



Mag. Christian Neuwirth
Sprecher des Rechnungshofes
1030 Wien, Dampfschiffstraße 2
Tel.: +43 (1) 711 71 – 8435

Twitter: @RHSprecher
Facebook/RechnungshofAT
neuwirth@rechnungshof.gv.at

Viele Klimatickets verkauft, aber Auswirkungen auf Umwelt eher gering

Mit 26. Oktober 2021 war das KlimaTicket Österreich für fast alle öffentlichen Verkehrsmittel in Österreich gültig. Schrittweise waren auch zusätzlich in allen Bundesländern regionale Klimatickets erhältlich. Das Verkehrsministerium sowie die Verkehrsverbünde führten diese Tickets ein, um mit drei unterschiedlichen verkehrspolitischen Maßnahmen den öffentlichen Verkehr zu attraktivieren: ein Ticket für alle öffentlichen Verkehrsmittel, zusätzliches Geld für neues Verkehrsangebot und Senkung der Kosten für Jahresnetzkarten. Die Budgetzuschüsse lagen dafür im Jahr 2024 bei 396 Millionen Euro. Im Jahr 2023 wurden doppelt so viele KlimaTickets Österreich verkauft wie prognostiziert. Auf welche Kundengruppe die hohe Nachfrage zurückzuführen ist, war dem Ministerium nicht bekannt. Um die volkswirtschaftlichen Auswirkungen umfassend abschätzen zu können, bedarf es solcher Daten, wie der Rechnungshof in seinem heute veröffentlichten Bericht „KlimaTicket“ feststellt. Auch zu erheben wäre das Nutzerverhalten bestimmter Altersgruppen – speziell bevor ein Ticket für diese Gruppe gefördert wird. Der überprüfte Zeitraum umfasste im Wesentlichen die Jahre 2019 bis 2023.

Doppelt so viele Tickets verkauft wie prognostiziert

Im November 2020 beauftragte das Verkehrsministerium ein externes Beratungsunternehmen mit der Prognose zu den Fragen: Wie viele KlimaTickets Österreich werden zum vorgegebenen Tarif voraussichtlich verkauft und welcher Erlösentgang ist dadurch bei den Verkehrsverbünden beziehungsweise Verkehrsunternehmen zu erwarten?

Im Jahr 2023 wurden etwa doppelt so viele KlimaTickets Österreich – 243.754 – verkauft wie prognostiziert – 124.000.

In diesem Zusammenhang kritisiert der Rechnungshof: Nur das externe Beratungsunternehmen hatte einen Einblick in die zugrunde liegenden Daten und

die exakte Modellierung der Nachfrage-Prognose. Die stark zusammengefassten Ergebnisse der Prognose waren nicht voll nachvollziehbar, obwohl diese Werte die Basis für hohe Zahlungsflüsse darstellten.

Von Oktober 2021 bis Ende 2024 waren Budgetzuschüsse in der Höhe von 520 Millionen Euro für das KlimaTicket Österreich notwendig. Die Zuschüsse für regionale Klimatickets beliefen sich im selben Zeitraum auf weitere 610 Millionen Euro.

Angesichts dieses Mitteleinsatzes sollten die volkswirtschaftlichen Auswirkungen des KlimaTickets Österreich abgeschätzt werden.

Volkswirtschaftliche Auswirkungen durch das KlimaTicket

Geringere Luftschadstoffemissionen und Fahrzeugbetriebskosten, weniger Unfälle mit Personenschäden, weniger Lärmbelastung sowie geringeres Stauaufkommen – die Liste der möglichen volkswirtschaftlichen Auswirkungen durch eine geänderte Verkehrsmittelwahl ist vielfältig. Das Verkehrsministerium schätzte jedoch nur die Auswirkung durch die reduzierten Treibhausgasemissionen ab.

Es ging von einer Reduktion um 0,11 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten im Jahr 2024 allein durch Verlagerungen von Pkw-Fahrten auf den Schienenpersonenverkehr aus. Die gesamten Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors betrugen im Jahr 2023 rund 20 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente – mit dem KlimaTicket sollten diese um 0,2 Prozent gesenkt werden.

In Anbetracht der Gesamtemissionen des Verkehrssektors sieht der Rechnungshof diese erwartete Reduktion als eher gering. Ein vergleichbares Ziel durch Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den Busverkehr definierte das Ministerium nicht.

Förderung bestimmter Altersgruppen

Im Jahr 2024 führte das Verkehrsministerium das Gratis-KlimaTicket Österreich für 18-Jährige ein. Eine nachvollziehbare Abwägung zwischen den für dieses Gratis-Angebot erforderlichen finanziellen Mitteln und einem alternativen Mitteleinsatz für Infrastrukturausbau oder Angebotsausweitung im öffentlichen Verkehr gab es nicht. Dem Ministerium war auch nicht bekannt, wie viele junge Erwachsene zuvor bereits Stammkundinnen und Stammkunden im öffentlichen Verkehr waren.

Außerdem gab es keine Analysen zur längerfristigen Nutzung des öffentlichen Verkehrs nach der Inanspruchnahme der Gratis-KlimaTickets und keine darauf

aufbauenden Ziele. Weiters untersuchte das Ministerium auch nicht, ob und inwieweit ein preislich gestaffelter Übergang von günstigen Jugendtickets zum KlimaTicket Österreich Jugend junge Erwachsene zur Stammkundschaft im öffentlichen Verkehr heranzuführen könnte.

Vor allem junge Erwachsene nutzten KlimaTicket Österreich

Die Marktdurchdringung des KlimaTickets Österreich war bei jungen Erwachsenen – 18 bis 25 Jahre – mit Abstand am höchsten. Der Ansatz des Verkehrsministeriums, dass es sich bei den jungen Erwachsenen um eine unterrepräsentierte Kundengruppe handelte, war für den Rechnungshof folglich nicht nachvollziehbar.

Das Ministerium ging bei seiner Schätzung zu den Auswirkungen des Gratis-KlimaTickets Österreich für 18-Jährige von unrealistischen Annahmen über deren Mobilitätsverhalten aus. Angenommen wurde etwa, dass sämtliche Nutzerinnen und Nutzer ihre Wege – ohne Gratis-Ticket – mit dem Auto zurückgelegt hätten.

Welche Faktoren die Nutzung des öffentlichen Verkehrs beeinflussten, wurde nicht untersucht. Ebenso wenig wie die Frage, ob der Preis des Tickets entscheidend für eine verstärkte Nutzung des öffentlichen Verkehrs ist oder andere Faktoren – wie etwa ein zu geringes Angebot in ländlichen Regionen.

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

Attraktivität des öffentlichen Verkehrs entscheidend

Für das Jahr 2025 plante das Verkehrsministerium eine umfassende Evaluierung des KlimaTickets Österreich und der damit verbundenen Ziele.

Der Rechnungshof empfiehlt zu unterscheiden: zwischen Veränderungen des Mobilitätsverhaltens aufgrund nicht beeinflussbarer Rahmenbedingungen – wie Bevölkerungswachstum – und solchen Veränderungen, die auf den reduzierten Jahresnetzkartentarif zurückzuführen sind. Laut Evaluierung des Wiener Modells kann die Nachfrage im öffentlichen Verkehr am effektivsten erhöht werden, wenn dieser attraktiver wird und gleichzeitig der motorisierte Individualverkehr weniger attraktiv gestaltet ist.