



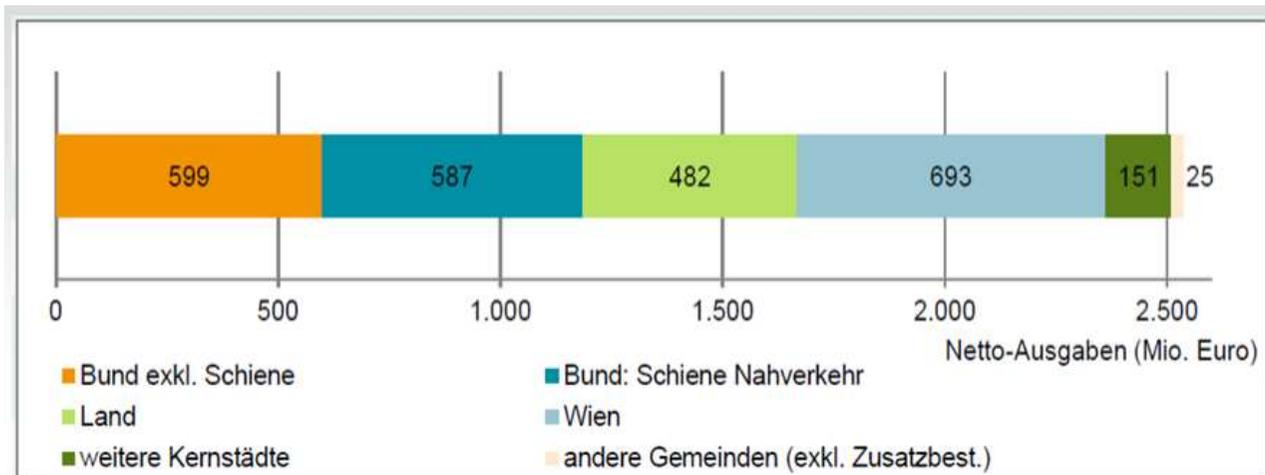
**KLIMATICKET – WUNSCH UND WIRKLICHKEIT  
ERFAHRUNGEN DER KUND:INNEN**

LEODOLTER | 27.9.2022

## WAS MAN ÜBER DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR IN ÖSTERREICH WISSEN MUSS...

- Sehr komplexe Finanzierungsstruktur
- **Bund** zahlt den größten Teil – vor allem im Schienenverkehr
- **Schieneverkehr** wird vom Bund – gemeinsam mit den Ländern – über Verkehrsdiensteverträge bei den Eisenbahnunternehmen bestellt (nicht nur ÖBB) – mit Direktvergabe (ist EU-rechtlich möglich)
- Bei **Schieneinfrastruktur** zahlt der Bund das ÖBB-Netz, bei U-Bahn und Privatbahnen die Hälfte
- **Busverkehr** wird von den Verkehrsverbänden (Länder) bei den Busunternehmen bestellt – hier gibt es wettbewerbliche Ausschreibungen/Vergaben
- Besondere Rolle der **Städte**: stemmen den Stadtverkehr (außer S-Bahn) fast allein, obwohl auch Umland profitiert
- **Länder** haben sehr unterschiedliche Bereitschaft für den ÖV Mittel bereitzustellen
- Der ÖV spielt sich vor allem **rund um die Städte** ab (Pendler- und Schülerverkehr)
- **Ostregion**: besondere Rolle – Verkehrsverbund umfasst 3 Bundesländer, **mehr als 2/3 aller Passagiere**, große Heterogenität (Wien gut ausgebaut, Burgenland unterversorgt, Niederösterreich im ländlichen Bereich ebenfalls)

## WER ZAHLT WIEVIEL IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR?



- **Bund:** SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt, Grund- und Finanzierungsverträge, FAG-Mittel, Regionalverkehr Schiene
- **Länder:** Bestellung Infrastrukturzuschüsse
- **Kernstädte:** Bestellung, Abgangsdeckung
- **Gemeinden:** Verbundbeiträge, Zusatzbestellungen

Was hier fehlt:  
Ca 1/3 der Gesamtkosten zahlen die Fahrgäste über die Tickets

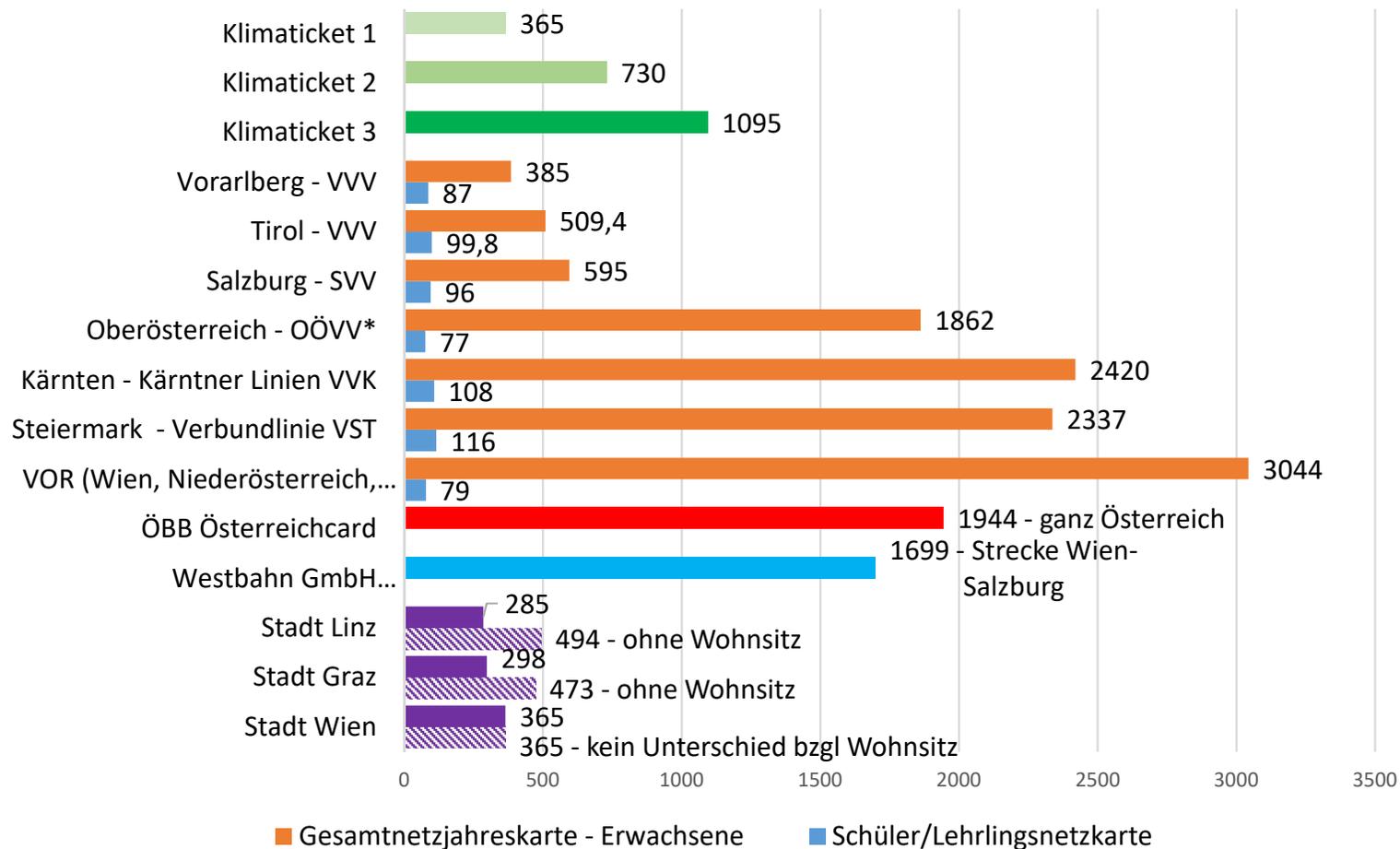
Quelle: Linz AG/Waldhör



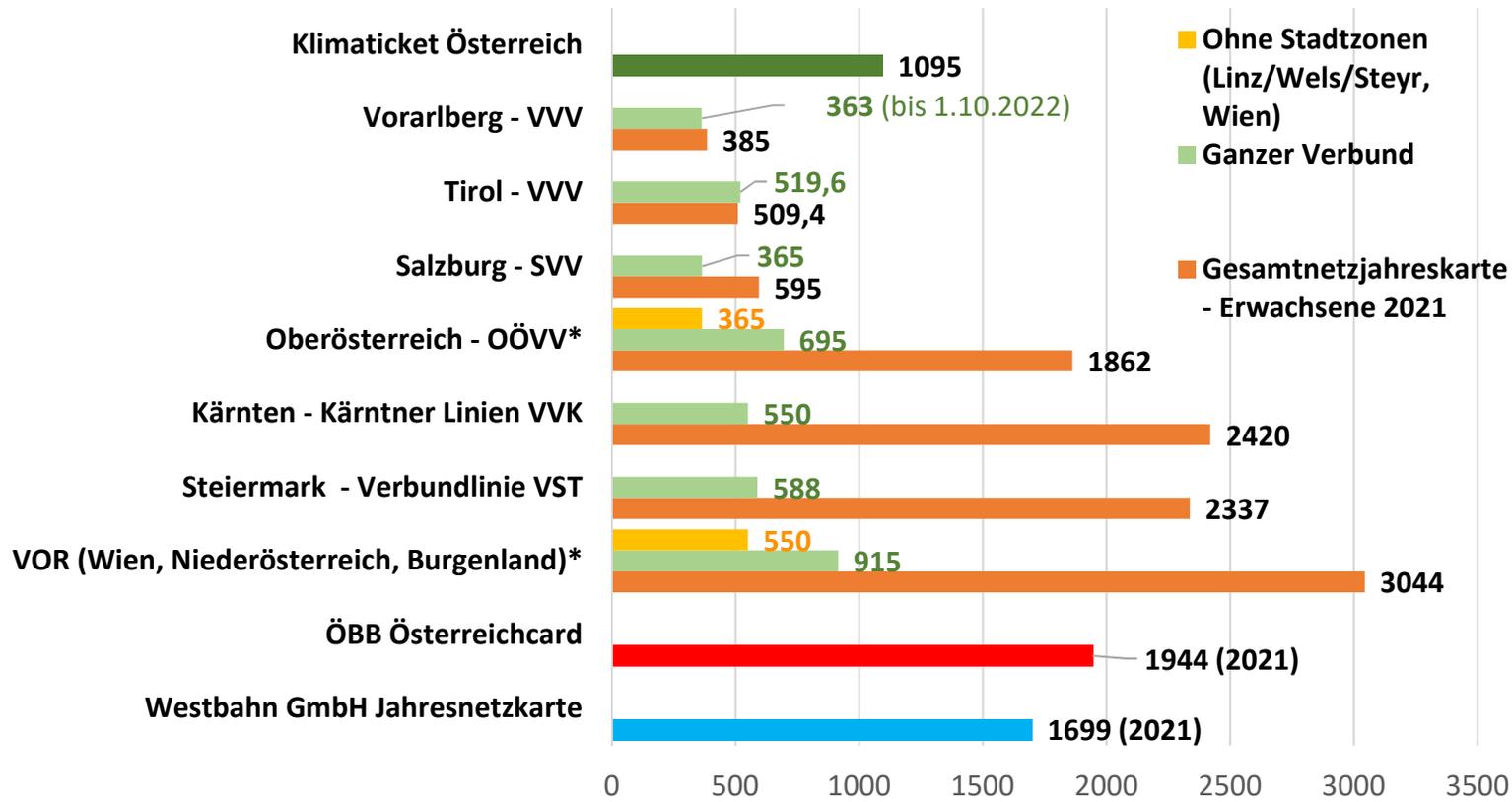
## VERKEHRSVERBÜNDE IN ÖSTERREICH



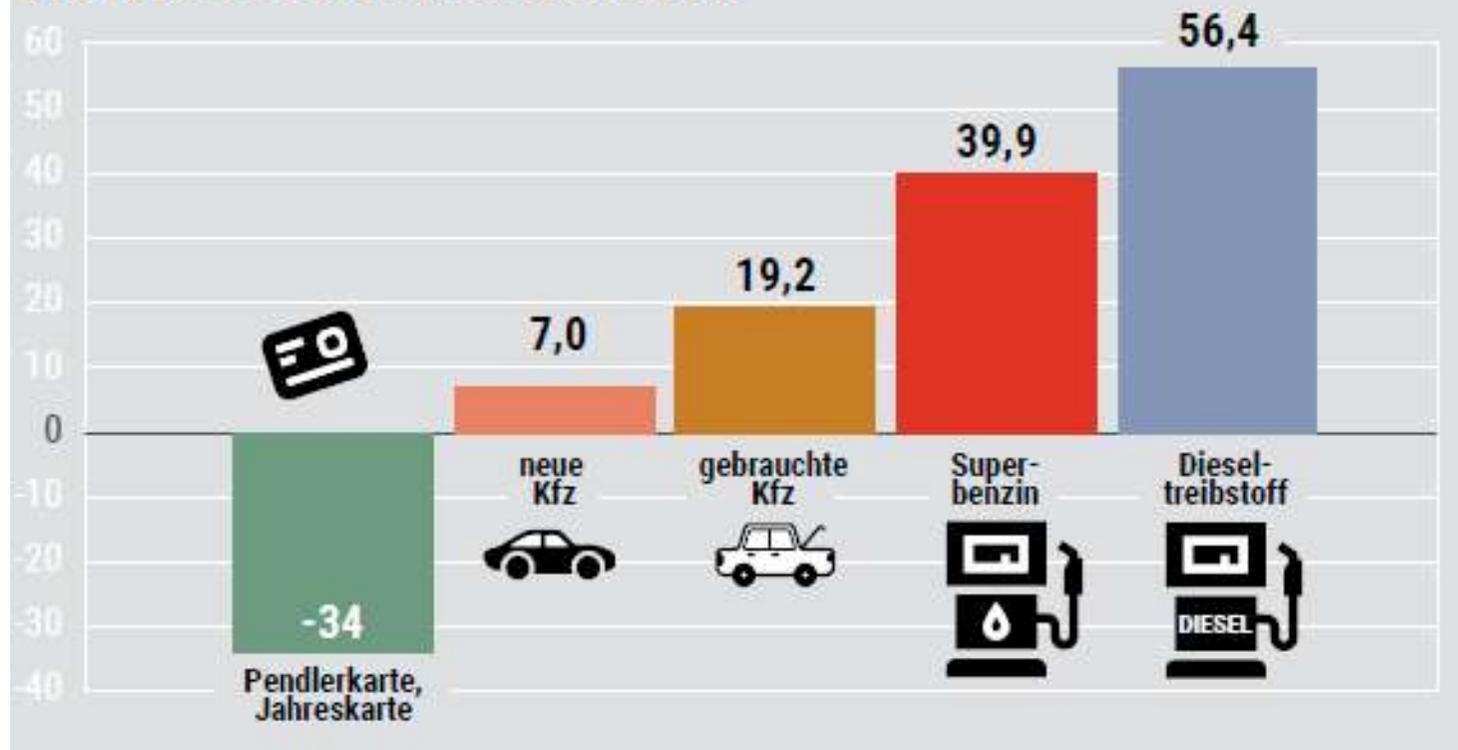
## Jahresnetzkarten für den öffentlichen Verkehr 2021



## JAHRESNETZKARTEN 2021 UND 2022 (ERWACHSENE)



## Preisänderungen im Verkehr im April 2022 gegenüber dem Vorjahr in Prozent



## SITUATION DER PENDLER\*INNEN

- Viele brauchen **vor allem eine Netzkarte für ihr Bundesland** – und eventuell für das Nachbarbundesland (da gibt es jetzt auch neue Angebote – zB VOR + Stmk)
- Vor 2021 – keine Netzkarten im VOR und in OÖ (da sind die meisten Menschen unterwegs)
- **Verbünde haben sehr unterschiedliche neue Angebote** – in vielen Verbänden gibt es übertragbare regionale Klimatickets (mit Aufpreis) und spezielle Versionen (zB Steiermark: ganzer Verbund um 480,- für Menschen mit Wohnsitz in Graz)

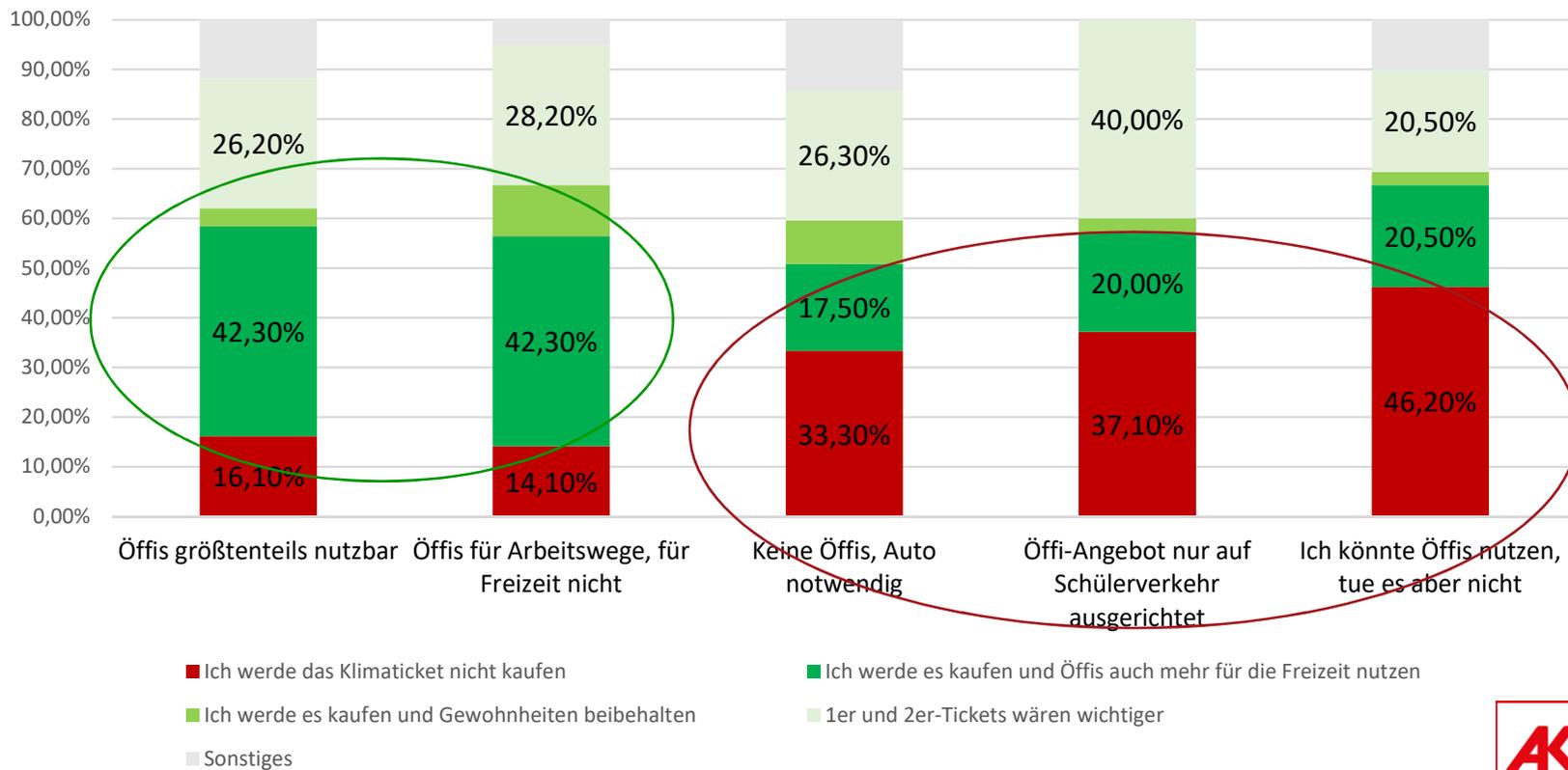
### Fazit Klimaticket

- Vor allem in der Ostregion ist das 3-er Ticket (für ganz Österreich) schon für sehr viele Pendler\*innen billiger, als ihre alte Jahreskarte
- Gilt zB für alle burgenländischen Wien-Pendler\*innen
- Beispiele für Jahreskarten-Preise 2021:
  - Bruck/Leitha – Wien : 1.330,- (ebenso Tulln – Wien)
  - Wiener Neustadt – Wien: 1.524,- (ebenso z.B. Neusiedl/See – Wien; Eisenstadt – Wien)
  - St. Pölten – Wien: 1.689,-
  - Steyr – Linz (inkl Stadtverkehr): 1.279,-
  - Ried/Innkreis – Linz: ab 1.430,- mit Stadtverkehr Linz: 1.686,-

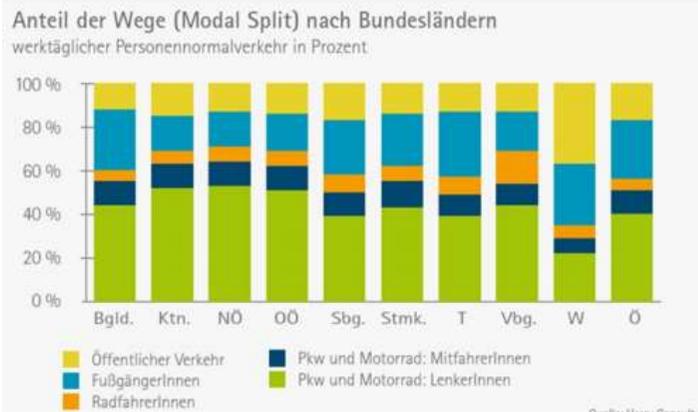
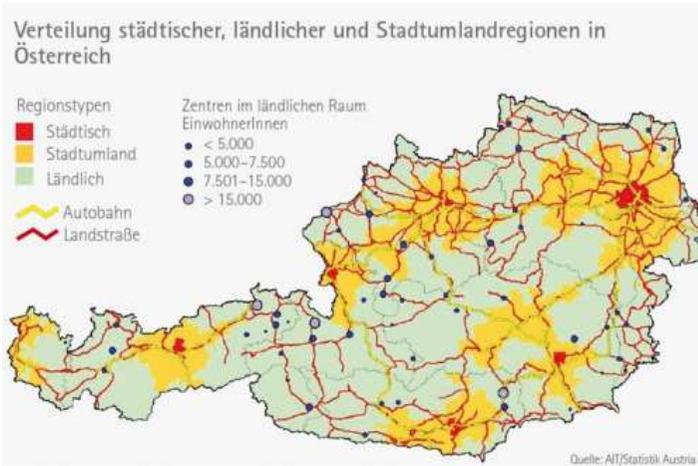


## AK PENDLER\*INNENUMFRAGE 2020/21 - WER ES NUTZEN WILL

### Wahrgenommenes Öffi Angebot und Einschätzung Klimaticket



## ÖPNV – IST IMMER NOCH EINE FRAGE DER BALLUNGSZENTREN



- **Anzahl der Beförderten Personen 2016**
  - Schienenverkehr 288,8 Mio.
  - Busverkehr 699,5 Mio.
  - Städtischer Verkehr ca. 1.300 Mio.  
(davon Wien ca. 950 Mio.)

- **60 % werden in den urbanen Bereichen befördert**

Quelle: Linz AG/Waldhör



## PROBLEME UND OFFENE FRAGEN

- Probleme bei der Einführung/Umstellung
  - Bsp: keine Rückgabemöglichkeit für Vorteilscard
  - Holprige Kommunikation
- Beförderungsbedingungen
  - Sehr große Unterschiede zwischen KT-Ö und den regionalen Klimatickets
  - Vertrag immer mit dem jeweiligen Verkehrsunternehmen
  - Ausfall von Verbindungen – unklar
  - Verspätungsentschädigungen – nur wenn Ö-weit unter 93 % Pünktlichkeit
- Jobticket – Beitrag der Arbeitgeber – sehr komplexe Angelegenheit – später..
- Berücksichtigung bei Dienstreisen – sehr komplexe Angelegenheit – später..
- Fehlendes Mobilitätsmanagement der Unternehmen
- Überfüllung von Zügen/Verkehrsmitteln

## KLIMATICKET UND ARBEIT (JOBTICKET, DIENSTREISEN)

### Arbeitsrechtlich

- Praxis – sehr verschieden:
  - „es wurde kein Ticket extra gekauft, daher kein Ersatz bei Nutzung des KT für Dienstreisen“
  - Betriebsinterne Reisekosten-Regeln (als Bsp): „fiktiv wird günstigster ÖV-Fahrpreis genommen und davon 75% bezahlt – maximal jedoch pro Monat in Summe 1/12 des KT“
  
- Rechtlich – noch nicht ausjudiziert:
  - Abhängig vom Kollektivvertrag – meist sehr vage; klare Regeln evtl. in Einzelverträgen oder Betriebsvereinbarungen oder internen Reisekostenrichtlinien
  - Es geht in KV (zB Handelsangestellte) um die Entschädigung des „durch die Dienstreise verursachten Aufwands“ – bei KT kein „zusätzlicher Aufwand“???
  - Analogie mit Internetkosten bei Homeoffice möglich? – da gibt es aber eine gesetzliche Regelung: AG muss die erforderlichen Mittel zur Verfügung stellen oder „die angemessenen und erforderlichen Kosten für die vom AN für die Erbringung der Arbeitsleistung zur Verfügung gestellten digitalen Arbeitsmittel“ ersetzen – daher eher nein (keine Analogie)

## KLIMATICKET UND ARBEIT (JOBTICKET, DIENSTREISEN)

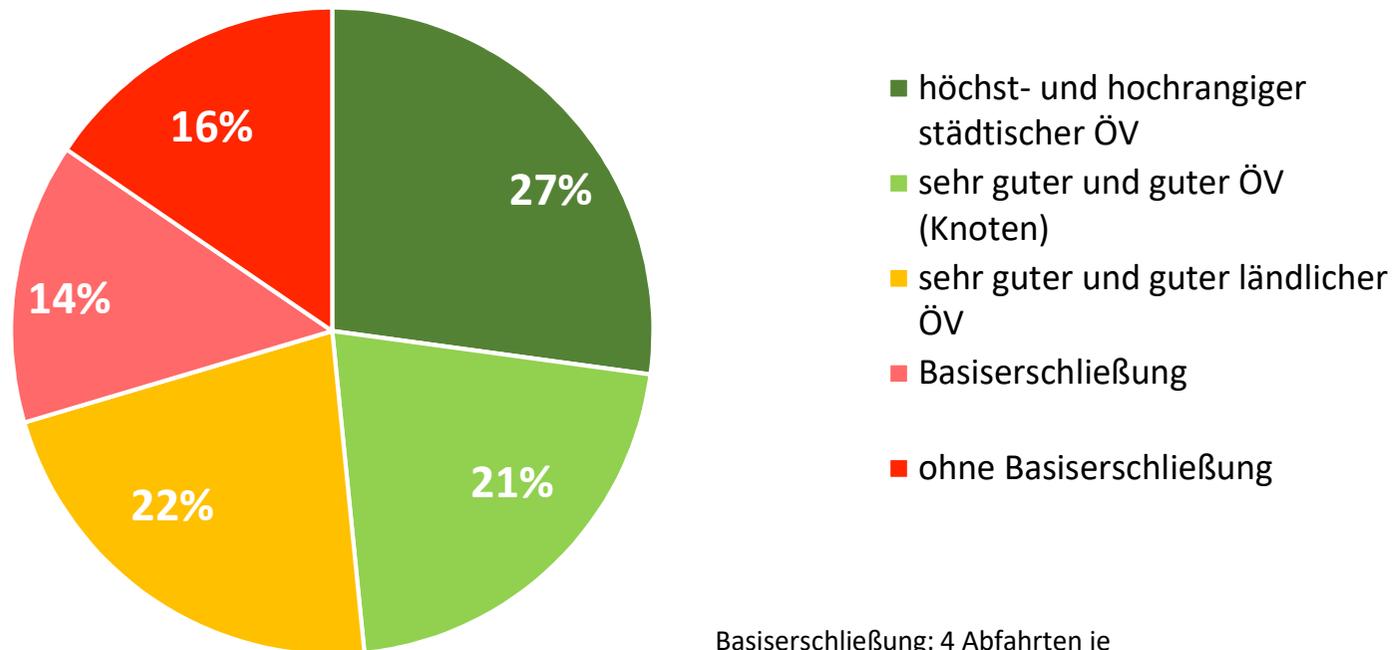
### Steuerrechtlich

- laut Lohnsteuerrichtlinien **kann** bei Dienstreisen mit den Öffis und vorhandenem Klimaticket der Arbeitgeber die fiktiven Kosten des günstigsten öffentlichen Verkehrsmittel „steuerfrei“ ersetzen.
  - Wichtig: das Klimaticket muss privat bezahlt worden sein. Bei Vorliegen eines Jobticket gibt es also keinen Ersatz (weil vom AG bezahlt)
- Wenn mehrere Dienstreisen gemacht werden, besteht die Meinung, dass die Kostenersätze in Summe die Höhe des Klimatickets nicht übersteigen dürfen. Das ist aber in den Richtlinien nicht so klar geregelt.
- Wenn der Arbeitgeber nichts zahlt, vertritt die AK die Meinung, dass dem Arbeitnehmer die fiktiven Kosten des günstigsten öffentlichen Verkehrsmittel als **Werbungskosten** zustehen. In Summe wäre das ebenfalls bis zur Höhe des Klimatickets möglich.

## GROÙE UNTERSCHIEDE IM ÖV-ANGEBOT

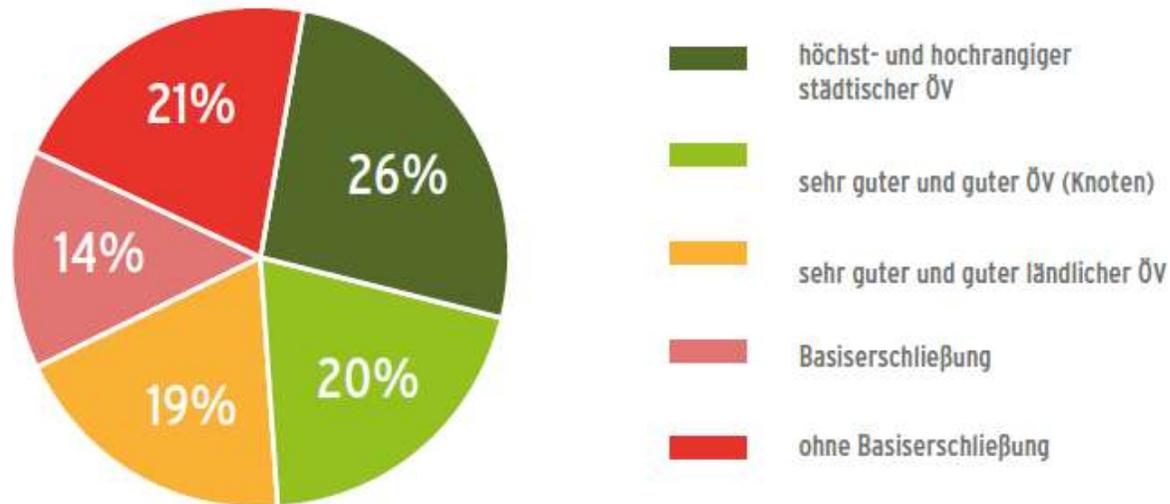


## Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichem Verkehr (an Werktagen mit Schulbetrieb; ÖV-Güteklassen)



Basiserschließung: 4 Abfahrten je  
Richtung pro Tag; Intervalle 2 bis 3,5 Std

## Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichem Verkehr (an Werktagen ohne Schule, nach ÖV-Güteklasse)



QUELLE: ÖREK 2017, ENTWICKLUNG EINES UMSETZUNGSKONZEPTEES FÜR ÖSTERREICHWEITE ÖV-GÜTEKLASSEN, ABSCHLUSSBERICHT

<http://www.ak-umwelt.at/schwerpunkt/?article=955&issue=2019-03>

## Ergebnisse der Befragung – Voraussetzung häufigere Nutzung ÖV



### Voraussetzung häufigere Nutzung ÖV



Frage A03a: Was müsste sich ändern, damit Sie in Zukunft öffentliche Verkehrsmittel, z.B. Busse und Bahnen, häufiger nutzen würden.  
Basis: kann sich vorstellen, häufiger öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen (n=500)

Angaben in %

© GfK Juli 2018 | 152282 Mobilität der Zukunft

Quelle: GfK

umweltbundesamt<sup>®</sup>

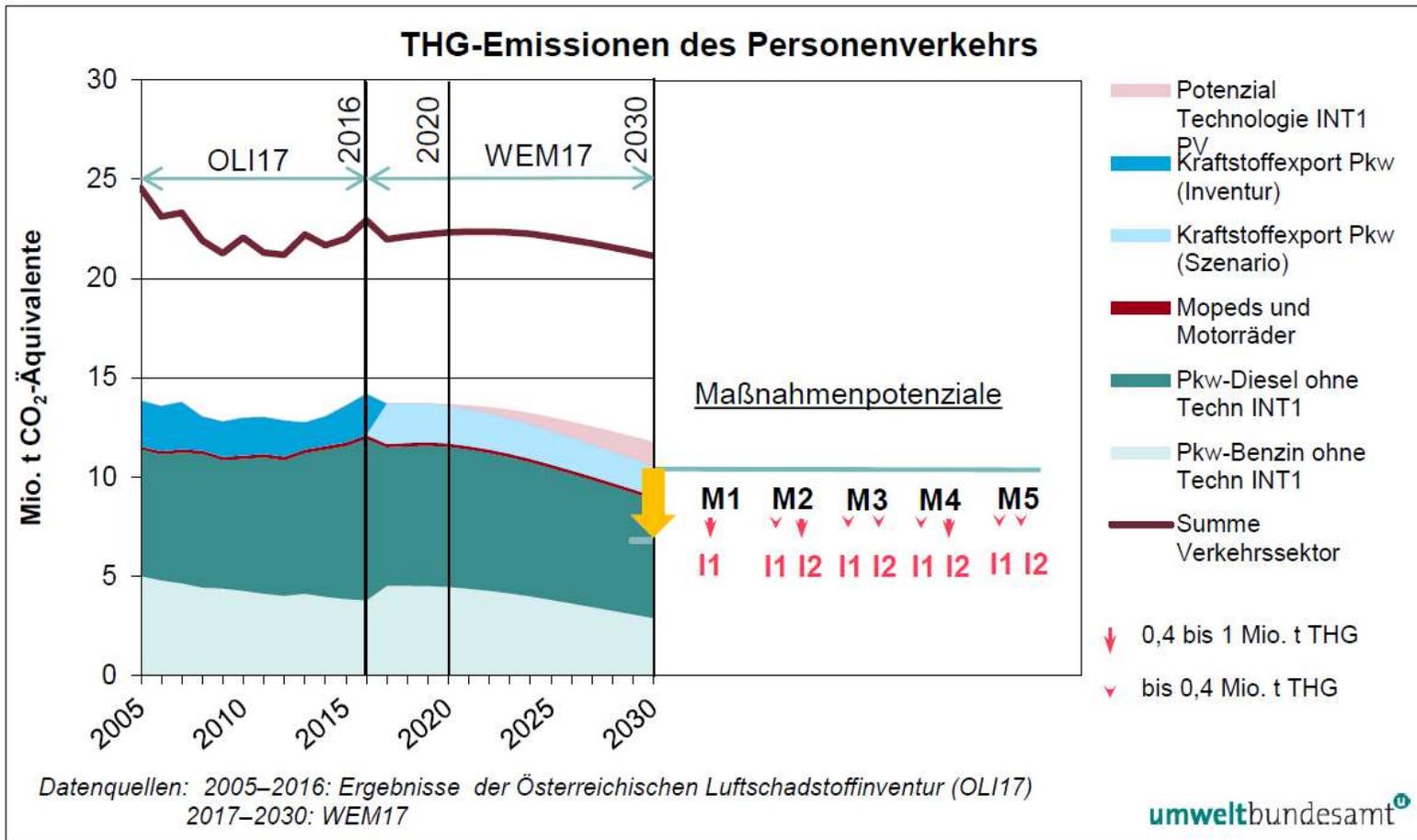




# WAS BRINGT DAS 1-2-3-TICKET FÜR DAS KLIMA

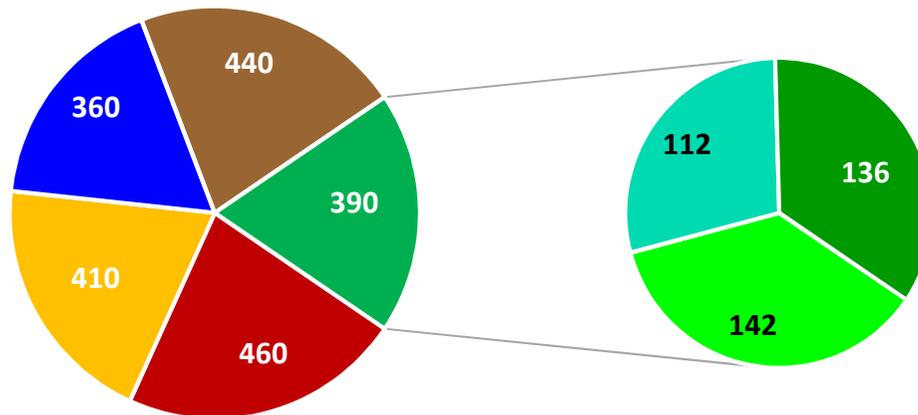
BILLIGER ALLEIN REICHT NICHT...

Kur:



# CO<sub>2</sub>-REDUKTIONSPOTENZIAL DER WIRKSAMSTEN MAßNAHMEN IM PERSONENVERKEHR

(IN 1000 TONNEN CO<sub>2</sub> BIS 2030; INTENSITÄT 2; SACHSTANDSBERICHT MOBILITÄT/UBA)



- M1 Anpassung der Tempolimits für Pkw und LNF auf Autobahnen und Autostraßen
- M2 Citymaut in den Hauptstädten für Pkw
- M3 Qualitätsoffensive für das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren
- M4 Einbezug von Umwelt-, Klima- und Mobilitätspolitik in die Raumplanung
- ÖV: davon Ticketmaßnahmen
- ÖV: davon Infrastrukturmaßnahmen
- ÖV: davon Rest (Angebotserhöhung/Bestellerförderung; Tourismusförderung an ÖV binden)

## KLIMATICKET ALLEIN REICHT ABER NICHT

- Das **Klimaticket ersetzt keine konsistente Klimapolitik** mit einem breiten Bündel an Maßnahmen, die sozial ausgewogen sein müssen.
- Nur **42 % der Haushalte geben überhaupt Geld für den ÖV aus** – ÖV ist (noch) kein Mehrheitsprogramm
- Hauptnutznießer des Klimatickets sind jene, die **ohnehin eine gute ÖV-Anbindung** haben → daher...
- ...muss es von einem **Ausbau der Infrastruktur** und von wesentlichen **Angebotsweiterungen** begleitet sein – vor allem auch im ländlichen Raum
- Es bringt dort wenig bis gar nichts, wo es immer noch kein passendes ÖV-Angebot gibt
- Achtung: Sinkende Fahrpreiseinnahmen dürfen nicht zu Einsparungen beim Angebot führen – wäre völlig kontraproduktiv
- Neben der Verbesserung des Angebots im ÖV muss Klimapolitik aber auch von anderen Maßnahmen im Verkehrsbereich begleitet werden – das bedeutet auch **Push-Maßnahmen**, um jene in den ÖV zu bekommen, die ihn jetzt schon nutzen könnten



**GERECHTIGKEIT MUSS SEIN**

