung

13.1 (1) Die Verkehrsverbünde konnten die Zuschüsse des Bundes entweder für Tarifmaßnahmen, insbesondere für preisgünstigere Jahresnetzkarten, oder für die Ausweitung des öffentlichen Verkehrsangebots sowie für Vertriebsmaßnahmen verwenden. Der zweckmäßige Mitteleinsatz war nachzuweisen.

Konkret konnten die Verkehrsverbünde die Zuschüsse des Bundes für die Finanzierung folgender Maßnahmen verwenden:

Tabelle 10: Maßnahmen, für welche die Zuschüsse für regionale Klimatickets verwendet werden konnten

Bereich	Maßnahme
Tarifmaßnahmen	Senkung des Preises des regionalen Klimatickets
	Maßnahmen zur Steigerung des Absatzes des regionalen Klimatickets (z.B. Gratis-Fahrtage)
	Anpassung der Kundengruppen in den Tarifbestimmungen an jene des KlimaTickets Österreich
Angebotserweiterungen	Verbesserung des Verkehrsangebots im Bereich Bus
	Verbesserung des Verkehrsangebots im Bereich Schiene
	Verbesserung des Verkehrsangebots im Bereich Stadtverkehre und Stadtregionalbahnen
	Verbesserung des Verkehrsangebots im Bereich Bedarfsverkehre
Vertriebsmaßnahmen	Verbesserung der digitalen Zugänglichkeit des Verkehrsangebots

Quelle: BMK

(2) Das Verkehrsministerium überprüfte die vertragskonforme Verwendung bzw. Planung der Zuschüsse anhand von Mittelverwendungsnachweisen, die die Verkehrsverbünde zunächst nach Planwerten erstellten. Die Verkehrsverbünde hatten die zweckmäßige Mittelverwendung nach Ablauf eines maximal vierjährigen Durchrechnungszeitraums[29] darzulegen.

Jene Mittel, die die Verkehrsverbünde für Tarifmaßnahmen kalkulierten, legte das Verkehrsministerium nach einer Plausibilisierung durch ein Beratungsunternehmen bereits vorab fest. Die für Angebotserweiterungen und Vertriebsmaßnahmen ausgewiesenen Zuschüsse hatte das Verkehrsministerium nach Ablauf des Durchrechnungszeitraums anhand der tatsächlichen Verwendung zu überprüfen. Nicht vollständig verbrauchte oder nicht sachgerecht verwendete Mittel hatte es laut Vertrag bei der Auszahlung der Zuschüsse in der Folgeperiode in Abzug zu bringen.

(3) Die Verkehrsverbünde beabsichtigten, die Zuschüsse laut Mittelverwendungsnachweisen wie folgt zu verwenden:

Tabelle 11: Vorgesehene Verwendung der Zuschüsse für regionale Klimatickets (im Durchrechnungszeitraum)

Zweck	Mittel	Anteil an den Gesamtmitteln
	in Mio. EUR	in %
Tarifmaßnahmen	336,03	51
Angebotserweiterungen und Vertriebsmaßnahmen	318,68	49
Summe	**654,71**	**100**

Quelle: BMK

Insgesamt flossen 336 Mio. EUR in Tarifmaßnahmen. Die Verkehrsverbünde verwendeten die Mittel überwiegend für die Einführung regionaler Klimatickets oder die Reduktion der Preise bestehender Jahresnetzkarten bzw. für den Verzicht auf Valorisierung (in der Folge: **reale Preissenkung**) (TZ 14).

Somit verblieben 319 Mio. EUR für Angebotserweiterungen oder Vertriebsmaßnahmen. Insgesamt zeichnete sich im überprüften Zeitraum ab, dass ein Teil der Zuschüsse des Bundes bis zum Ende des Durchrechnungszeitraums nicht verbraucht werden konnte. Dies war u.a. darauf zurückzuführen, dass bei den meisten Verkehrsverbünden der Durchrechnungszeitraum für den Verbrauch nur bei knapp über drei Jahren (Oktober 2021 bis Ende 2024) statt bei vier Jahren lag. Das Land Oberöster-

[29] Oktober 2021 bis 2024: Verkehrsverbünde Oberösterreich, Salzburg, Tirol, Vorarlberg und Ostregion (Burgenland, Niederösterreich und Wien); 2022 bis 2025: Verkehrsverbünde Kärnten und Steiermark

reich nannte als weiteren Grund die lange Vorlaufzeit bei der Bestellung von Schienenverkehrsleistungen.

13.2 (1) Der RH erachtete es als zweckmäßig, dass die Verkehrsverbünde die Zuschüsse des Bundes sowohl für Tarifmaßnahmen als auch für Angebotserweiterungen verwenden konnten. Dadurch war sichergestellt, dass auch jene Verkehrsverbünde, die bereits vor der Einführung der regionalen Klimatickets eine günstige Jahresnetzkarte angeboten hatten, finanzielle Mittel für den öffentlichen Verkehr erhielten. Zudem konnte ein verbessertes Angebot die Wirkung der Tarifmaßnahme verstärken (TZ 17).

(2) Der RH wies darauf hin, dass – wie es sich im überprüften Zeitraum abzeichnete – ein Teil der Zuschüsse des Bundes für Angebotserweiterungen im Durchrechnungszeitraum nicht verbraucht werden konnte. Gründe dafür waren u.a. der verkürzte Durchrechnungszeitraum sowie lange Vorlaufzeiten für Bestellungen von Schienenverkehrsleistungen.

Der RH empfahl dem Verkehrsministerium, eine Ausdehnung des Durchrechnungszeitraums für die Verwendung der Zuschüsse des Bundes für die regionalen Klimatickets zu erwägen, sodass der Durchrechnungszeitraum mit dem Planungshorizont der Verkehrsverbünde für Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr besser vereinbar ist.

14.1 (1) Die meisten Verkehrsverbünde konnten laut Vereinbarung reale Preissenkungen ihrer regionalen Klimatickets bis zu einer Höhe von 25 % der Zuschüsse des Bundes als Tarifmaßnahmen geltend machen. Eine Ausnahme bestand für die Stadt Wien. Sie konnte reale Preissenkungen bis zu einer Höhe von 58 % geltend machen. Die Stadt Wien hatte bereits seit 2012 eine regionale Jahresnetzkarte um 365 EUR. Sie reduzierte den Jahresnetzkartentarif seither nicht weiter und erhöhte ihn auch nicht.

Als Tarifmaßnahme machte die Stadt Wien im Durchrechnungszeitraum reale Preissenkungen in Höhe von 76,24 Mio. EUR geltend. Für Angebots- und Vertriebsmaßnahmen verblieben somit 55,41 Mio. EUR.

(2) Die Finanzierung realer Preissenkungen aus den Zuschüssen des Bundes für die Einführung regionaler Klimatickets war bis Ende 2024 möglich, da ab Jänner 2025 auch das KlimaTicket Österreich erstmals valorisiert wurde.

Die Stadt Wien erhöhte den Preis der Jahresnetzkarte Wien auch 2025 nicht.[30]

[30] Ergänzend wird festgehalten, dass 2026 eine Erhöhung der Jahresnetzkarte Wien auf 467 EUR (digital 461 EUR) vorgesehen war.

14.2 Der RH kritisierte, dass das Verkehrsministerium mit der Stadt Wien vereinbarte, 58 % der Zuschüsse des Bundes für reale Preissenkungen verwenden zu können. Er wies darauf hin, dass die Zuschüsse des Bundes den Zweck hatten, für Kundinnen und Kunden tarifliche, angebotsseitige oder vertriebsseitige Verbesserungen im öffentlichen Personenverkehr zu bewirken. Vor dem Hintergrund, dass die Stadt Wien den Jahresnetzkartentarif seit 2012 nicht erhöhte, wertete er die reale Preissenkung nicht als tarifliche Verbesserung. Nach Ansicht des RH war dem Zweck der Zuschüsse des Bundes damit nicht ausreichend Rechnung getragen.

Der RH empfahl dem Verkehrsministerium, ausschließlich solche Maßnahmen aus den Zuschüssen des Bundes für regionale Klimatickets zu finanzieren, die für die Kundinnen und Kunden eine tarifliche, angebotsseitige oder vertriebsseitige Verbesserung im öffentlichen Personenverkehr bewirken.

14.3 Laut Stellungnahme des Verkehrsministeriums habe es die Zuschüsse des Bundes für die regionalen Klimatickets bewusst pauschal festgelegt und nach dem Bevölkerungsschlüssel an die Länder bzw. Verkehrsverbünde aufgeteilt. Die Stadt Wien habe – im Gegensatz zu anderen Ländern bzw. Verkehrsverbünden – schon vor der Klimaticket-Reform in einen leistbaren Tarif und in ein flächendeckendes Angebot im regionalen bzw. städtischen öffentlichen Verkehr investiert. Es sei daher sachgerecht, die unterschiedlichen Ausgangsbedingungen im Rahmen der Zuschüsse zu berücksichtigen. Auch reale Preissenkungen würden eine kundenseitige Verbesserung im öffentlichen Personenverkehr darstellen.

14.4 Der RH vermerkte gegenüber dem Verkehrsministerium, dass die Zuschüsse des Bundes für die regionalen Klimatickets auf eine tarifliche, angebotsseitige oder vertriebsseitige Verbesserung des öffentlichen Personenverkehrs abzielten. Dies leitete er daraus ab, dass die Mittel vertragsgemäß zweckgebunden für die Finanzierung von Tarif-, Angebots- oder Vertriebsmaßnahmen zu verwenden waren. Das Argument, bereits zuvor getätigte Investitionen für Angebotsverbesserungen bzw. Tarifabsenkungen bei der Verteilung der Zuschüsse zu berücksichtigen, konnte er daher nicht nachvollziehen.

Zudem entgegnete der RH dem Verkehrsministerium, dass eine reale Preissenkung grundsätzlich als tarifliche Verbesserung zu werten war. Dies war jedoch vor dem Hintergrund zu betrachten, dass die Stadt Wien den Jahresnetzkartentarif seit 2012 nicht erhöhte. Eine die Kundinnen und Kunden betreffende Verbesserung durch die zusätzlichen Mittel des Bundes war nach Ansicht des RH daher nicht gegeben.

Der RH verblieb bei seiner Empfehlung.

KlimaTickets in Oberösterreich und Salzburg

Ausgangslage

15.1 (1) In Oberösterreich lebten knapp dreimal so viele Menschen (1,5 Mio.) wie in Salzburg (0,6 Mio.). Der mit öffentlichem Verkehr zu erschließende Dauersiedlungsraum war im Flächenbundesland Oberösterreich rund viermal so groß (6.800 km²) wie in Salzburg (1.600 km²).

Das Land Oberösterreich setzte bis zur Einführung des regionalen Klimatickets auf Jahreskarten für einzelne Strecken bzw. Zonen; insgesamt gab es 464 Regionalzonen und drei Kernzonen (Linz, Wels und Steyr). Die (fiktive) Jahreskarte für alle Regionalzonen Oberösterreich inklusive der drei Kernzonen kostete Anfang 2021 2.340 EUR; sie wurde de facto nicht verkauft. Ab Oktober 2021 war das KlimaTicket Oberösterreich für 695 EUR bzw. ab März 2023 für 550 EUR erhältlich, ohne Kernzonen kostete es 365 EUR.

Ab Mitte 2017 war für die Kernzone der Stadt Salzburg eine Jahresnetzkarte für 365 EUR erhältlich (City Ticket). Das Land Salzburg führte im Jahr 2020 eine größere Tarifreform durch und ersetzte die Jahresnetzkarten für einzelne Strecken bzw. Zonen (41 Zonen) durch Jahresnetzkarten für die sechs Regionen. Diese myRegio-Tarife lagen für eine Region bei 365 EUR und für zwei Regionen bei 495 EUR; eine Jahresnetzkarte für alle Regionen kostete 595 EUR[31]. Ab Jänner 2022 gab es das KlimaTicket Salzburg zum Preis von 365 EUR für das gesamte Land.

(2) Laut Österreichischer Raumordnungskonferenz lebte in Oberösterreich etwa ein Viertel der Bevölkerung in Gebieten mit sehr guter ÖV-Erschließung, in Salzburg 37 % der Bevölkerung. 14,7 % der Oberösterreicherinnen und Oberösterreicher sowie 7,7 % der Salzburgerinnen und Salzburger waren nicht an den öffentlichen Verkehr angeschlossen[32] (Österreich-Durchschnitt 9,3 %).

Verkehrserhebungen zufolge war der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen in Oberösterreich von 10,2 % im Jahr 2012 auf 10,1 % im Jahr 2022 gesunken (Ziel 2021: 12,5 %), in Salzburg von 11,9 % auf 12,3 % gestiegen (Ziel 2025: 14,0 %).

(3) Das Land Oberösterreich sammelte in einer Zusatzerhebung unter allen Online-Teilnehmerinnen und -Teilnehmern der Verkehrserhebung 2022 Daten zur nachhaltigen Mobilität. Zielgruppe dieser Befragung waren Personen im Alter zwischen 18 und 65 Jahren, allen voran Autofahrerinnen und Autofahrer, die nach Optionen

[31] Bis zu diesem Zeitpunkt kostete eine Jahresnetzkarte für das gesamte Land Salzburg inklusive Kernzone 1.539 EUR.

[32] Das heißt, es war keine relevante Haltestelle in weniger als 1.250 Meter fußläufig erreichbar.

für einen Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel befragt wurden. Dabei ging es z.B. um die Einstellung zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs oder des Fahrrads oder zum Zu-Fuß-Gehen und die Voraussetzungen dafür oder um die Motive für und gegen einen Umstieg vom Auto auf den öffentlichen Verkehr. Rund drei Viertel der Autofahrerinnen und Autofahrer gaben an, dass der öffentliche Verkehr für sie keine vorstellbare Alternative sei. Als Gründe dafür nannten sie Schnelligkeit, Unabhängigkeit von den Fahrplänen, bessere Transportmöglichkeiten, Bequemlichkeit, aber auch die fehlende Alternative zum Auto bzw. keine öffentlichen Verbindungen.

Das Land Salzburg führte keine Zusatzerhebung zur Verkehrserhebung 2022 durch.

15.2 (1) Der RH hielt fest, dass in Salzburg bereits vor Einführung des regionalen Klimatickets eine große Tarifreform stattgefunden hatte und deshalb, anders als in Oberösterreich, eine preiswerte Jahresnetzkarte für den öffentlichen Verkehr schon etabliert war. Dennoch hatte der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen in Salzburg von 2012 auf 2022 mit 0,4 Prozentpunkten auf 12,3 % nur geringfügig zugenommen (Ziel 2025: 14,0 %).

(2) Der RH hielt fest, dass der Anteil der Bevölkerung mit sehr guter ÖV-Erschließung in Oberösterreich wesentlich geringer war als in Salzburg; zudem war in Oberösterreich ein wesentlich größerer Anteil der Bevölkerung nicht an den öffentlichen Verkehr angebunden. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen in Oberösterreich sank von 10,2 % im Jahr 2012 auf 10,1 % im Jahr 2022, während der Zielwert für 2021 bei 12,5 % lag.

(3) Positiv vermerkte der RH, dass das Land Oberösterreich in einer Zusatzbefragung zur Verkehrserhebung 2022 auch Autofahrerinnen und Autofahrer zu den Gründen der Nicht-Nutzung des öffentlichen Verkehrs befragte.

Das Land Salzburg führte keine Zusatzbefragung zur Verkehrserhebung 2022 durch und verfügte somit über keine Datengrundlage zu den Gründen der Nicht-Nutzung des öffentlichen Verkehrs.

Abgeltungsmodelle KlimaTicket Österreich

16.1 (1) Die SVV vereinbarte mit dem Verkehrsministerium die stückgenaue Abgeltung des KlimaTickets Österreich (Variante Spitzabgeltung). Die Abgeltung setzte sich vorwiegend aus einem Fixpreis für jedes KlimaTicket Österreich zusammen, das eine innerhalb des Verbundgebiets wohnhafte Person kaufte. Der Fixpreis bemaß sich am Tarif für eine verbundweite Jahresnetzkarte in Salzburg. Die Senkung des Tarifs im Jahr 2022 auf 365 EUR verminderte auch den Fixpreis.

Zusätzlich erhielt die SVV eine Abgeltung für jene Personen, die ein KlimaTicket Österreich kauften und nicht im Verbundgebiet wohnhaft waren, dort jedoch den öffentlichen Verkehr nutzten. Weitere Abgeltungskomponenten waren die Kundenverwanderungsprämie für Personen, die vom Verbundtarif zum KlimaTicket Österreich wechselten, und eine Vertriebsprovision für den Verkauf des KlimaTickets Österreich. Zudem vereinbarte die SVV eine Risikopauschale.

(2) Die OÖVV vereinbarte mit dem Verkehrsministerium eine pauschale Abgeltung (Variante Pauschalabgeltung), die alle Auswirkungen des KlimaTickets Österreich auf die Erlössituation im OÖVV kompensieren sollte. Die Abgeltung basierte auf den erwarteten Verkaufszahlen des KlimaTickets Österreich inklusive Risikoaufschlag sowie dem dadurch bewirkten durchschnittlichen Erlösentgang im OÖVV. Der Erlösentgang errechnete sich auf Basis eines fiktiven, das Marktniveau vor der Einführung des KlimaTickets Österreich widerspiegelnden Netzkartenpreises. Zudem enthielt die Abgeltung eine Kundenverwanderungsprämie, um die Kosten für die Stornierung bestehender Jahresnetzkartenverträge und für den Aufbau einer Kundenbeziehung auszugleichen. Eine Vertriebsprovision galt den Aufwand für den Verkauf des KlimaTickets Österreich ab.

Da die tatsächlichen Verkaufszahlen des KlimaTickets Österreich um ein Vielfaches über den prognostizierten Werten lagen (Tabelle 12, TZ 17), vereinbarte die OÖVV mit dem Verkehrsministerium ab 2023 eine Ergänzung des pauschalen Abgeltungsbetrags um eine variable Abgeltungskomponente. Diese war mit 28.532 Tickets (256 % der erwarteten Absatzmenge) gedeckelt.

Für jedes KlimaTicket Österreich, das eine in Oberösterreich wohnhafte Person kaufte und das über der erwarteten Absatzmenge lag, erhielt das Land Oberösterreich eine zusätzliche Abgeltung. Diese bemaß sich am gewichteten Kundenpreis des KlimaTickets Oberösterreich[33]. Eine Herabsetzung des Preises des KlimaTickets Oberösterreich führte somit auch zu einer Senkung der Bemessungsgrundlage für die variable Abgeltung.

[33] Der gewichtete Kundenpreis war der durchschnittlich von den Kundinnen und Kunden bezahlte Preis für das KlimaTicket Oberösterreich (Vollpreis oder Ermäßigung).

Die variable Abgeltungskomponente entsprach daher einer maximalen zusätzlichen Abgeltung von weiteren 47 % im Vergleich zum vereinbarten Pauschalentgelt.

16.2 (1) In Anbetracht der weit über den Erwartungen liegenden Verkaufszahlen des KlimaTickets Österreich erachtete der RH das pauschale Abgeltungsmodell auf Basis initialer Absatzprognosen nicht mehr als adäquat. Er verwies dazu auf seine Empfehlung in TZ 5, im Zuge der im Jahr 2025 geplanten Evaluierung der Umsetzungsvereinbarungen mit den Verkehrsverbünden einheitliche Abgeltungsparameter auf Basis tatsächlicher Verkaufszahlen zu vereinbaren.

(2) Der RH merkte an, dass das Verkehrsministerium bestrebt war, die Verkehrsverbünde zur Reduktion des Preises ihrer regionalen Klimatickets auf 365 EUR zu bewegen (TZ 12). Da sich die Bemessungsgrundlage für die variable Abgeltungskomponente für das KlimaTicket Österreich am gewichteten Kundenpreis des KlimaTickets Oberösterreich bemaß, bestand insbesondere für die OÖVV, mit einem Preis des regionalen Klimatickets deutlich über 365 EUR, kein Anreiz, den Preis des regionalen Klimatickets zu reduzieren.

Der RH empfahl dem Verkehrsministerium, bei der Evaluierung der Umsetzungsvereinbarung mit der OÖVV sämtliche Anreizwirkungen unterschiedlicher Abgeltungsparameter zu bedenken.

Prognosen und Nachfrage

17.1 (1) (a) Die OÖVV beauftragte im Jahr 2021 ein externes Beratungsunternehmen mit einer Prognose zu verschiedenen Tarifmodellen bei den Jahresnetzkarten im Oberösterreichischen Verkehrsverbund sowie in den Kernzonen (Städte Linz, Wels und Steyr). Die Prognose modellierte fünf unterschiedliche Tarif-Kombinationen für eine Jahresnetzkarte im Verbundgebiet ohne die Verkehrsmittel in den Städten Linz, Wels und Steyr sowie verschiedene Aufschläge für die Nutzung der Stadtverkehre in diesen drei Städten.

Laut Prognose für den gewählten Tarif von 695 EUR erwartete die OÖVV einen Erlösentgang in Höhe von 5,2 Mio. EUR pro Jahr durch die Einführung des KlimaTickets Oberösterreich. Aufgrund der späteren Tarifreduktion auf 550 EUR erwartete sie weitere Mindereinnahmen von 3,1 Mio. EUR pro Jahr.

(b) Die SVV beauftragte im Jahr 2021 ein externes Beratungsunternehmen, eine Prognose zu verschiedenen Tarifmodellen bei Jahresnetzkarten im Salzburger Verkehrsverbund zu erstellen. Das Beratungsunternehmen modellierte Prognosen für vier unterschiedliche Varianten zur Tarifreduktion bei den myRegio-Jahrestickets und berechnete, wie sich diese Reduktion jeweils auf die Nachfrage und auf den

Erlösentgang auswirken könnte. Die SVV erwartete laut Prognose für den gewählten Preis von 365 EUR einen Erlösentgang in Höhe von 1,93 Mio. EUR pro Jahr.

(2) Die folgende Tabelle stellt für Oberösterreich und Salzburg die tatsächlich verkauften regionalen Klimatickets und KlimaTickets Österreich im Jahr 2023 den Prognosen sowie der Anzahl der verkauften Verbund-Jahreskarten im Jahr 2019 gegenüber:

Tabelle 12: Verkaufszahlen regionale Klimatickets und KlimaTicket Österreich

	Oberösterreich	Salzburg
regionales Klimaticket	Anzahl	
verkaufte Verbund-Jahreskarten im Jahr 2019	10.595	34.764[2]
Absatzprognose für regionale Klimatickets	30.064	37.245
verkaufte regionale Klimatickets im Jahr 2023	31.378	54.622
	in %	
Abweichung Verkauf 2023 zur Prognose	+4	+47
KlimaTicket Österreich[1]	Anzahl	
Absatzprognose für KlimaTickets Österreich	10.689	6.033
verkaufte KlimaTickets Österreich im Jahr 2023	48.701	16.440
	in %	
Abweichung Verkauf 2023 zur Prognose	+356	+173

[1] Personen wohnhaft im jeweiligen Land; verkaufte Stück (exklusive Stornos)
[2] Werte für Salzburg per 31. Dezember 2020 nach Einführung des Tickets myRegio

Quellen: BMK; OÖVV; SVV; Statistik Austria

Die Unterschiede in der Angebotsqualität sowie in der Preisgestaltung (TZ 15) zeigten sich auch in den Verkaufszahlen der regionalen Klimatickets:

- Die Verkaufszahlen des KlimaTickets Oberösterreich lagen in etwa im Bereich der Prognosen und deutlich über den 10.600 verkauften Verbund-Jahreskarten vor Einführung des KlimaTickets Oberösterreich.
- Dass das preislich nur gering veränderte KlimaTicket Salzburg häufiger verkauft wurde als prognostiziert, führte die SVV auf Nachholeffekte des erst kurz vor der COVID-19-Pandemie eingeführten myRegio-Tickets zurück.

Das KlimaTicket Österreich wurde in beiden Verkehrsverbünden deutlich häufiger verkauft als erwartet. Im Verkehrsverbund Salzburg übertrafen die Verkaufszahlen 2023 die Prognosen um 173 %, im Verkehrsverbund Oberösterreich um mehr als das 3,5-Fache. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung konnte weder das Verkehrsministerium noch die OÖVV darlegen, woher die 38.000 zusätzlichen Kundinnen und Kunden kamen. Die zusätzliche Nachfrage war weder mit Kundinnen und Kunden der (früheren) ÖBB-Österreichcard bzw. ÖBB-Vorteilscard noch mit solchen aus dem Bereich der Verbundtarife zu erklären. Eine allfällige Verlagerung vom Pkw-

Verkehr auf den öffentlichen Verkehr (Neukundinnen und Neukunden) bestätigten die Zähldaten aus dem Schienenpersonenverkehr nicht.

(3) Das Angebot und die Nachfrage im regionalen Busverkehr veränderten sich in Oberösterreich und Salzburg wie folgt:

Tabelle 13: Angebot und Nachfrage im regionalen Busverkehr

	Oberösterreich			Salzburg		
	2019	2023	Veränderung 2019 bis 2023	2019	2023	Veränderung 2019 bis 2023
Angebot	in Mio.		in %	in Mio.		in %
Fahrplankilometer Busverkehr	32,90[1]	37,72[1]	15	14,88	19,11	28
Nachfrage	in Mio.		in %	in Mio.		in %
Fahrgäste auf Buslinien mit Angebotserweiterung	8,01	9,51	19	3,28	5,85	78
Fahrgäste auf Buslinien ohne Angebotsveränderung	5,48	5,74	5	10,55	12,41	18
Fahrgäste auf Buslinien mit Angebotsreduktion	1,40	1,22	-13	–[2]	–[2]	–[2]
Fahrgäste auf Buslinien gesamt	**21,63**[3]	**23,93**[3]	**11**	**13,83**	**18,26**	**32**

Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: OÖVV; SVV

[1] bezieht sich auf die von der OÖVV ausgeschriebenen Regionalbusleistungen
[2] keine Angebotsreduktionen auf Buslinien in Salzburg im betreffenden Zeitraum
[3] inklusive Fahrgäste auf Buslinien, die erstmals zwischen 2019 und 2023 ausgeschrieben wurden und für die daher keine Informationen über Angebotsveränderungen vorlagen

Jene Buslinien in Oberösterreich, bei denen es zu keinen Angebotsveränderungen kam, verzeichneten eine um 5 % gestiegene Fahrgastnachfrage. Diese Nachfragesteigerung konnte in erster Linie auf die Tarifreduktion zurückgeführt werden. Auf den oberösterreichischen Buslinien mit Angebotserweiterungen bzw. Angebotsreduktionen veränderte sich das Fahrgastaufkommen wesentlich stärker (+19 % bzw. -13 %).

In Salzburg verzeichneten insbesondere die Buslinien mit Angebotserweiterungen einen deutlichen Fahrgastzuwachs von 78 %. Auch die Buslinien ohne Angebotsveränderungen hatten Fahrgastzuwächse von durchschnittlich 18 %. Dies war auf die beiden Tarifreformen myRegio im Jahr 2020 und KlimaTicket Salzburg im Jahr 2022 zurückzuführen.

(4) Im Schienenpersonenverkehr erhöhte sich das österreichweite Angebot im Zeitraum 2019 bis 2023 um 9,8 %, die Nachfrage stieg um 8,2 % und somit – trotz der Tarifmaßnahmen – weniger stark als das Angebot.

17.2 (1) Der RH beurteilte positiv, dass sowohl die OÖVV als auch die SVV verschiedene Tarife der jeweiligen Jahresnetzkarten im Hinblick auf Nachfrage bzw. Erlösentgang modellieren ließen. Damit war aus Sicht des RH eine gute fachliche Basis für eine verkehrspolitische Grundsatzentscheidung über die Preisgestaltung der regionalen Klimatickets gegeben. Der RH hob zudem hervor, dass die SVV aufgrund der vorangegangenen Tarifreform eine vergleichsweise gute Ausgangsposition hatte und somit bei der Umstellung auf das landesweite regionale Klimaticket einen relativ geringen Erlösentgang abdecken musste.

Der RH betonte, dass sich die Maßnahmen zur Angebotsverbesserung in beiden Ländern deutlich auf die Fahrgastnachfrage auswirkten. Insbesondere in Salzburg, mit einem gut ausgebauten ÖV-Angebot, hatte darüber hinaus die Tarifreduktion einen großen Effekt auf die Fahrgastnachfrage. Aus Sicht des RH war es deshalb zweckmäßig, mit den Zuschüssen des Bundes zu den regionalen Klimatickets einen Maßnahmenmix aus Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr und Tarifreduktion zu finanzieren.

(2) Der RH hob hervor, dass die Verkaufszahlen des KlimaTickets Österreich in Oberösterreich weit über den Prognosen lagen. Er kritisierte, dass das Verkehrsministerium und die OÖVV die Gründe dafür nicht erklären konnten und auch das Nutzerverhalten der Kundinnen und Kunden des KlimaTickets Österreich nicht kannten. Damit war nicht bekannt, ob eventuell das Angebot an diese verstärkte Nachfrage angepasst werden sollte.

Der RH empfahl dem Verkehrsministerium und der OÖVV, das Nutzerverhalten der Kundinnen und Kunden des KlimaTickets Österreich in Oberösterreich zu analysieren, um gegebenenfalls die Kapazitäten im öffentlichen Verkehr entsprechend anpassen zu können.

Zuschuss regionale Klimatickets

18.1 (1) Die OÖVV erhielt für den Durchrechnungszeitraum Zuschüsse des Bundes in Höhe von 101,80 Mio. EUR für das regionale Klimaticket. Sie plante, diese Zuschüsse wie folgt zu verwenden:

Tabelle 14: Verwendung der Zuschüsse für das regionale Klimaticket in Oberösterreich

geplante Mittelverwendung			
		in Mio. EUR	in %
Tarifmaßnahmen	Preissenkung und Einzelmaßnahmen zur Absatzsteigerung	35,28	35
	Anpassung Kundengruppen	0,02	0
Angebotsmaßnahmen	Angebotsverbesserung Bus	30,25	30
	Angebotsverbesserung Schiene	23,32	23
	Angebotsverbesserung Stadtverkehre und Stadtregionalbahnen	0,47	0
	Angebotsverbesserung Bedarfsverkehre	1,10	1
Vertriebsmaßnahmen	Verbesserung der digitalen Zugänglichkeit	1,36	1
nicht zugewiesen		10,00	10
Zuschüsse gesamt		**101,80**	**100**

Quelle: BMK

Die OÖVV verwendete mehr als ein Drittel der Zuschüsse für Tarifmaßnahmen, sodass knapp zwei Drittel für Angebots- und Vertriebsmaßnahmen verblieben. Von diesen waren laut Mittelverwendungsnachweis 85 % Maßnahmen zugeordnet. Die restlichen Zuschüsse konnte die OÖVV im Durchrechnungszeitraum nicht verbrauchen (TZ 13).

Die Mittel für Tarifmaßnahmen verwendete die OÖVV vor allem für die Einführung des KlimaTickets Oberösterreich im Jahr 2021, für die Senkung des Preises des KlimaTickets Oberösterreich im Jahr 2023 sowie für reale Preissenkungen in den Jahren 2022 bis 2024.

(2) Die SVV erhielt für den Durchrechnungszeitraum Zuschüsse des Bundes in Höhe von 38,41 Mio. EUR für das regionale Klimaticket. Sie plante, diese Zuschüsse wie folgt zu verwenden:

Tabelle 15: Verwendung der Zuschüsse für das regionale Klimaticket in Salzburg

geplante Mittelverwendung			
		in Mio. EUR	in %
Tarifmaßnahmen	Preissenkung und Einzelmaßnahmen zur Absatzsteigerung	17,55	46
Angebotsmaßnahmen	Angebotsverbesserung Bus	17,33	45
	Angebotsverbesserung Schiene	2,82	7
	Angebotsverbesserung Bedarfsverkehre	0,71	2
Zuschüsse gesamt		**38,41**	**100**

Quelle: BMK

Die SVV verwendete knapp die Hälfte der Zuschüsse für Tarifmaßnahmen, sodass mehr als die Hälfte für Angebotsmaßnahmen verblieben.

Die Mittel für Tarifmaßnahmen verwendete die SVV u.a. für

- die Preisreduktion beim regionalen Klimaticket auf 365 EUR,
- die Anpassung der Kundengruppen an jene des KlimaTickets Österreich,
- die Finanzierung von „Benzinfreitagen“ zur kostenfreien Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel, um neue Fahrgäste anzuwerben, sowie
- reale Preissenkungen in den Jahren 2023 und 2024.

Den überwiegenden Teil der Mittel für Angebotsmaßnahmen plante die SVV, für Angebotsverbesserungen im Busverkehr zu verwenden.

18.2 Die Verkehrsverbünde konnten einen Teil der Mittel des Bundes u.a. deshalb nicht verbrauchen, weil der vorgesehene Durchrechnungszeitraum nicht dem Planungshorizont für Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr entsprach (TZ 13). Der RH verwies auf seine Empfehlung an das Verkehrsministerium in TZ 13, eine Ausdehnung des Durchrechnungszeitraums für die Verwendung der Zuschüsse des Bundes für die regionalen Klimatickets zu erwägen.

Erlöse und Aufwendungen

19.1 (1) Das Verkehrsministerium vereinnahmte aus dem Verkauf des KlimaTickets Österreich für in Oberösterreich bzw. Salzburg wohnhafte Personen folgende Erlöse:

Tabelle 16: Erlöse aus dem KlimaTicket Österreich

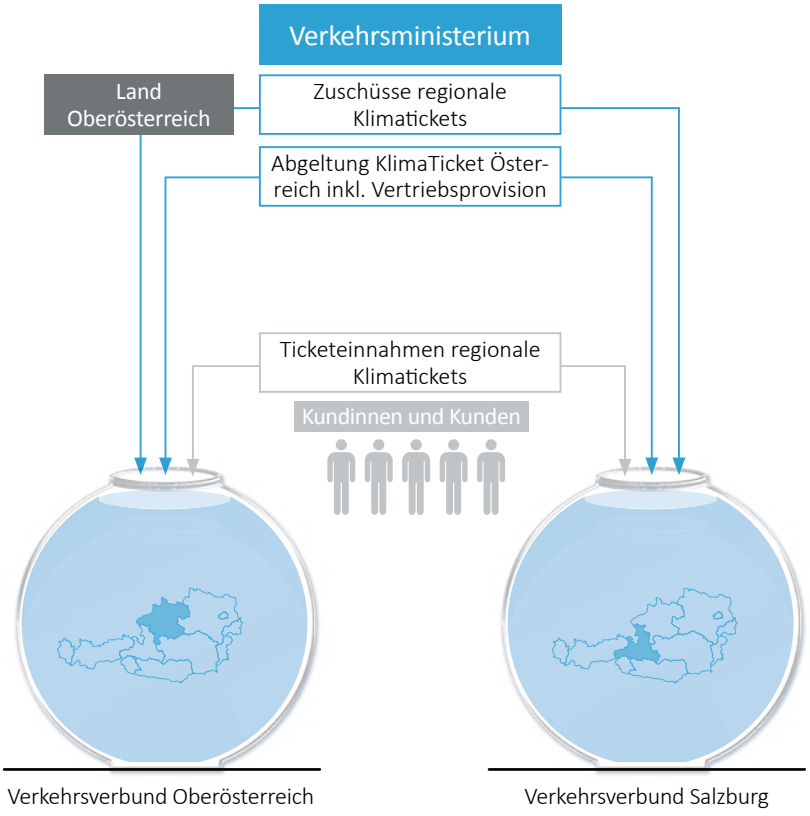
	2021	2022	2023	2024[1]
	in Mio. EUR; netto			
Oberösterreich	2,60	20,93	32,40	39,18
Salzburg	0,86	6,94	10,61	12,90

[1] vorläufige Werte

Quelle: BMK

(2) Die folgende Abbildung zeigt die Abgeltungen aus dem KlimaTicket Österreich sowie die Zuschüsse und Erlöse im Zusammenhang mit den regionalen Klimatickets für die OÖVV und SVV:

Abbildung 6: Abgeltungen, Zuschüsse und Erlöse im Zusammenhang mit KlimaTickets



Quellen: OÖVV; SVV; Darstellung: RH

Das Verkehrsministerium leistete die Abgeltung für die Anerkennung des KlimaTickets Österreich sowie die Vertriebsprovision an die OÖVV und die SVV. Die Zuschüsse für die Einführung des regionalen Klimatickets flossen vom Verkehrsministerium an das Land Oberösterreich bzw. direkt an die SVV. Das Land Oberösterreich übermittelte die Zuschüsse in weiterer Folge an die OÖVV. Die Erlöse aus dem Verkauf der regionalen Klimatickets vereinnahmten die jeweiligen Verkehrsverbünde.

Die Abgeltungen aus dem KlimaTicket Österreich sowie die Zuschüsse und Erlöse im Zusammenhang mit den regionalen Klimatickets setzten sich im überprüften Zeitraum wie folgt zusammen:

Tabelle 17: Abgeltungen aus dem KlimaTicket Österreich sowie Zuschüsse und Erlöse im Zusammenhang mit den regionalen Klimatickets

	Oberösterreich				Salzburg			
	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
	in Mio. EUR; netto				in Mio. EUR; netto			
Abgeltung für KlimaTicket Österreich	1,51	10,20	18,09[3]	18,90[3,6]	1,39	8,58	11,27	13,80[6]
davon KlimaTicket Österreich Vertriebsprovision	0,01	0,08	0,09	0,11[6]	0,05	0,07	0,10	0,18[6]
Zuschüsse für regionale Klimatickets	3,07	30,64	33,30	35,80	1,15	11,47	12,43	13,35
Erlöse aus dem Verkauf regionaler Klimatickets	3,65[2]	9,54	11,28	13,68[1]	–[4]	14,77[5]	18,31[5]	19,56[6]
Summe	**8,24**	**50,37**	**62,67**	**68,38**	**2,54**	**34,82**	**42,01**	**46,71[6]**

Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: BMK; OÖVV; SVV

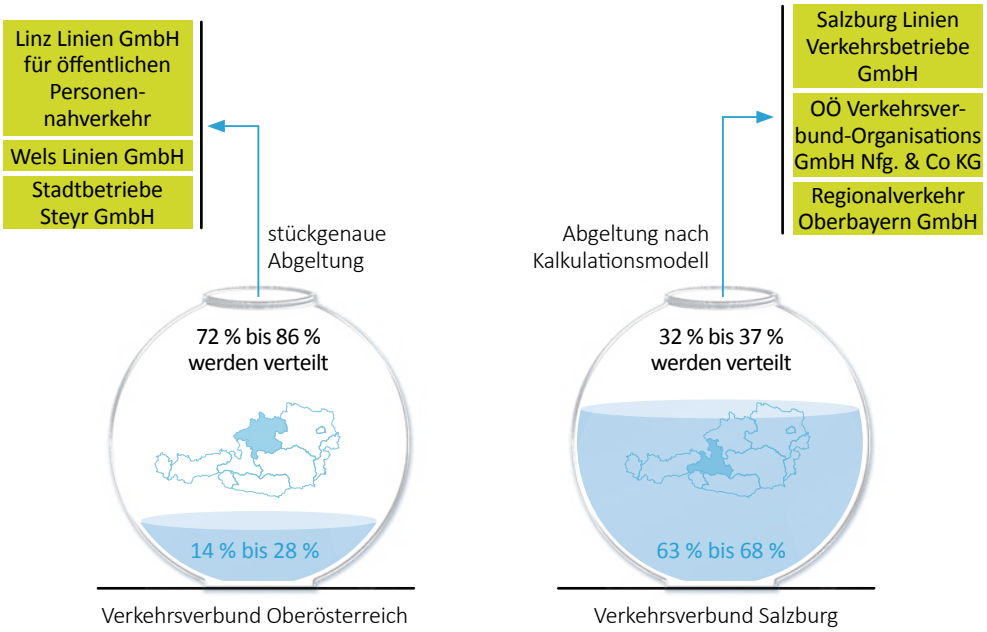
[1] Ist-Werte Jänner bis November 2024 sowie Planwerte Dezember 2024
[2] Einführung KlimaTicket Oberösterreich im Oktober 2021
[3] inklusive variabler Abgeltungskomponente
[4] Einführung KlimaTicket Salzburg im Jänner 2022
[5] vorläufige Werte mangels Endabrechnung; ohne Aufpreise für weitere Zonen
[6] vorläufige Werte

Da die OÖVV ab dem Jahr 2023 zusätzlich zur pauschalen Abgeltung eine variable Abgeltungskomponente mit dem Verkehrsministerium vereinbarte, stieg die Abgeltung für das KlimaTicket Österreich in diesem Jahr um 7,89 Mio. EUR (rd. 77 %) im Vergleich zum Vorjahr an.

Die OÖVV und die SVV waren verpflichtet, die Abgeltung aus dem KlimaTicket Österreich sowie die Zuschüsse und Erlöse im Zusammenhang mit den regionalen Klimatickets innerhalb des jeweiligen Verkehrsverbunds aufzuteilen.

(3) Die nachfolgende Abbildung veranschaulicht die Aufteilung der Abgeltung aus dem KlimaTicket Österreich in Oberösterreich und Salzburg in den Jahren 2021 bis 2023:[34]

Abbildung 7: Aufteilung der Abgeltung aus dem KlimaTicket Österreich



Quellen: OÖVV; SVV; Darstellung: RH

(a) Die Tarifbestellungsverträge zwischen der OÖVV und den städtischen Verkehrsunternehmen[35] (Linz Linien GmbH für öffentlichen Personennahverkehr (in der Folge: **Linz Linien GmbH**), Wels Linien GmbH und Stadtbetriebe Steyr GmbH) regelten die Aufteilung der Abgeltung für das KlimaTicket Österreich innerhalb Oberösterreichs.

Die Verträge sahen eine variable Abgeltung der städtischen Verkehrsunternehmen nach den verkauften KlimaTickets Österreich in Oberösterreich vor. Die Linz Linien GmbH erhielt beispielsweise je verkauftes KlimaTicket Österreich 50 % des behördlich genehmigten Jahresnetzkartenregeltarifs[36]. Hinzu kamen weitere Abgeltungskomponenten, wie die Kundenverwanderungsprämie sowie die Vertriebsprovision. Die Verträge zwischen der OÖVV und den städtischen Verkehrsunter-

[34] Eine Aufstellung, wie die Abgeltungen aus dem KlimaTicket Österreich in Oberösterreich und Salzburg aufgeteilt wurden, welche Anteile der OÖVV und der SVV verblieben, befindet sich im Anhang C, Tabelle B.

[35] Die städtischen Verkehrsunternehmen verzeichneten einen Erlösentgang aufgrund geringerer Ticketverkäufe für ihr Stadtgebiet.

[36] Wels erhielt 7,8 % und Steyr 3,8 % des behördlich genehmigten Jahresnetzkartenregeltarifs der jeweiligen Stadt.

nehmen sahen vor, dass regelmäßig stichprobenartige Überkompensationsprüfungen durchzuführen waren. Bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung fanden keine Überkompensationsprüfungen statt.

(b) Die SVV leitete die Abgeltung für das KlimaTicket Österreich anteilig an die Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH[37], die Regionalverkehr Oberbayern GmbH und die OÖVV weiter. Die Abgeltung wurde nach einem Modell aufgeteilt, das die SVV bei einem externen Beratungsunternehmen beauftragt hatte.

Die SVV sah eine Evaluierung des Abgeltungsmodells bis Ende 2024 vor; zur Zeit der Gebarungsüberprüfung war diese noch nicht erfolgt.

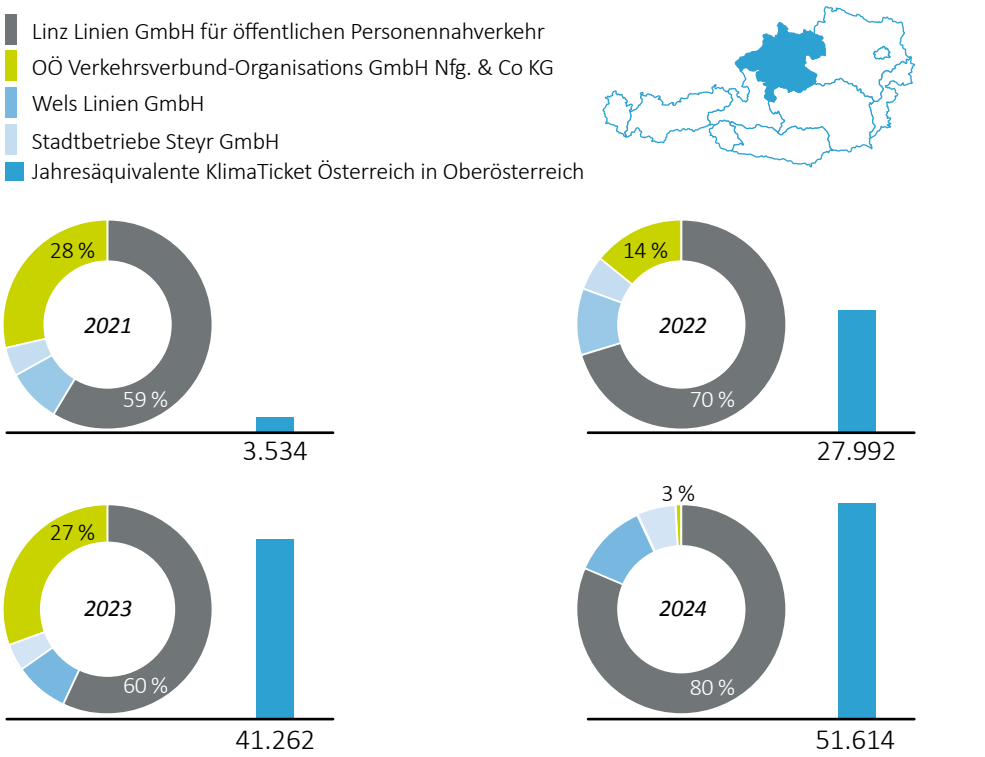
(4) (a) In Salzburg verblieb der überwiegende Anteil der Abgeltung aus dem KlimaTicket Österreich (durchschnittlich 68 %) bei der SVV. Diese verwendete die Mittel insbesondere zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs und des regionalen Busverkehrs.

(b) Die bei der OÖVV verbleibenden Abgeltungsbeträge für das KlimaTicket Österreich veränderten sich nicht im selben Ausmaß wie die kontinuierlich gestiegenen Verkaufszahlen des KlimaTickets Österreich. Dies lag daran, dass das Verkehrsministerium mit der OÖVV eine Pauschalabgeltung vereinbarte, während die OÖVV mit den drei städtischen Verkehrsunternehmen (Linz Linien GmbH, Wels Linien GmbH, Stadtbetriebe Steyr GmbH) stückgenau abrechnete. Die unerwartet hohen Verkaufszahlen des KlimaTickets Österreich führten in der Folge zu einer kontinuierlichen Reduktion des Anteils der bei der OÖVV verbleibenden Abgeltung. Im Jahr 2023 schwächte das Hinzukommen der variablen Abgeltungskomponente zur Pauschalabgeltung diesen Effekt ab, während im Jahr 2024 – trotz variabler Abgeltungskomponente – der bei der OÖVV verbleibende Anteil auf 3 % sank (TZ 5).

[37] bis Oktober 2023 an die Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation

Die nachfolgende Abbildung stellt diesen Effekt grafisch dar:

Abbildung 8: Aufteilung der Abgeltung aus dem KlimaTicket Österreich in Oberösterreich

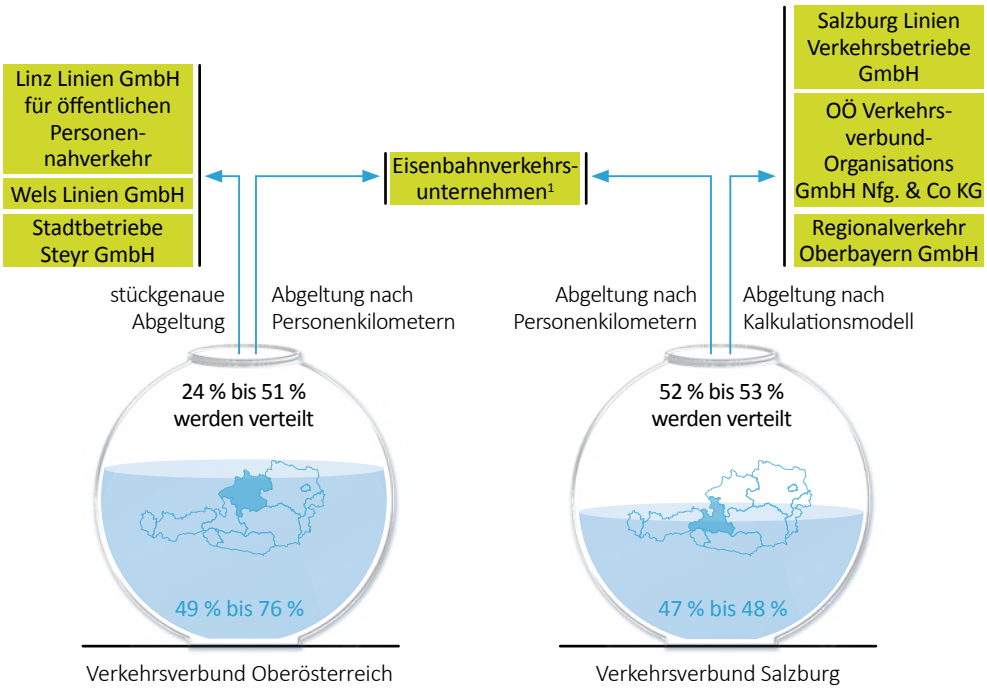


Quellen: OÖVV; BMK; Darstellung: RH

Im Rahmen einer Kundenzufriedenheitsbefragung erhob das Verkehrsministerium im Auftrag der OÖVV, wie häufig der öffentliche Verkehr mit dem KlimaTicket Österreich in ausgewählten Städten genutzt wurde. Demnach fuhren 19 % der Nutzerinnen und Nutzer des KlimaTickets Österreich mit Wohnort in Oberösterreich täglich und weitere 21 % mehrmals pro Woche mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in Linz. Damit war davon auszugehen, dass 40 % der Nutzerinnen und Nutzer des KlimaTickets Österreich mit Wohnort in Oberösterreich regelmäßig die öffentlichen Verkehrsmittel in Linz nutzten. Demgegenüber erhielt die Linz Linien GmbH im Jahr 2023 je verkauftes KlimaTicket Österreich rd. 50 % des valorisierten behördlich genehmigten Jahresnetzkartenregeltarifs zuzüglich weiterer Abgeltungskomponenten, wie Kundenverwanderungsprämie bzw. Vertriebsprovision.

(5) Die nachfolgende Abbildung veranschaulicht die Verteilung der Zuschüsse des Bundes für die regionalen Klimatickets sowie der Erlöse aus dem Verkauf der regionalen Klimatickets aus Sicht der Verkehrsverbünde:[38]

Abbildung 9: Verteilung der Mittel für regionale Klimatickets



1 bis 2022 Abgeltung der ÖBB-Personenverkehr AG nach Kalkulationsmodell

Quellen: OÖVV; SVV; Darstellung: RH

(a) Die Tarifbestellungsverträge zwischen der OÖVV und den städtischen Verkehrsunternehmen (Linz Linien GmbH, Wels Linien GmbH und Stadtbetriebe Steyr GmbH) regelten die stückgenaue Abgeltung je verkauftes KlimaTicket Oberösterreich.[39] Der Abgeltungsbetrag variierte je nach Ticketkategorie (Kernzone, Region mit Kernzonen). Mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen vereinbarte die OÖVV eine nutzungsabhängige Abgeltung nach den mit dem KlimaTicket Oberösterreich im Schienenpersonenverkehr zurückgelegten Personenkilometern. Die Verträge zwischen der OÖVV und den Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. den städtischen Verkehrsunternehmen sahen Überkompensationsprüfungen vor. Bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung fanden keine Überkompensationsprüfungen statt.

38 Eine Aufstellung der Zuschüsse des Bundes für die regionalen Klimatickets sowie der Erlöse aus deren Verkauf einerseits und der innerhalb der Verkehrsverbünde an die jeweiligen Vertragspartner zu leistenden Abgeltungen andererseits befindet sich im Anhang C, Tabelle C.

39 Mit dem Verkehrsunternehmen der Marktgemeinde Wilhering (WILIA Autobusunternehmung) vereinbarte die OÖVV die Abgeltung der Differenz zwischen den Fahrgelderlösen vor und nach Einführung des KlimaTickets Oberösterreich.

Der OÖVV verblieben 2023 rd. 52 % der Erlöse aus dem Verkauf von regionalen Klimatickets und der Zuschüsse des Bundes für das regionale Klimaticket für Tarifmaßnahmen, um damit die von ihr bestellten Verkehre zu finanzieren. Die Linz Linien GmbH erhielt mit Abstand die höchsten Abgeltungsleistungen der Verkehrsunternehmen in Oberösterreich.

(b) Die Erlöse und die Abgeltung im Zusammenhang mit dem KlimaTicket Salzburg wurden zwischen SVV, Stadtgemeinde Salzburg, Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH[40], Regionalverkehr Oberbayern GmbH und OÖVV nach einem Modell aufgeteilt, das die SVV bei einem externen Beratungsunternehmen beauftragt hatte. Die von der SVV zu leistende Abgeltung bemaß sich an den verkauften KlimaTickets Salzburg und war gedeckelt. Mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen[41] vereinbarte die SVV eine nutzungsabhängige Abgeltung nach den mit dem KlimaTicket Salzburg im Schienenpersonenverkehr zurückgelegten Personenkilometern.

Im Jahr 2023 verblieben der SVV rd. 48 % der Erlöse und der Zuschüsse, um damit die von ihr bestellten Verkehre zu finanzieren.

(6) Der OÖVV und der SVV standen folgende Zuschüsse des Bundes für regionale Klimatickets für Angebotserweiterungen zur Verfügung:

Tabelle 18: Zuschüsse des Bundes für regionale Klimatickets für Angebotserweiterungen

Verkehrsverbund	2021	2022	2023	2024
	in Mio. EUR; netto			
Oberösterreich	1,64	22,48	21,50	21,91
Salzburg	1,15	5,55	7,02	7,13

Quellen: OÖVV; SVV

Zur Verwendung der Zuschüsse des Bundes für regionale Klimatickets zum Zweck der Angebotserweiterung siehe TZ 18.

19.2 Der RH kritisierte, dass im überprüften Zeitraum trotz steigender Verkaufszahlen des KlimaTickets Österreich der Anteil der bei der OÖVV verbleibenden Abgeltung kontinuierlich sank. Dies war darin begründet, dass die Tarifbestellungsverträge der OÖVV mit den städtischen Verkehrsunternehmen in Linz, Wels und Steyr die stückgenaue Abgeltung des KlimaTickets Österreich vorsahen, während das Verkehrsministerium mit der OÖVV eine pauschale Abgeltung vereinbarte, die ab 2023 auch eine variable Komponente enthielt. Der RH hob hervor, dass gemäß einer Kunden-

[40] bis Oktober 2023 an die Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation

[41] ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft ab 2023; davor Abgeltung nach dem Modell des externen Beratungsunternehmens

zufriedenheitsbefragung des Verkehrsministeriums 40 % der Nutzerinnen und Nutzer des KlimaTickets Österreich mit Wohnort in Oberösterreich regelmäßig die öffentlichen Verkehrsmittel in Linz nutzten. Demgegenüber erhielt die Linz Linien GmbH je verkauftes KlimaTicket Österreich jedoch rd. 50 % des behördlich genehmigten Jahresnetzkartenregeltarifs für Linz.

Der RH wies darauf hin, dass die Verträge zwischen der OÖVV und den städtischen Verkehrsunternehmen regelmäßige stichprobenartige Überkompensationsprüfungen vorsahen, bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung hatte jedoch keine stattgefunden. Er verwies auf seine Empfehlung in TZ 5, im Zuge der im Jahr 2025 geplanten Evaluierung der Umsetzungsvereinbarungen mit den Verkehrsverbünden einheitliche Abgeltungsparameter auf Basis tatsächlicher Verkaufszahlen zu vereinbaren.

Der RH empfahl der OÖVV, für die drei städtischen Verkehrsunternehmen in Linz, Wels und Steyr eine der tatsächlichen Nutzung des öffentlichen Verkehrs entsprechende Abgeltung des KlimaTickets Österreich zu verhandeln.

Der RH hielt kritisch fest, dass das Modell, nach dem in Salzburg die Abgeltung des KlimaTickets Österreich an die Verkehrsunternehmen aufgeteilt wurde, nicht wie vorgesehen bis Ende 2024 evaluiert wurde.

Er empfahl der SVV, das Modell für die Aufteilung der Abgeltung des KlimaTickets Österreich in Salzburg zu evaluieren und gegebenenfalls anzupassen.

Begleitforschung und Evaluierung

Begleitforschung

20.1 (1) Das Verkehrsministerium beauftragte nach öffentlicher Ausschreibung und wettbewerblichem Dialog eine aus drei Gesellschaften bestehende Bietergemeinschaft damit, die mit dem KlimaTicket Österreich erbrachten Beförderungsleistungen zu erheben. Der Auftragswert belief sich auf potenzielle Gesamtkosten von 11,79 Mio. EUR bis 31. Dezember 2026; von 2021 bis 2023 wurden rd. 2 Mio. EUR ausbezahlt.[42]

Auftragsgegenstand war es, eine transparente, nachvollziehbare und statistisch aussagekräftige Erhebungsmethodik der jährlich im Schienenpersonenverkehr mit dem KlimaTicket Österreich zurückgelegten Personenkilometer (Nachfrageerhebung) zu entwickeln. Diese Nachfrageerhebung wurde gegenüber den teilnehmenden Kundinnen und Kunden des KlimaTickets Österreich als wissenschaftliche Begleitforschung bezeichnet.

Eine Zusammenarbeit mit wissenschaftlichen Einrichtungen bei der Forschung zum KlimaTicket Österreich gab es laut Verkehrsministerium nicht. Die Technische Universität Wien förderte für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter den Erwerb des KlimaTickets Österreich, indem sie ihnen 75 % des Kaufpreises erstattete. Sie begleitete diese Aktion mit einer Studie des Instituts für Verkehrswissenschaften. Befragt wurden dabei auch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die sich gegen eine Teilnahme an der KlimaTicket-Aktion entschieden hatten.

(2) In der Nachfrageerhebung wurden in einer repräsentativen Stichprobe von 4.000 Personen laufend jene Fahrten ermittelt, die diese Personen mit dem KlimaTicket Österreich im Schienenpersonenverkehr zurücklegten:

- 55 % der Personen erfassten ihre Wege durch eine Tracking-App,
- 44 % erfassten sie mittels Online-Umfrage bzw. Telefoninterviews und
- 1 % per Papierfragebogen.

Auf die Tracking-App entfielen mehr als 70 % der Fahrten. Die von der Stichprobe erfassten Personenkilometer wurden hochgerechnet; für das Jahr 2023 ergab diese Hochrechnung 2,9 Mrd. Personenkilometer im Schienenpersonenverkehr (2,1 Mrd. Personenkilometer im Jahr 2022). Der Vergleich der hochgerechneten Erhebungsdaten aus der Begleitforschung mit den Kontroll- und Zähldaten der ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft sowie eines weiteren Eisenbahnverkehrsunter-

[42] Für 2022 und 2023 jährlich rd. 900.000 EUR

nehmens zeigte Abweichungen bei den Daten aus dem Jahr 2023 in einer Bandbreite von -2,75 % bis +2,84 %.

Im Online-Fragebogen sowie in den telefonischen und schriftlichen Befragungen wurden die Teilnehmenden auch gefragt, ob bzw. mit welchem Verkehrsmittel sie ohne KlimaTicket Österreich die Strecke alternativ zurückgelegt hätten. Bei der Erfassung der Fahrten per Tracking-App wurden alternative Fahrtmöglichkeiten nicht erhoben.

(3) Die Auswertung der Ergebnisse diente dazu, den Abgeltungsbetrag für die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu ermitteln. Die mit Bussen, Straßenbahnen etc. zurückgelegten Personenkilometer wurden nicht berücksichtigt.

Im Rahmen der Begleitforschung gab es bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung eine Veröffentlichung: den KlimaTicket Report 2022 (veröffentlicht im Dezember 2023). Der KlimaTicket Report lieferte z.B. Erkenntnisse zum Fahrverhalten im Schienenpersonenverkehr (70 % Fernverkehr und 30 % Nahverkehr), zur Kundenstruktur (26- bis 34-Jährige hatten den größten Anteil an den Nutzerinnen und Nutzern) sowie zum Klimaeffekt (65.000 t CO_2-Äquivalente wurden eingespart). Der KlimaTicket Report 2023 war zur Zeit der Gebarungsüberprüfung im Entstehen.

(4) Im Oktober 2024 beauftragte das Verkehrsministerium die gleiche Bietergemeinschaft mit der Erweiterung bzw. Präzisierung der Nachfrageerhebung. Ziele dieser sogenannten Begleitforschung+ waren

- die detaillierte Erhebung des Nutzerverhaltens der Kundinnen und Kunden des KlimaTickets Österreich als empirische Grundlage, um die Abgeltungsverträge zu evaluieren, sowie
- die erweiterte Berichterstattung in den KlimaTicket Reports nach bestimmten Merkmalen (z.B. Finanzierung des Tickets).

Zudem sollten Kennziffern zur Klimawirkung des KlimaTickets Österreich ermittelt werden.

Die Bietergemeinschaft sollte neue Auswertungen von bereits vorhandenen Daten aus dem Tracking-App-Datensatz erstellen. Dabei sollte sie auch erheben, wie das Nahverkehrsangebot in einem Land (Anzahl der Fahrten und Personenkilometer) oder einer Stadt (Anzahl der Fahrten) genutzt wird. Zum Nahverkehrsangebot zählen Straßenbahn, U-Bahn oder Bus sowie die nicht abrechnungsrelevanten S-Bahn- und Regionalzugfahrten. Fahrten, die über den Online-Fragebogen bzw. telefonisch oder schriftlich erfasst wurden, konnten dabei nicht berücksichtigt werden.

Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung lagen noch keine Ergebnisse aus der Begleitforschung+ vor.

Zur bisherigen Nachfrageerhebung sollte es keine Ergänzung geben (z.B. indem Kennziffern zu den Auswirkungen auf das Klima ermittelt werden). In die Auftaktbefragung sollten allerdings zwei zusätzliche Fragen aufgenommen werden:

- Wie wurde das KlimaTicket erworben, z.B. als Jobticket, Gratis-KlimaTicket Österreich für 18-Jährige oder anderes Gratis-Ticket, und
- zur Art der Tätigkeit, die man gerade ausübt.

20.2 (1) Der RH erachtete es als zweckmäßig, dass das Verkehrsministerium eine Nachfrageerhebung beauftragte, um die mit dem KlimaTicket Österreich erbrachten Beförderungsleistungen für eine nachvollziehbare und transparente Abrechnung mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu ermitteln. Er hielt es ebenso für notwendig, für ein Projekt, das Zuschüsse aus dem Budget des Bundes in Höhe von 338 Mio. EUR (2021 bis 2023) erforderte, auch einen begleitenden Forschungsauftrag umzusetzen. Allerdings war für den RH nicht ersichtlich, worin der wissenschaftliche Forschungsaspekt abseits der Erhebung der Beförderungsleistungen lag – speziell die klimatischen Auswirkungen des KlimaTickets Österreich waren kaum erforscht.

Der RH hielt fest, dass die Beauftragung der Begleitforschung+ keine wesentlichen Änderungen in der wissenschaftlichen Begleitung des KlimaTickets Österreich bewirkte. Nach Ansicht des RH wäre es für das Verkehrsministerium zweckmäßig, mit öffentlichen wissenschaftlichen Einrichtungen zusammenzuarbeiten – vor allem, wenn diese, wie z.B. die Technische Universität Wien, bereits zum KlimaTicket Österreich forschten.

Der RH empfahl dem Verkehrsministerium, bei der Begleitforschung zum KlimaTicket Österreich nicht nur auf die Erhebung der Beförderungsleistungen zu fokussieren, sondern die wissenschaftliche Forschung zum KlimaTicket Österreich breiter anzulegen und dabei Forschungseinrichtungen einzubinden.

Die Nicht-Kundinnen und Nicht-Kunden des KlimaTickets Österreich bzw. der regionalen Klimatickets wurden im Rahmen der Nachfrageerhebung und zusätzlicher Analysen nicht befragt. Nach Ansicht des RH wurde dadurch ein wesentlicher Personenkreis nicht berücksichtigt. Der RH verwies diesbezüglich auf die Zusatzerhebung des Landes Oberösterreich in der Verkehrserhebung 2022, bei der Autofahrerinnen und Autofahrer nach Optionen für einen Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel befragt wurden (TZ 15).

Der RH empfahl dem Verkehrsministerium, bei der künftigen Ausgestaltung der Begleitforschung bzw. bei den Kundenzufriedenheitsbefragungen zu erwägen, auch Nicht-Kundinnen und Nicht-Kunden der KlimaTickets bzw. Nicht-Nutzerinnen und Nicht-Nutzer des öffentlichen Verkehrs zu befragen.

Damit sollte das Verkehrsministerium ein umfassenderes Bild über die Hintergründe des individuellen Verkehrsverhaltens erlangen.

(2) Der RH hielt fest, dass die hochgerechneten Erhebungsdaten aus der Begleitforschung mit den Kontroll- und Zähldaten der ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft und eines weiteren Eisenbahnverkehrsunternehmens bis auf Abweichungen in einer Bandbreite von -2,75 % bis +2,84 % im Jahr 2023 übereinstimmen. Er erachtete es als zweckmäßig, dass bei der Nachfrageerhebung unterschiedliche Methoden – Tracking-Apps, Papierfragebogen etc. – eingesetzt wurden, sah jedoch auch Qualitätsunterschiede bei den einzelnen Methoden. So lieferte die Erfassung der Fahrten und Kilometer per Tracking-App zwar die genauesten Werte über die Fahrten, allerdings fehlten von den App-Nutzerinnen und App-Nutzern wesentliche Zusatzangaben über eine alternative Verkehrsmittelwahl und damit über die angestrebte Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen Verkehr.

Kundenzufriedenheit und Verlängerungsreport

21.1 (1) Zusätzlich zur Nachfrageerhebung beauftragte das Verkehrsministerium ab 2022 jährlich ein weiteres Unternehmen mit Kundenzufriedenheitsbefragungen. Diese sollten Erkenntnisse dazu bringen,

- wie effektiv das Verkehrsangebot und das KlimaTicket Österreich sowie die regionalen Klimatickets der Länder waren,
- wie sie genutzt wurden und
- wie zufrieden die Nutzerinnen und Nutzer waren.

Die Ergebnisse der jährlich veröffentlichten Kundenzufriedenheitsbefragung waren zudem Grundlage für die jährliche Bewertung der Zielerreichung gemäß Wirkungsorientierter Folgenabschätzung. Für die Kundenzufriedenheitsbefragungen zahlte das Verkehrsministerium in den Jahren 2022 und 2023 jeweils rd. 9.000 EUR aus.

Neben einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens zugunsten des öffentlichen Verkehrs zeigte die Befragung auch die wesentlichen Beweggründe für den Kauf des KlimaTickets Österreich oder eines regionalen Klimatickets: Bequemlichkeit (ein Ticket für alle Verkehrsmittel in ganz Österreich bzw. im Land) und Klimaschutz.

Eine Befragung jenes Personenkreises, der das KlimaTicket Österreich oder ein regionales Klimaticket nicht nutzte bzw. einen Pkw statt des öffentlichen Verkehrs verwendete, gab es nicht.

(2) Die One Mobility GmbH erhob 2022 in einem „Verlängerungsreport", dass 86 % der ersten Käufergeneration (Kauf im Jahr 2021) des KlimaTickets Österreich ihr Ticket nach Ablauf des ersten Gültigkeitszeitraums verlängerten. Dabei berücksichtigt wurden nur jene Personen, die direkt auf das vor Ablauf des Gültigkeitszeitraums zugesandte Verlängerungsschreiben der One Mobility GmbH reagiert hatten. Weitere Erkenntnisse aus dem Verlängerungsreport waren, dass mit steigendem Alter Kundinnen und Kunden eher verlängerten. Als hauptsächliche Beweggründe für die Nicht-Verlängerung nannten die Kundinnen und Kunden, die das KlimaTicket Österreich bis Ende Oktober 2021 gekauft hatten (die sogenannten „Early Bird"-Kundinnen und -Kunden), den Wechsel auf eine günstigere Jahresnetzkarte, den zu hohen Vollpreis (1.095 EUR bzw. 821 EUR) gegenüber dem Early-Bird-Preis (949 EUR bzw. 699 EUR) sowie dass sie die öffentlichen Verkehrsmittel zu selten nutzten und sich das Ticket daher nicht rentierte.

Der Verlängerungsreport wurde nicht veröffentlicht.

(3) Seit Jänner 2023 bestand gemäß Bundes-Verfassungsgesetz die Verpflichtung aller mit Aufgaben der Bundes-, Landes- und Gemeindeverwaltung betrauten Organe, in Auftrag gegebene Studien, Gutachten und Umfragen samt Kosten zu veröffentlichen, sofern sie nicht der Geheimhaltung unterliegen.[43]

21.2 Der RH hielt fest, dass die Ergebnisse der Kundenzufriedenheitsbefragungen seit 2022 jährlich veröffentlicht wurden, während die Daten aus der Nachfrageerhebung in den Jahren 2021 bis 2025 zweimal in einem Bericht der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurden (TZ 20). Die One Mobility GmbH erhob einmalig, wie viele Kundinnen und Kunden das KlimaTicket Österreich nach Ablauf des ersten Gültigkeitszeitraums verlängerten; das Ergebnis blieb unveröffentlicht.

Der RH empfahl dem Verkehrsministerium, entsprechend den laut Bundes-Verfassungsgesetz bestehenden Veröffentlichungspflichten künftig dafür zu sorgen, dass die Ergebnisse aus der Nachfrageerhebung und weitere Analysen im Zusammenhang mit dem KlimaTicket Österreich der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

[43] Art. 20 Abs. 5 Bundes-Verfassungsgesetz, BGBl. 1/1930 i.d.g.F.

Evaluierung

22.1 (1) Das Verkehrsministerium plante für das Jahr 2025 eine umfassende Evaluierung des KlimaTickets Österreich und der damit verbundenen Ziele. Die Zielerreichung bemaß sich an der Einführung des KlimaTickets Österreich und der regionalen Klimatickets, der Marktentwicklung sowie dem Verlagerungseffekt auf den öffentlichen Verkehr.

(2) Im Hinblick auf die geplante Evaluierung stellt der RH ausgewählte Aspekte vergleichbarer Evaluierungen des „Wiener Modells“[44] und des Deutschlandtickets dar:

(a) Die Untersuchung der Zusammenhänge zwischen Ursache und Wirkung – wie sich die Reduktion des Jahresnetzkartentarifs in Wien auf den öffentlichen Verkehr im Vergleich zu anderen verkehrspolitischen Maßnahmen auswirkte – konzentrierte sich auf folgende zwei Bereiche:

Tabelle 19: Einflussfaktoren auf die Nachfrage im öffentlichen Verkehr

Entwicklung nicht/schwer beeinflussbarer Rahmenbedingungen	Setzung nachfragerelevanter verkehrspolitischer Maßnahmen
• Bevölkerungswachstum und damit verstärkte Nachfrage im öffentlichen Verkehr • Arbeitsplätze (Zunahme der Zahl der Ein- und AuspendlerInnen) • Bildungseinrichtungen (Hochschulstandort: Zunahme der Zahl der Studierenden) • Zunahme der Zahl der TouristInnen • Treibstoffpreise • Motorisierungsgrad (Pkw-Besitz) • Bau neuer Stadtquartiere an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs	• Senkung des Tarifs für StammkundInnen im öffentlichen Verkehr • Ausweitung des Verkehrsangebots im öffentlichen Verkehr (Ausbau und Attraktivierung durch Beschleunigung) • preispolitische Maßnahmen im motorisierten Individualverkehr (z.B. Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, Erhöhung der Parkgebühren) • Intensität der Fahrscheinkontrollen

Quelle: Fachliteratur zur Analyse des Wiener Modells

Die starke Zunahme verkaufter Jahresnetzkarten in Wien in den Jahren nach der Preissenkung war hauptsächlich auf den Wechsel von kurzfristigen Zeitkarten bzw. Einzelfahrten zur Jahresnetzkarte zurückzuführen.[45] Der Fahrgastzuwachs im öffentlichen Verkehr in Wien war im Wesentlichen Folge des generellen Einwohnerzuwachses und des Zuwachses jener Bevölkerungsgruppen, die den öffentlichen Verkehr verstärkt nutzten, z.B. Studierende oder Touristinnen und Touristen.

[44] Einführung der 365-EUR-Jahresnetzkarte im Jahr 2012 (zuvor 449 EUR)

[45] Jahresnetzkarten-Kundinnen und -Kunden: +100 %; Fahrgastnachfrage: +8 % (2011 bis 2015)

Zur Erhöhung der Nachfrage im öffentlichen Verkehr erwies es sich laut den Analysen am effektivsten, die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs mit der gleichzeitigen Minderung der Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs zu kombinieren. Die Analysen verwiesen zudem darauf, dass preispolitische Maßnahmen zunächst ein Verkehrsangebot erfordern, das eine höhere Nutzung des öffentlichen Verkehrs praktisch möglich macht.

(b) Bei der Konzeption des Deutschlandtickets[46] wurden die volkswirtschaftlichen Auswirkungen durch die Änderung der Verkehrsmittelwahl abgeschätzt; die Einsparung von Treibhausgasemissionen war nur ein Teil der positiven Umweltauswirkungen. Weitere volkswirtschaftliche Vorteile des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr waren z.B. geringere Luftschadstoffemissionen und Fahrzeugbetriebskosten, weniger Unfälle mit Personenschäden, weniger Lärmbelastung für die Bevölkerung sowie geringeres Stauaufkommen.

Die Evaluierung des Deutschlandtickets zeigte folgende Erkenntnisse zur Methode bei der Erhebung des Nutzerverhaltens („beobachten statt befragen“):

- Die Auswertung anonymisierter Mobilfunkdaten lieferte genauere Daten als eine Hochrechnung auf Basis von Befragungen zur Verkehrsmittelwahl.
- Die Umstellung auf ein digitales Ticket erleichterte die Ermittlung des Nutzerverhaltens (insbesondere im Nahverkehr), womit ein Kapazitätsengpass schneller festgestellt und somit das Angebot schneller nachfrageorientiert verbessert werden konnte.
- Die geförderten Jobtickets wurden zentral erfasst und als Datengrundlage für Evaluierungen herangezogen.

Für die Ausgestaltung des Tickets lieferte die Evaluierung folgende Ansätze:

- Leistungserweiterungen des ÖV-Tickets für die erste bzw. letzte Meile (z.B. Weg vom Bahnhof zum Wohnort mit Rad oder Carsharing) können den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel fördern.
- Es besteht eine unterschiedliche Zahlungsbereitschaft verschiedener Nutzergruppen (der Preis des Tickets ist für Personen im ländlichen Raum weniger relevant als das ÖV-Angebot).
- Eine differenzierte Preisgestaltung kann einkommensschwache Bevölkerungsgruppen und junge Erwachsene mit niedrigem Einkommen unterstützen.
- Ein einheitlicher Ticketpreis nimmt Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, Verkehrsflüsse räumlich bzw. zeitlich durch unterschiedliche Preissignale zu steuern[47].

[46] deutschlandweites Ticket für alle Verkehrsmittel des öffentlichen Nahverkehrs (2024: 49 EUR pro Monat; 2025: 58 EUR pro Monat)

[47] z.B. höhere Preise für besonders stark nachgefragte Züge zu Hauptreisezeiten auf Hochleistungsstrecken und niedrige Preise außerhalb von Stoßzeiten in der Peripherie

22.2 (1) Basierend auf der Evaluierung des Wiener Modells hob der RH hervor, dass zu unterscheiden ist zwischen

- Veränderungen des Mobilitätsverhaltens aufgrund nicht beeinflussbarer Rahmenbedingungen (z.B. Bevölkerungswachstum) und
- solchen Veränderungen, die auf verkehrspolitische Maßnahmen zurückzuführen sind, z.B. auf preispolitische Maßnahmen im öffentlichen Verkehr bzw. motorisierten Individualverkehr.

Er empfahl dem Verkehrsministerium, bei der Evaluierung des KlimaTickets Österreich zu unterscheiden zwischen Veränderungen des Mobilitätsverhaltens aufgrund nicht beeinflussbarer Rahmenbedingungen und solchen Veränderungen, die auf die Reduktion des Jahresnetzkartentarifs zurückzuführen sind.

Der RH betonte, dass laut der Evaluierung des Wiener Modells die Nachfrage im öffentlichen Verkehr am effektivsten erhöht werden konnte, wenn die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs mit der gleichzeitigen Minderung der Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs kombiniert wurde. Er merkte auch an, dass preispolitische Maßnahmen ein Verkehrsangebot erfordern, das eine höhere Nutzung des öffentlichen Verkehrs praktisch möglich macht. Er verwies in diesem Zusammenhang auf seine Feststellung in TZ 3, wonach das KlimaTicket Österreich im Zusammenwirken mehrerer verkehrspolitischer Maßnahmen (Infrastrukturausbau, Angebotserweiterung) umgesetzt wurde, nicht allein als Tarifmaßnahme.

(2) Der RH beurteilte es als zielführend, die durch eine geänderte Verkehrsmittelwahl ausgelösten volkswirtschaftlichen Auswirkungen umfassend abzuschätzen, wie das bei der Konzeption des Deutschlandtickets erfolgt war. Er kritisierte, dass das Verkehrsministerium eine solche umfassende Abschätzung beim KlimaTicket Österreich nicht vorgenommen hatte.

Der RH empfahl dem Verkehrsministerium, die volkswirtschaftlichen Auswirkungen (z.B. geringere Luftschadstoffemissionen und Fahrzeugbetriebskosten, weniger Unfälle mit Personenschäden, weniger Lärmbelastung sowie geringeres Stauaufkommen) der infolge des KlimaTickets Österreich geänderten Verkehrsmittelwahl abzuschätzen und den Gesamtkosten der Maßnahme gegenüberzustellen.

Der RH wies auch im Hinblick auf die Erhebung des Nutzerverhaltens beim KlimaTicket Österreich auf die Erkenntnisse aus der Evaluierung des Deutschlandtickets hin.

Er empfahl dem Verkehrsministerium, die Methode zur Erhebung des Nutzerverhaltens beim Deutschlandticket zu analysieren und eine Anpassung der Erhebungsmethoden für das KlimaTicket Österreich zu prüfen.

Für die Weiterentwicklung des KlimaTickets Österreich verwies der RH auf die Erkenntnisse aus der Evaluierung des Deutschlandtickets, wonach die Zahlungsbereitschaft verschiedener Nutzergruppen unterschiedlich war. Als sinnvoll erachtete er auch die Überlegungen zu Leistungserweiterungen des Tickets um die erste bzw. letzte Meile.

Der RH empfahl dem Verkehrsministerium, die Zahlungsbereitschaft verschiedener Kundengruppen im öffentlichen Verkehr zu analysieren und die Preisgestaltung des KlimaTickets entsprechend anzupassen, um die Finanzierbarkeit der Maßnahme zu gewährleisten. Dabei wäre zu prüfen, ob die öffentlichen Mittel für die jeweilige Kundengruppe am effizientesten in Tarifmaßnahmen eingesetzt sind oder ob andere Maßnahmen zweckmäßiger wären, z.B. Angebotserweiterungen in ländlichen Regionen. Zudem wären mögliche Leistungserweiterungen des KlimaTickets Österreich um die erste bzw. letzte Meile (z.B. Weg vom Bahnhof zum Wohnort mit Fahrrad oder Carsharing) zu erwägen.

Schlussempfehlungen

23 Zusammenfassend empfahl der RH:

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur

(1) Bei der Abschätzung der klimatischen Auswirkungen des KlimaTickets Österreich wären künftig nicht nur Verlagerungen von Pkw-Fahrten auf den Schienenpersonenverkehr, sondern auch Verlagerungen auf den Busverkehr bzw. auf die städtischen Verkehrsmittel zu berücksichtigen. (TZ 4)

(2) Im Zuge der im Jahr 2025 geplanten Evaluierung der Umsetzungsvereinbarungen wären mit den Verkehrsverbünden einheitliche Abgeltungsparameter auf Basis tatsächlicher Verkaufszahlen zu vereinbaren. (TZ 5)

(3) Vor Umsetzung einer wesentlichen verkehrspolitischen Maßnahme, wie der Einführung des KlimaTickets Österreich, wäre ein transparenter Planungsprozess durchzuführen. Dabei wären sämtliche Daten und die exakten Modellierungsschritte allen relevanten Akteuren im öffentlichen Bereich zur Verfügung zu stellen, um analysieren zu können, welche Kundengruppen stärker oder schwächer angesprochen wurden als erwartet. (TZ 6)

(4) Die Auswirkungen von Tarifmaßnahmen im öffentlichen Verkehr auf die Nachfrage wären räumlich differenzierter zu betrachten und z.B. Nutzergruppen im Hinblick auf die öffentliche Verkehrsanbindung zu unterscheiden. (TZ 6)

(5) Künftig wäre zu prüfen, ob für die Modellierung der Wirkung von wesentlichen verkehrspolitischen Maßnahmen ministeriumsinternes Know-how aufgebaut werden kann oder ob Synergieeffekte mit anderen Anwendungen (z.B. Verkehrsmodell Österreich) erzielt werden können. (TZ 6)

(6) Auf welche Kundengruppe die wesentlich über den Erwartungen liegende Nachfrage nach dem KlimaTicket Österreich zurückzuführen ist, wäre zu untersuchen. (TZ 6)

(7) Künftig wären die Planwerte der durchschnittlichen Verkaufserlöse aus dem KlimaTicket Österreich realistisch anzusetzen, um die Auswirkungen auf das Budget präziser darstellen zu können. Dabei wären die unterschiedlichen Preiskategorien (z.B. KlimaTicket Österreich Jugend oder Senior) sowie Rabattaktionen zu berücksichtigen. (TZ 8)

(8) Vor der gezielten Förderung bestimmter Altersgruppen wäre zu erheben, wie deren Nutzerverhalten im öffentlichen Verkehr ausgestaltet ist. Dabei wäre darauf zu achten, welche Faktoren die Nutzung des öffentlichen Verkehrs beeinflussen. Es wäre zu untersuchen, ob es regionale Unterschiede gibt, die mit der Versorgungsqualität mit öffentlichem Verkehr zusammenhängen, und ob der Preis des Tickets die entscheidungsrelevante Hürde für eine verstärkte Nutzung ist. (TZ 9)

(9) Es wäre zu analysieren, ob bzw. in welchem Ausmaß ein preislich gestaffelter Übergang von günstigen Jugendtickets zum KlimaTicket Österreich Jugend junge Erwachsene zur Stammkundschaft im öffentlichen Verkehr heranführen könnte. (TZ 9)

(10) Künftig wäre die Abstimmung mit dem Bundesministerium für Finanzen über die budgetäre Bedeckung von neuen Vorhaben gesamthaft zu planen und parallel zu den Verhandlungen mit den Systempartnern zu starten, um inhaltliche Anpassungen berücksichtigen zu können. (TZ 10)

(11) Es wäre darauf hinzuwirken, dass die Verkehrsverbünde die Tarifstruktur für die regionalen Klimatickets weiter harmonisieren und Zusatzleistungen einheitlich regeln. Die Nutzerinnen und Nutzer sollten österreichweit das gleiche Leistungspaket zum Produkt KlimaTicket erhalten. (TZ 12)

(12) Eine Ausdehnung des Durchrechnungszeitraums für die Verwendung der Zuschüsse des Bundes für die regionalen Klimatickets wäre zu erwägen, sodass der Durchrechnungszeitraum mit dem Planungshorizont der Verkehrsverbünde für Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr besser vereinbar ist. (TZ 13)

(13) Aus den Zuschüssen des Bundes für regionale Klimatickets wären ausschließlich solche Maßnahmen zu finanzieren, die für die Kundinnen und Kunden eine tarifliche, angebotsseitige oder vertriebsseitige Verbesserung im öffentlichen Personenverkehr bewirken. (TZ 14)

(14) Bei der Evaluierung der Umsetzungsvereinbarung mit der OÖ Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg. & Co KG wären sämtliche Anreizwirkungen unterschiedlicher Abgeltungsparameter zu bedenken. (TZ 16)

(15) Bei der Begleitforschung zum KlimaTicket Österreich wäre nicht nur auf die Erhebung der Beförderungsleistungen zu fokussieren, sondern die wissenschaftliche Forschung zum KlimaTicket Österreich breiter anzulegen; dabei wären Forschungseinrichtungen einzubinden. (TZ 20)

(16) Bei der künftigen Ausgestaltung der Begleitforschung bzw. bei den Kundenzufriedenheitsbefragungen wäre zu erwägen, auch Nicht-Kundinnen und Nicht-Kunden des KlimaTickets bzw. Nicht-Nutzerinnen und Nicht-Nutzer des öffentlichen Verkehrs zu befragen. (TZ 20)

(17) Entsprechend den laut Bundes-Verfassungsgesetz bestehenden Veröffentlichungspflichten wäre künftig dafür zu sorgen, dass die Ergebnisse aus der Nachfrageerhebung und weitere Analysen im Zusammenhang mit dem KlimaTicket Österreich der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. (TZ 21)

(18) Bei der Evaluierung des KlimaTickets Österreich wäre zu unterscheiden zwischen Veränderungen des Mobilitätsverhaltens aufgrund nicht beeinflussbarer Rahmenbedingungen und solchen Veränderungen, die auf die Reduktion des Jahresnetzkartentarifs zurückzuführen sind. (TZ 22)

(19) Die volkswirtschaftlichen Auswirkungen (z.B. geringere Luftschadstoffemissionen und Fahrzeugbetriebskosten, weniger Unfälle mit Personenschäden, weniger Lärmbelastung sowie geringeres Stauaufkommen) der infolge des KlimaTickets Österreich geänderten Verkehrsmittelwahl wären abzuschätzen und den Gesamtkosten der Maßnahme gegenüberzustellen. (TZ 22)

(20) Die Methode zur Erhebung des Nutzerverhaltens beim Deutschlandticket wäre zu analysieren und eine Anpassung der Erhebungsmethoden für das KlimaTicket Österreich zu prüfen. (TZ 22)

(21) Die Zahlungsbereitschaft verschiedener Kundengruppen im öffentlichen Verkehr wäre zu analysieren und die Preisgestaltung des KlimaTickets entsprechend anzupassen, um die Finanzierbarkeit der Maßnahme zu gewährleisten. Dabei wäre zu prüfen, ob die öffentlichen Mittel für die jeweilige Kundengruppe am effizientesten in Tarifmaßnahmen eingesetzt sind oder ob andere Maßnahmen zweckmäßiger wären, z.B. Angebotserweiterungen in ländlichen Regionen. Zudem wären mögliche Leistungserweiterungen des KlimaTickets Österreich um die erste bzw. letzte Meile (z.B. Weg vom Bahnhof zum Wohnort mit Fahrrad oder Carsharing) zu erwägen. (TZ 22)

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur; OÖ Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg. & Co KG

(22) Das Nutzerverhalten der Kundinnen und Kunden des KlimaTickets Österreich in Oberösterreich wäre zu analysieren, um gegebenenfalls die Kapazitäten im öffentlichen Verkehr entsprechend anpassen zu können. (TZ 17)

OÖ Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg. & Co KG

(23) Für die drei städtischen Verkehrsunternehmen in Linz, Wels und Steyr wäre eine der tatsächlichen Nutzung des öffentlichen Verkehrs entsprechende Abgeltung des KlimaTickets Österreich zu verhandeln. (TZ 19)

Salzburger Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.

(24) Das Modell für die Aufteilung der Abgeltung des KlimaTickets Österreich in Salzburg wäre zu evaluieren und gegebenenfalls anzupassen. (TZ 19)

Rechnungshof Österreich

Wien, im Oktober 2025
Die Präsidentin:

Dr. Margit Kraker

Anhang A

Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger

Anmerkung: im Amt befindliche Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger in **Fettdruck**

Salzburger Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.

Aufsichtsrat

Vorsitz

Mag. Stefan Schnöll	(31. Juli 2018 bis 9. März 2022)
Christoph Bayrhammer	(1. April 2022 bis 18. Oktober 2024)
Mag. Dominik Fenninger	(3. Dezember 2024 bis 3. April 2025)
Hannes Rainer	(seit 3. April 2025)

Stellvertretung

Franz Wenger	(28. Jänner 2019 bis 6. November 2023)
Mag. Reinhard Gassner	(7. Dezember 2023 bis 10. Juni 2024)
Mag. Dominik Fenninger	(18. Oktober 2024 bis 3. Dezember 2024)
Dipl.-Ing. Christian Wernsperger	(3. Dezember 2024 bis 3. April 2025)
Mag. Dominik Fenninger	(seit 3. April 2025)

Geschäftsführung

Mag.ª (FH) Allegra Carolyn Frommer	(1. Februar 2014 bis 1. Februar 2022)
Mag. Johannes Gfrerer	(seit 1. Februar 2022)

OÖ Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg. & Co KG

Geschäftsführung

(des unbeschränkt haftenden Gesellschafters (OÖ Verkehrsholding GmbH)

Dipl.-Ing. Herbert Kubasta	(16. September 2005 bis 30. September 2024)
Klaus Wimmer, BSc. MBA	(seit 30. September 2024)
Dipl.-Ing.in Sonja Wiesholzer	(seit 30. September 2024)

Anhang B

Ressortbezeichnung und -verantwortliche

Tabelle A: Verkehrsministerium

Zeitraum	Bundesministerien-gesetz-Novelle	Ressortbezeichnung	Bundesminister/in
bis 28. Jänner 2020	BGBl. I 3/2009	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	18. Dezember 2017 bis 22. Mai 2019: Ing. Norbert Hofer
			22. Mai 2019 bis 3. Juni 2019: Dr.in Valerie Hackl
			3. Juni 2019 bis 7. Jänner 2020: Mag. Andreas Reichhardt
			7. Jänner 2020 bis 29. Jänner 2020: Leonore Gewessler, BA
29. Jänner 2020 bis 31. März 2025	BGBl. I 8/2020	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie	29. Jänner 2020 bis 3. März 2025: Leonore Gewessler, BA
			3. März 2025 bis 2. April 2025: Peter Hanke
seit 1. April 2025	BGBl. I 10/2025	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur	seit 2. April 2025: Peter Hanke

Quelle: Parlament; Zusammenstellung: RH

Anhang C

Erlöse und Aufwendungen in den Verkehrsverbünden Oberösterreich und Salzburg

Tabelle B: Verteilung der Abgeltungen aus dem KlimaTicket Österreich in Oberösterreich und Salzburg

	Oberösterreich				Salzburg			
	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024[5]
	in Mio. EUR; netto				in Mio. EUR; netto			
Abgeltung KlimaTicket Österreich inklusive Vertriebsprovision	1,51	10,20	18,09[2]	18,90[5]	1,39	8,58	11,27	13,80
Abgeltung KlimaTicket Österreich an Vertragspartner mit Einnahmenrisiko	1,08	8,77	13,16	18,36[1]	0,44	3,17	3,70	3,90
davon								
Linz Linien GmbH für öffentlichen Personennahverkehr	*0,89*	*7,19*	*10,80*	*15,08*[1]				
Wels Linien GmbH	*0,13*	*1,04*	*1,56*	*2,17*[1]				
Stadtbetriebe Steyr GmbH	*0,07*	*0,53*	*0,80*	*1,11*[1]				
Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH					*0,37*	*2,65*	*2,99*[6]	*3,20*[6]
OÖVV					*0,07*	*0,52*	*0,70*	*0,70*
verbleibender Restbetrag für OÖVV[3] bzw. SVV[4]	**0,43**	**1,44**	**4,93**	**0,54**	**0,95**	**5,41**	**7,57**	**9,90**
	in %				in %			
Anteil Restbetrag an Gesamtabgeltung	28	14	27	3	68	63	67	72

Rundungsdifferenzen möglich
OÖVV = OÖ Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg. & Co KG
SVV = Salzburger Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.

Quellen: BMK; OÖVV; SVV

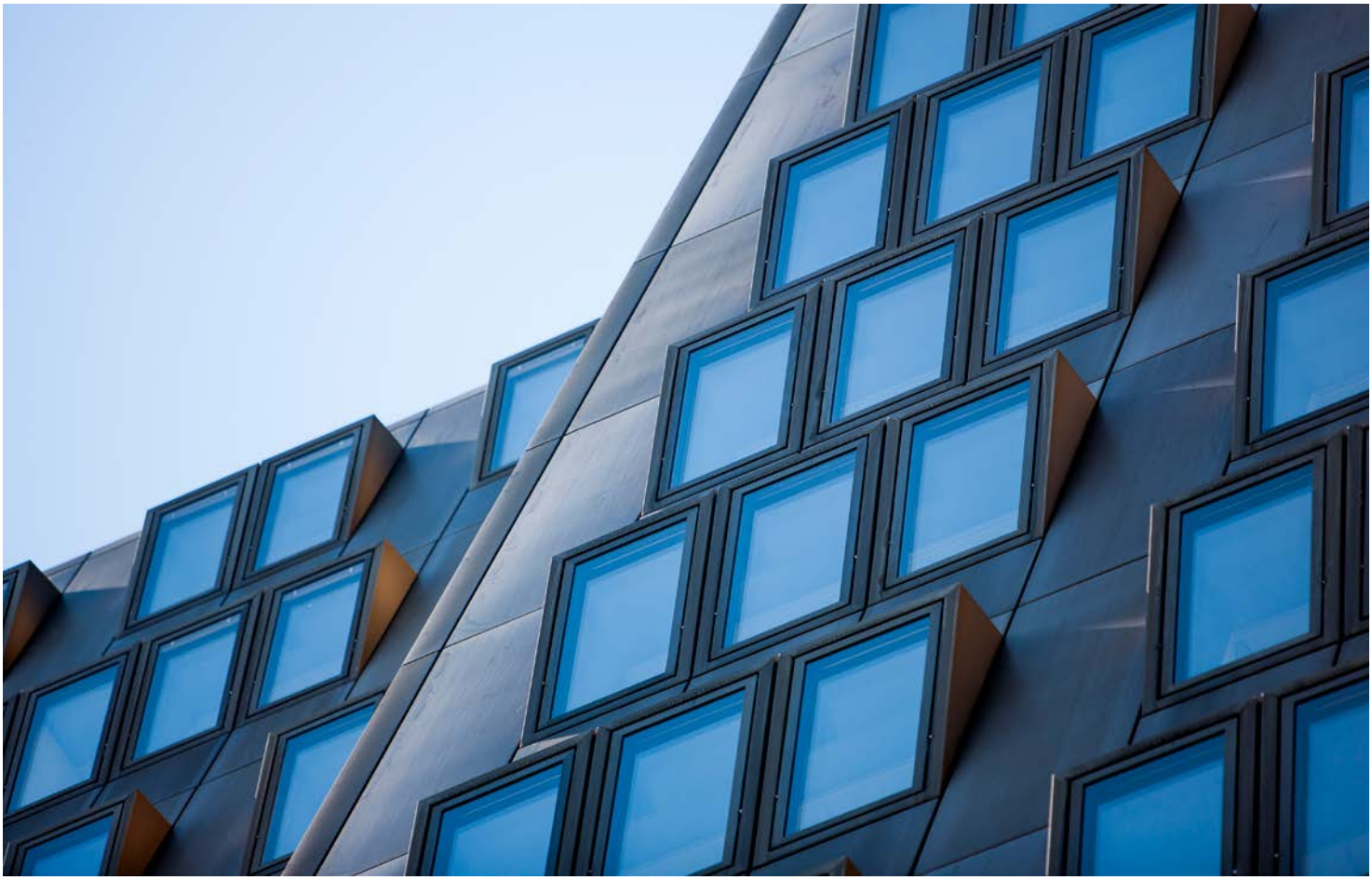
[1] Akontozahlungen für das Jahr 2024 inklusive Anpassung im vierten Quartal 2024
[2] erstmalige Abrechnung inklusive variable Abgeltungskomponente
[3] enthält auch Abgeltungen für WILIA Autobusunternehmung der Marktgemeinde Wilhering, die mangels Wesentlichkeit nicht gesondert ausgewiesen sind
[4] Regionalverkehr Oberbayern GmbH mangels Wesentlichkeit nicht gesondert ausgewiesen
[5] vorläufige Werte
[6] Die anteiligen Beträge der Salzburger Lokalbahn waren ab 2023 der Salzburger Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H. zuzurechnen (2021 bis 2022 in Summe 0,49 Mio. EUR).

Tabelle C: Abgeltung und Erlöse im Zusammenhang mit regionalen Klimatickets Oberösterreich und Salzburg

	Oberösterreich				Salzburg[7]		
	2021	2022	2023	2024	2022	2023	2024
	in Mio. EUR; netto				in Mio. EUR; netto		
Zuschüsse für regionale Klimatickets für Tarifmaßnahmen	1,43	8,16	11,80	13,89	5,92	5,41	6,22
Erlöse aus dem Verkauf regionaler Klimatickets	3,65	9,54	11,28	13,68[1]			
Erlöse (inklusive Landesförderung) aus dem Verkauf regionaler Klimatickets, Wochen- und Monatskarten[8]					21,50[3]	26,27[3]	27,76[3]
Summe	**5,08**	**17,70**	**23,08**	**27,57**	**27,42**	**31,68**	**33,98**
Abgeltung für regionale Klimatickets an Vertragspartner	1,22	5,54	11,11	13,94[2]	14,52	16,45	17,59[4]
davon							
Eisenbahnverkehrsunternehmen	*0,25*	*2,57*	*4,45*	*5,52*[2]			
Linz Linien GmbH für öffentlichen Personennahverkehr	*0,92*	*2,74*	*6,24*	*7,85*[2]			
Wels Linien GmbH	*0,02*	*0,11*	*0,25*	*0,34*[2]			
Stadtbetriebe Steyr GmbH	*0,01*	*0,04*	*0,08*	*0,15*[2]			
WILIA Autobusunternehmung der Marktgemeinde Wilhering	*0,01*	*0,07*	*0,08*	*0,08*[2]			
Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH					*10,58*	*12,45*[5]	*13,42*[5]
ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft[6]					*3,73*	*3,78*	*3,95*[4]
OÖVV					*0,16*	*0,16*	*0,16*[4]
Regionalverkehr Oberbayern GmbH					*0,05*	*0,05*	*0,05*[4]
verbleibender Restbetrag OÖVV bzw. SVV	**3,87**	**12,15**	**11,97**	**13,62**	**12,90**	**15,23**	**16,39**
	in %				in %		
Anteil Restbetrag an Zuschüssen und Erlösen	76	69	52	49	47	48	48

Rundungsdifferenzen möglich
Quellen: BMK; OÖVV; SVV

OÖVV = OÖ Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg. & Co KG
SVV = Salzburger Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.

[1] Ist-Werte Jänner bis November 2024 sowie Planwerte Dezember 2024
[2] aktuell vereinbarte Akontozahlungen für das Jahr 2024 inklusive Anpassung im vierten Quartal 2024
[3] vorläufige Zahlen mangels Endabrechnung; Werte ohne Aufpreise für Zonen
[4] vorläufige Werte
[5] Abgeltung der Salzburger Lokalbahn war ab 2023 der Salzburger Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H. zuzurechnen
[6] ab 2023 Abrechnung mit Personenkilometern
[7] Einführung Klimaticket Salzburg mit 1. Jänner 2022
[8] Landesförderungen und regionale Wochen- sowie Monatskarten – resultierend aus der myRegio-Tarifreform vor Einführung des regionalen Klimatickets – waren im Modell des Beratungsunternehmens zur Verteilung der Abgeltungen an die Verkehrsunternehmen mit Erlösverantwortung enthalten. Eine Darstellung der Abgeltungsbeträge ohne Landesförderungen sowie Wochen- und Monatskarten war nicht möglich.

R
H