

01

KlimaTicket- Report 2022

Methode und Ergebnisse der
wissenschaftlichen Begleitforschung
und Nachfrageerhebung zum
KlimaTicket Österreich



In Kooperation mit:

TRI CONSULT


MOTIONTAG

Im Auftrag des:

 **Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie**

Projekt:

7433 – KlimaTicket-Report
beauftragt durch das Bundesministerium für Klimaschutz,
Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)
Bonn, Dezember 2023

Text: Robert Follmer, Justin Treutlein

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:
Follmer, Robert. Treutlein, Justin (2023): KlimaTicket-Report 2022,
Methode und Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitforschung und
Nachfragerhebung zum KlimaTicket Österreich, Dezember 2023, Bonn.

Kurzform:
infas (2023): KlimaTicket-Report 2022, Bonn

Der vorliegende Report stellt das Vorgehen und zentrale Ergebnisse der mit dem Start des KlimaTickets Ö im Herbst 2021 begonnenen wissenschaftlichen Begleitforschung des Tickets vor. Sie erfolgt im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). Der Bericht bildet das Bezugsjahr 2022 ab. Die Begleitforschung liefert Erkenntnisse zur Kundenstruktur des KlimaTickets Ö. In ihrem zentralen Bestandteil der Nachfrageerhebung erfasst sie produktspezifisch die zurückgelegten Strecken, ordnet diese regionalen Einheiten zu und rechnet die Ergebnisse auf Basis von Personenkilometern hoch. Dieses Verfahren liefert die Grundlage für eine exakte nachfragebasierte Abgeltung der KlimaTicket-Fahrten an die erbringenden Verkehrsunternehmen. Auftragnehmer ist ein Konsortium aus dem infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH und der Motiontag GmbH sowie der Triconsult Wirtschaftsanalytische Forschung GmbH. Gemeinsam ist dieses Konsortium auf komplexe Mobilitäts-erhebungen spezialisiert. Zusätzlich zu den Erkenntnissen aus der Begleitforschung nutzt der vorliegende Bericht punktuell weitere Quellen aus den Aktivitäten des BMKs.

Inhalt

6 Das KlimaTicket – Start in eine einfachere Mobilität

Die Aufgabe: Anfangen und Durchhalten

Transparenz durch wissenschaftliche Begleitforschung

8 Verschiedene Blicke in die KlimaTicket-Kundschaft

Wer sind die Käufer:innen?

40 Prozent vorher mit dem Einzelfahrschein

Mehr als jede:r Dritte KlimaTicket Ö-Kund:in wohnt in Wien

17 Wie oft wird das KlimaTicket Ö genutzt – und wird es wiedergekauft?

Intensive Nutzung sowohl im Nah- wie auch Fernverkehr

Im Schnitt mehr als 10.000 Bahnkilometer pro Jahr pro Ticket

Kundenbindung bisher gelungen

20 Wie viele Autofahrten konnten auf die Bahn verlagert werden?

Was sind 65.000 t eingesparte CO₂eq-Emissionen wert – und wie sind sie einzuordnen?

22 Wie geht es weiter?



Das KlimaTicket – Start in eine einfachere Mobilität

Der öffentliche Verkehr steht vor vielen Herausforderungen. Angesichts der staatlich angestrebten Verkehrswende und den damit verbundenen Anforderungen an eine veränderte Mobilität mit einer Verringerung des Autoverkehrs stellt er eine wichtige Säule innerhalb der verschiedenen Verkehrsoptionen dar. Neben der Langzeitaufgabe des schrittweisen Angebots- und Infrastrukturausbaus, war der grundsätzliche Ticketkauf mit regional unterschiedlichen Tarifen und Preisen schon immer eine entscheidende Hürde. Ein sorgloses Einsteigen und ein günstiger Preis ohne eine ständige Neuorientierung in der Tariflandschaft ist ein wesentliches Plus.

Das KlimaTicket Österreich ist diesen Weg gegangen. Es garantiert als pauschales Jahresticket einen preisgünstigen und einfachen Zugang zu fast dem gesamten öffentlichen Verkehr Österreichs. Wenn es dauerhaft gelingt, eine große Zahl von Österreicher:innen, die vor der KlimaTicket-Reform noch nicht zu den Vielnutzer:innen zählten, von einer Variante des KlimaTickets zu überzeugen (bundesweit gültiges KlimaTicket Ö oder regional gültige KlimaTickets der Verkehrsverbünde), wird die Bilanz positiv ausfallen. Der Weg dorthin ist gut vorbereitet. Wenn schrittweise mit der Infrastruktur das verfügbare Angebot ausgebaut wird, wie dies z.B. auf der Westachse erfolgt ist und derzeit insbesondere auf der Südachse oder in den Ballungsräumen vorgenommen wird, kann sich ein dauerhafter Erfolg einstellen. Für manche Kund:innen kann der Komfortvorteil eines jederzeit verfügbaren und niederschweligen Zugangs zum öffentlichen Verkehr sogar so ausschlaggebend sein, dass nicht unbedingt auf die genaue Euro-Bilanz entlang der zurückgelegten Kilometer geachtet wird.

Hinzu kommt die schon im Namen des Tickets liegende Chance, einen Klimaeffekt zu erzielen. Wenn das KlimaTicket in größerer Zahl Umstiege vom Auto auf den öffentlichen Verkehr nach sich zieht, wird die Gesamtbeurteilung durch einen zusätzlichen Faktor erweitert.

Die Aufgabe: Anfangen und Durchhalten

Für die Startphase des bundesweiten KlimaTickets Ö lag 2021 die Annahme bei etwa 110.000 Kund:innen nach einem Jahr. Diese Erwartung wurde schon im ersten Monat übertroffen. Zum Jahresende 2022, ein Jahr nach dem Start, wurde bereits die Schwelle von 200.000 Tickets erreicht. Zu diesem Zeitpunkt hatte sich schon

erwiesen, dass die Mehrheit der Ticket-Inhaber:innen der ersten Stunde dem Angebot treu geblieben ist. Rund 80 Prozent haben ihr Ticket nach 12 Monaten direkt oder bald darauf verlängert.

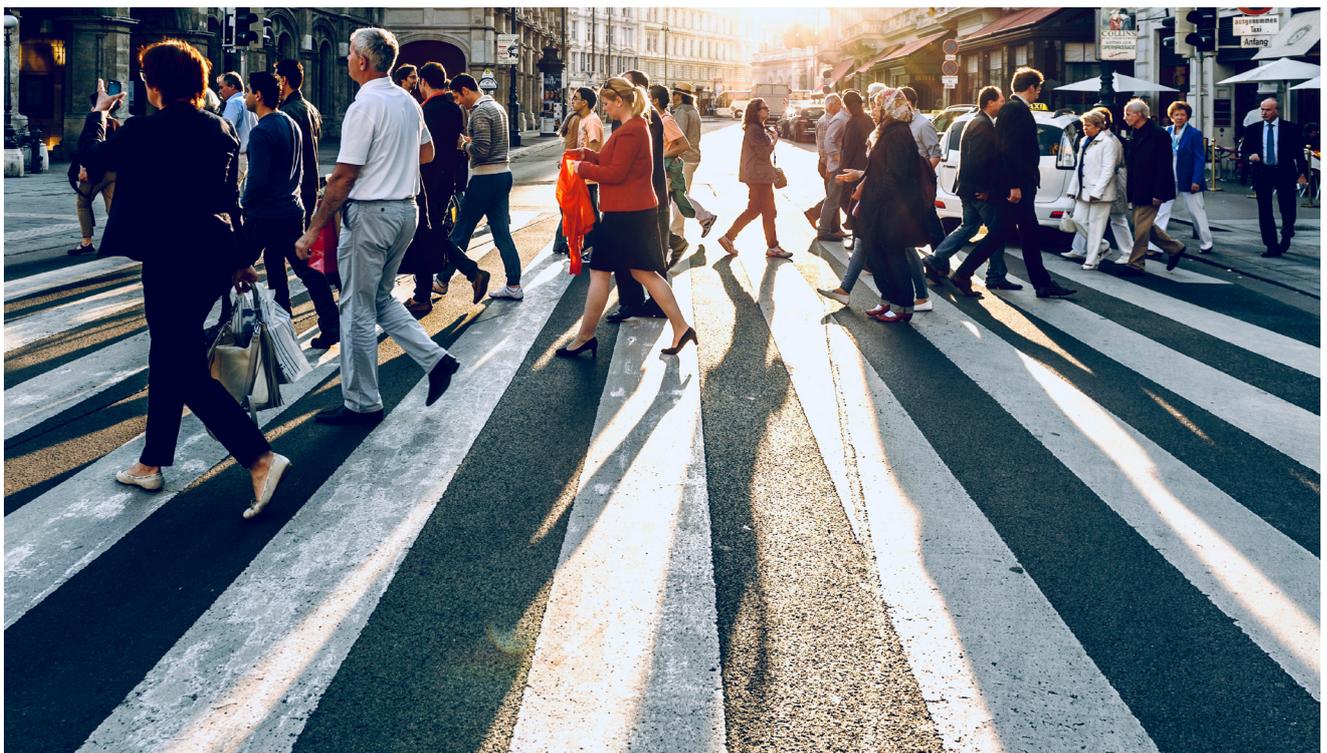
Zurzeit nennen rund drei Prozent der erwachsenen Österreicher:innen ein bundesweit gültiges KlimaTicket ihr Eigen. Und werden regionale Varianten des Klima-Tickets in den Verkehrsverbänden und Bundesländern inklusive der Bundeshauptstadt Wien mitgezählt, steckt eine Jahresnetzkarte in rund 15 Prozent aller Taschen. Die KlimaTicket-Reform ist nach einer jahrzehntelangen Diskussion ein großer Schritt zur deutlichen Vereinfachung der Tariflandschaft in Österreich. Selbstverständlich besteht Luft nach oben. Nun kommt es darauf an, diesen Trend auszubauen.

Transparenz durch wissenschaftliche Begleitforschung

Die Begleitforschung zur Nutzung des Tickets, über die in diesem Report berichtet wird, kann zur Beurteilung der Startphase einen Beitrag leisten. Ihre vordringlichste Aufgabe besteht zwar in der exakten, intern dokumentierten Erfassung der von der Kundschaft des bundesweit gültigen KlimaTickets mit der Bahn zurückgelegten Kilometer sowie deren Zuscheidung zu regionalen

Einheiten und Verkehrsunternehmen. In aggregierter Form erlaubt die Begleitforschung auch weitergehende Einblicke für die Öffentlichkeit. Hinzu kommt, dass über die begleitenden Befragungen die Struktur der Ticket-Kund:innen transparent wird. Ebenso kann ihre bisherige Verkehrsmittelnutzung mit den neuen Nutzungsmustern bei Besitz des Tickets verglichen werden. Und nicht zuletzt ermöglichen die Befragungen im Rahmen der Begleitforschung eine Einschätzung des Verlagerungseffekts vom Auto auf den öffentlichen Verkehr. So wird für eine Teilgruppe der Befragten erhoben, ob eine KlimaTicket-Reise ohne dieses Angebot mit dem Auto, ebenso mit der Bahn oder unter Umständen gar nicht unternommen worden wäre. Diese Auskünfte liefern das Grundgerüst für eine erste Emissionsbilanz.

Auf den folgenden Seiten werden die bisher wichtigsten Befunde vorgestellt. Ergänzend erläutert eine Methodenbox, wie bei der Begleitforschung und der Fahrtenerfassung vorgegangen wird. Und am Ende diese Reports erlauben wir uns eine kleine erste Bewertung auf Basis der bisherigen Ergebnisse und bieten einen Ausblick auf möglicherweise Kommendes.



Verschiedene Blicke in die KlimaTicket-Kundschaft

Bereits innerhalb des ersten Verkaufsmonats wurden fast 130.000 österreichweit gültige KlimaTickets verkauft – und damit wie schon erwähnt die angestrebte erste Zielmarke von 110.000 Tickets im ersten Angebotsmonat überschritten. Im März 2022 waren es rund 150.000. Die 200.000er-Marke konnte im September vergangenen Jahres erreicht werden. Dieser Trend setzt sich auch noch im Jahr 2023 deutlich fort. Mit Stand August 2023 nennen bereits rund 250.000 Kund:innen das KlimaTicket Ö ihr Eigen.

Doch wer kauft eigentlich das KlimaTicket Ö? Die untenstehende Abbildung verdeutlicht die wichtigsten Angaben. Eindeutig, wenn auch nicht gravierend: Etwas mehr Männer als Frauen kaufen das KlimaTicket Ö (53 zu 46 Prozent). Dieser kleine Anteilvorsprung korrespondiert mit einer weiterhin oft berufsbedingt etwas höheren Grundmobilität der Männer. Zwar haben sich hier die Unterschiede in den letzten 20 Jahren reduziert, doch

2013/2014 lag die durchschnittliche Tagesstrecke pro Kopf bei den Männern bei etwa 42 und die der Frauen bei 33 Kilometern¹.

Wer sind die Käufer:innen?

Und wie alt sind die KlimaTicket Ö-Kund:innen? Es sind grundsätzlich alle Altersklassen dabei, wobei die Jüngeren im Alter bis 34 Jahren mit 44 Prozent fast die Hälfte der Käuferschaft ausmachen. Die 35- bis 44-Jährigen umfassen 16 Prozent. Die 45- bis 54-Jährigen liegen bei 31 Prozent. Die Generation 65+ bildet neun Prozent der Käuferschaft. Die Alterspyramide der KlimaTicket Ö-Kund:innen weist also eine breite Basis und eine relativ kleine Spitze auf. Damit sind aber auch künftige Potenziale in den höheren, oft stark autogepprägten Altersgruppen erkennbar (vgl. Abb. 3).

¹ Siehe Österreich unterwegs 2013/2014, Ergebnisbericht zur bundesweiten Mobilitätserhebung, ermittelt aus Angaben des Anhangs C, Teil 4, S. 27/28.

Abbildung 1: Anzahl der verkauften bundesweit gültigen KlimaTickets 2021-2023

Angabe in absoluten Zahlen

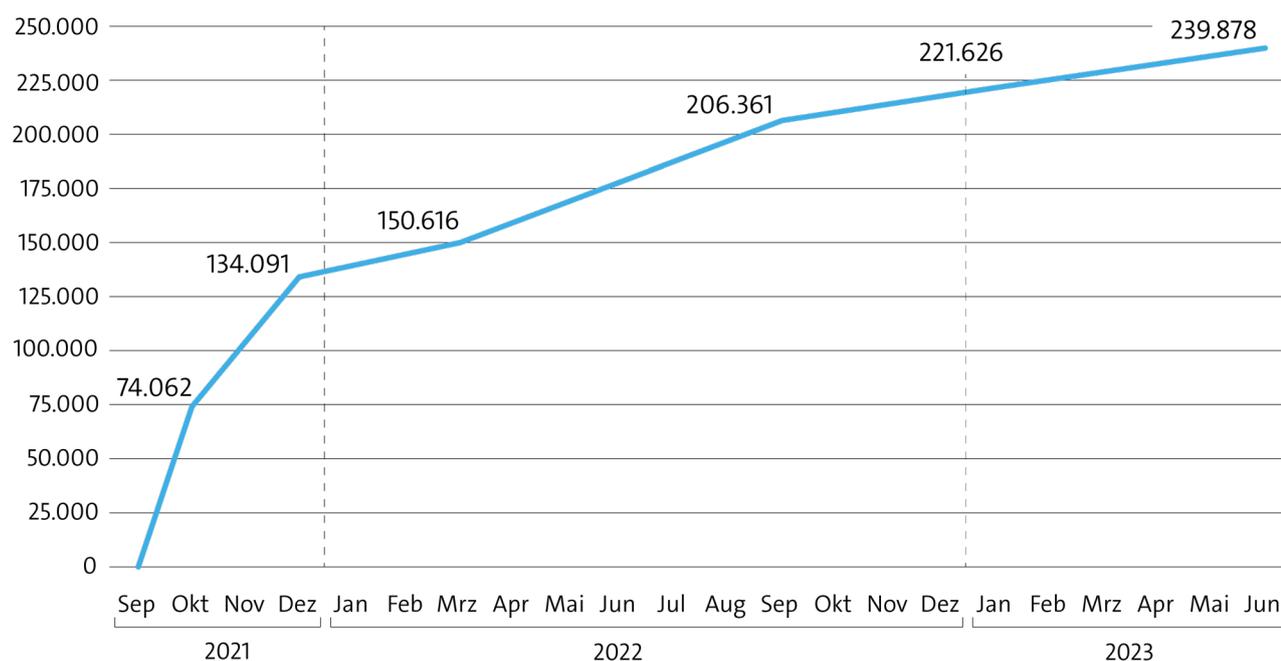


Abbildung 4 und 5 illustrieren die Führerscheinquote sowie die prinzipielle Autoverfügbarkeit deutlich. So zeigen mehr als 90 Prozent – trotz KlimaTicket Ö – eine gewisse Nähe zum Auto auf: Neun von zehn Ticketbesitzer:innen haben einen Pkw-Führerschein. Mit einem Anteil von 93 Prozent verfügen in etwa ebenso viele zumindest gelegentlich über ein Auto, sind also trotz ihrer grundsätzlichen Orientierung in Richtung des öffentlichen Verkehrs wahlfrei und nicht unbedingt auf dessen Angebote angewiesen. Zudem handelt es sich insgesamt um eine überdurchschnittlich mobile Gruppe. Damit wird mindestens gelegentlich auch das Auto genutzt. Doch dies kann sich mit dem KlimaTicket Ö-Besitz bei guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr künftig reduzieren und stellt ebenso ein erklärtes Ziel des neuen Angebots dar.

40 Prozent vorher mit dem Einzelfahrschein

Auch wenn für viele Kund:innen des KlimaTicket Ö der öffentliche Verkehr bisher bereits erste Wahl war, geben

sogar 41 Prozent an, sich vor der KlimaTicket-Reform in der Regel nur Einzelfahrkarten gekauft zu haben. Diese haben sich nun für eine Jahreskarte mit einer deutlich engeren Bindung entschieden. Sie stellen die durch das KlimaTicket Ö gewonnenen Neukund:innen im Abo-sektor dar. Bisher gar nicht im öffentlichen Verkehr unterwegs waren nach eigenen Angaben nur zwei Prozent der Ticketkäufer:innen der Jahre 2021/2022. Doch führt der Sprung von einer fast kompletten ÖV-Abstinenz selbst in eine günstige Jahreskarte über eine relativ hohe Hürde. 53 Prozent waren dagegen bereits zuvor mit einer Wochen-, Monats- oder Jahreskarte unterwegs, sind also keine Neulinge im Zeitkartensegment des öffentlichen Verkehrs.

So ist es dem KlimaTicket Ö unterm Strich bisher gelungen, zahlreiche Kund:innen dauerhafter zu binden oder sie zumindest von der steten Notwendigkeit der Fahrkartenauswahl zu entlasten. Und so ist das Ergebnis beachtlich, dass 41 Prozent der Befragten bereits zu den

Abbildung 2: Geschlecht der Käufer:innen des KlimaTickets Österreich

Angaben in Prozent

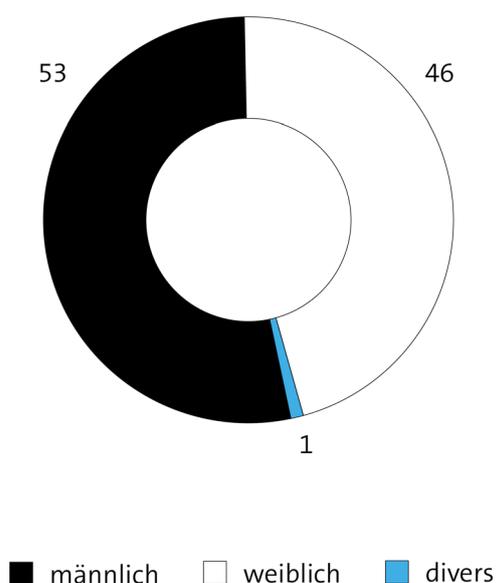
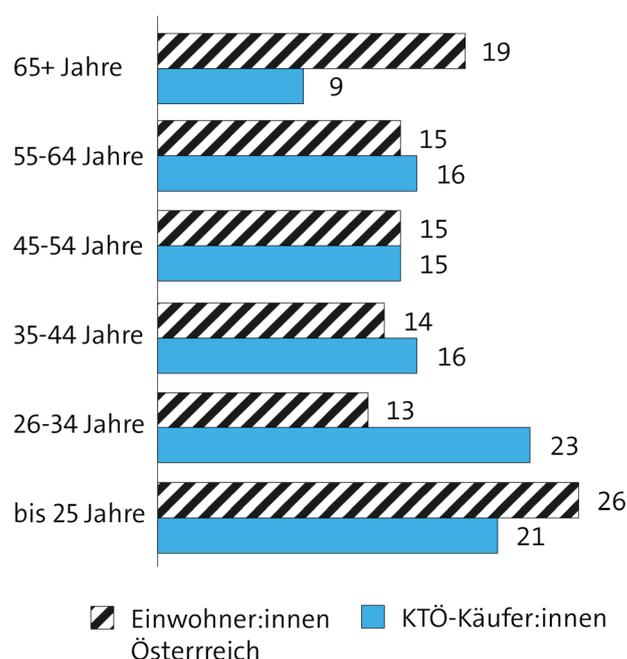


Abbildung 3: Altersstruktur der Käufer:innen des KlimaTickets Österreich

Angaben in Prozent



Quelle: wissenschaftliche Begleitforschung, Angaben aus der Auftaktbefragung, n = 12.779. Frage: „Zunächst einige Fragen zu Ihrer Person. Sind Sie ...“.

Quellen: wissenschaftliche Begleitforschung, Angaben aus der Auftaktbefragung, n = 12.778. Frage: „Wie alt sind Sie?“. Statistik Austria 2021. n = 8.969.068.

„Öffi-Kund:innen“ zählte, jedoch mit Einzeltickets unterwegs war und nun die Jahreskarte gewählt hat.

Und wie sieht es mit der Nutzungshäufigkeit ohne pandemische Einschränkungen aus? 84 Prozent der Befragten gaben an, insgesamt häufiger mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sein zu wollen. In 15 Prozent der Fälle ist die Nutzung konstant. Besonders interessant: So gut wie keine:r möchte das eigene ÖV-Mobilitätsverhalten reduzieren (unter einem Prozent) (vgl. Abb. 7).

Dahinter liegt ein vielfältiger, aber vor allem durch den öffentlichen Verkehr geprägter Mobilitätsmix. So nutzen 49 Prozent der KlimaTicketler:innen mit bundesweiter Gültigkeit regionale Bus- und Bahnangebote (nahezu) täglich, 34 Prozent wöchentlich. Für längere Strecken im Fernverkehr sind dies immerhin 11 Prozent (nahezu) täglich und 25 Prozent wöchentlich. Das Auto kommt bei ihnen auf einen (nahezu) Täglichen-Anteil von lediglich 16 und wöchentlich von 32 Prozent. Dies wird sogar von

der Fahrradnutzung übertroffen, die 24 bzw. 23 Prozent erreicht. Und hier zwecks Abgrenzung elementar wichtig: Die Zahlen beschreiben ausschließlich das Verhalten der KlimaTicket Ö-Nutzer:innen auf der Personenebene.

Einen Anhaltspunkt, wie sich dies im Vergleich zur Gesamtbevölkerung verhält, liefern Ergebnisse aus der letzten Erhebung von Österreich unterwegs 2013/2014. Neuere Zahlen sind hierzu leider nicht verfügbar. Aber die damaligen – nicht im Ergebnisbericht veröffentlichten – Resultate zeigen für die tägliche bzw. wöchentliche Autonutzung Angaben von 46 und 30 Prozent. Für Bus oder Bahn (also ÖPNV und ÖPFV gemeinsam) lagen sie bei 22 und 10 Prozent. Für das Fahrrad betragen sie 13 und 18 Prozent. Die KlimaTicket Ö-Kundschaft ist demnach im Vergleich zur übrigen Bevölkerung naheliegender Weise relativ selten mit dem Auto, deutlich öfter mit dem Fahrrad und vor allem häufiger im öffentlichen Verkehr unterwegs.

Abbildung 4: Pkw-Führerscheinbesitz der Käufer:innen des KlimaTickets Österreich

Angaben in Prozent

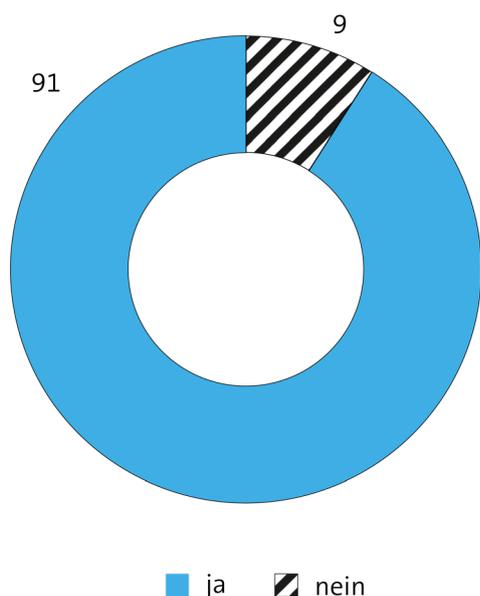
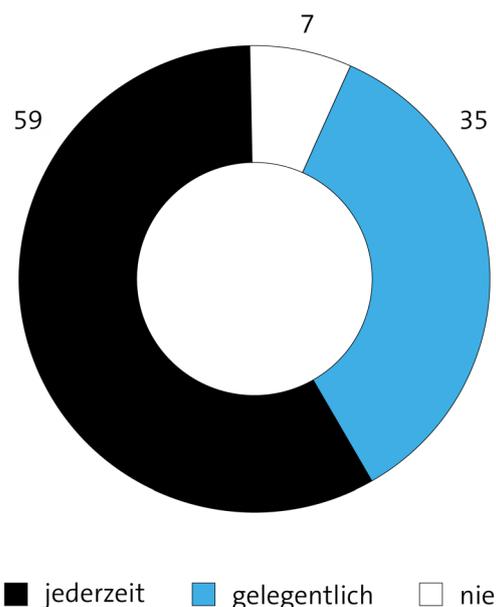


Abbildung 5: Pkw-Verfügbarkeit der Käufer:innen des KlimaTickets Österreich

Angaben in Prozent

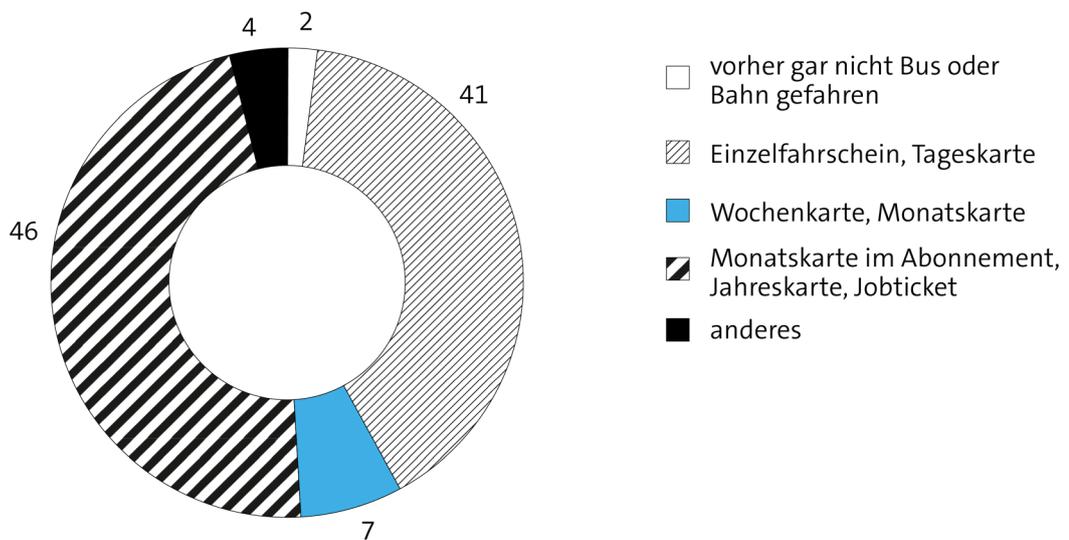


Quelle: wissenschaftliche Begleitforschung, Angaben aus der Auftaktbefragung, n = 12.761. Frage: „Besitzen Sie einen Führerschein für Pkw?“

Quelle: wissenschaftliche Begleitforschung, Angaben aus der Auftaktbefragung, n = 12.778. Abweichung von 100 % aufgrund von Rundungsdifferenzen. Frage: „Jetzt zu einigen Verkehrsmitteln und deren Nutzung. Wie häufig können Sie persönlich über einen Pkw verfügen – egal, ob als Lenker:in oder Mitfahrer:in?“



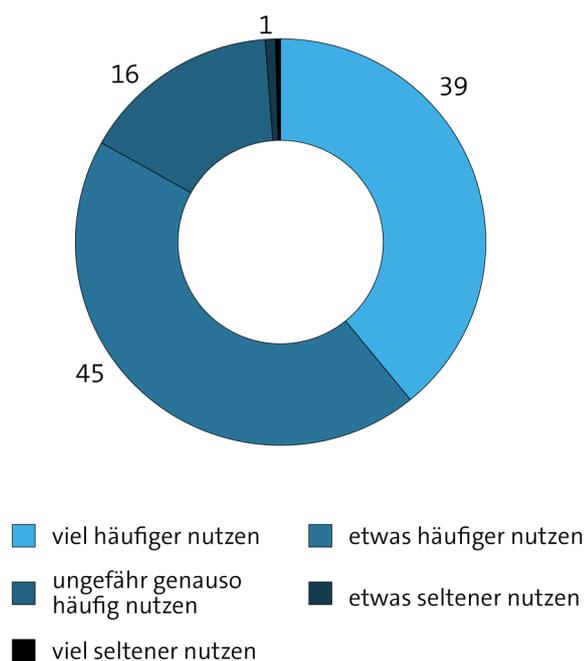
Abbildung 6: Fahrkartenart vor Einführung des KlimaTickets Österreich
Angaben in Prozent



Quelle: wissenschaftliche Begleitforschung, Angaben aus der Auftaktbefragung, n = 12.776. Frage: „Welche Fahrkartenart haben Sie üblicherweise bei Fahrten mit Bussen oder Bahnen genutzt, bevor Sie das Klimaticket gekauft haben?“.

Diese deutlich öffentlich ausgerichteten Nutzungsmuster beschränken sich nicht auf den Berufsverkehr oder einzelne andere Fahrtenanlässe. Die vorrangige Nutzung des öffentlichen Verkehrs, aber auch die Wahl anderer Verkehrsmittel erstreckt sich in der bisherigen KlimaTicket Ö-Kundschaft ebenfalls auf Freizeitanlässe und Einkauf wie Versorgung. Sie stellt also eine besonders mobile, oft multimodale Gruppe dar, die ihn schätzt, aber nicht ausschließlich nutzt. Dahinter stehen vielfältige und häufige Mobilitätsbedürfnisse, für die das jeweils passende Verkehrsmittel gewählt wird. Doch ist für sie das KlimaTicket Ö in der Regel eine Art „zweiter Zündschlüssel“, immer in der Tasche und gerne herausgeholt. Dies umfasst auch die Chance, den ebenfalls vorhandenen Auto-Zündschlüssel mehr und mehr zu vergessen und sich öfter für Bus und Bahn zu entscheiden.

Abbildung 7: Erwartete Nutzungshäufigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel durch die Käufer:innen des KlimaTickets Österreich zum Kaufzeitpunkt
Angaben in Prozent

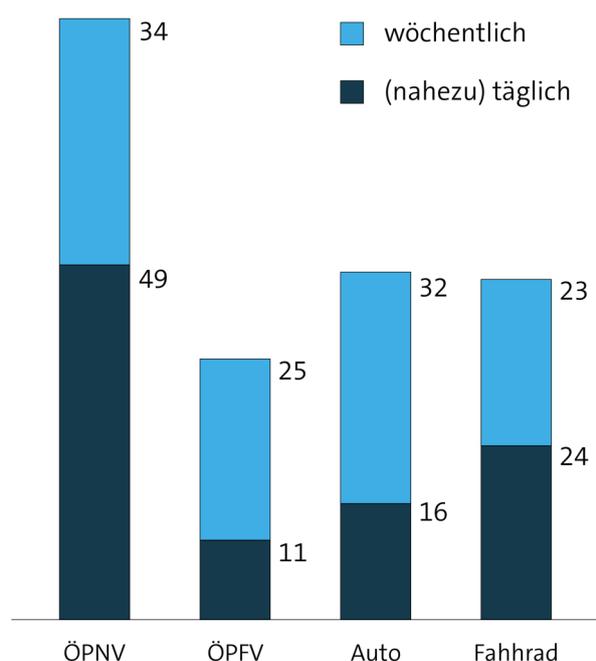


Quelle: wissenschaftliche Begleitforschung, Angaben aus der Auftaktbefragung, n = 12.776. Frage: „Wenn Sie auch hier von einer Rückkehr zu normalen Verhältnissen ausgehen. Was glauben Sie: Werden Sie mit dem Klimaticket zukünftig Busse und Bahnen im Vergleich zu den letzten 12 Monaten voraussichtlich ...“

Mehr als jede:r Dritte KlimaTicket Ö-Kund:in wohnt in Wien

Doch wo wohnen die Nutzer:innen des KlimaTicket Ö eigentlich? Oft in Wien. Das mag nicht verwunderlich klingen, denn in der größten Stadt Österreichs lebt fast jede:r vierte Österreicher:in (22 Prozent). Zudem bestehen oft starke familiäre und berufliche Beziehungen in andere Bundesländer, die sich insbesondere auf den stark ausgebauten Verkehrsachsen auch im Mobilitätsverhalten widerspiegeln. Dazu kommt die hohe Dichte und Qualität des öffentlichen Verkehrs in der Bundeshauptstadt.

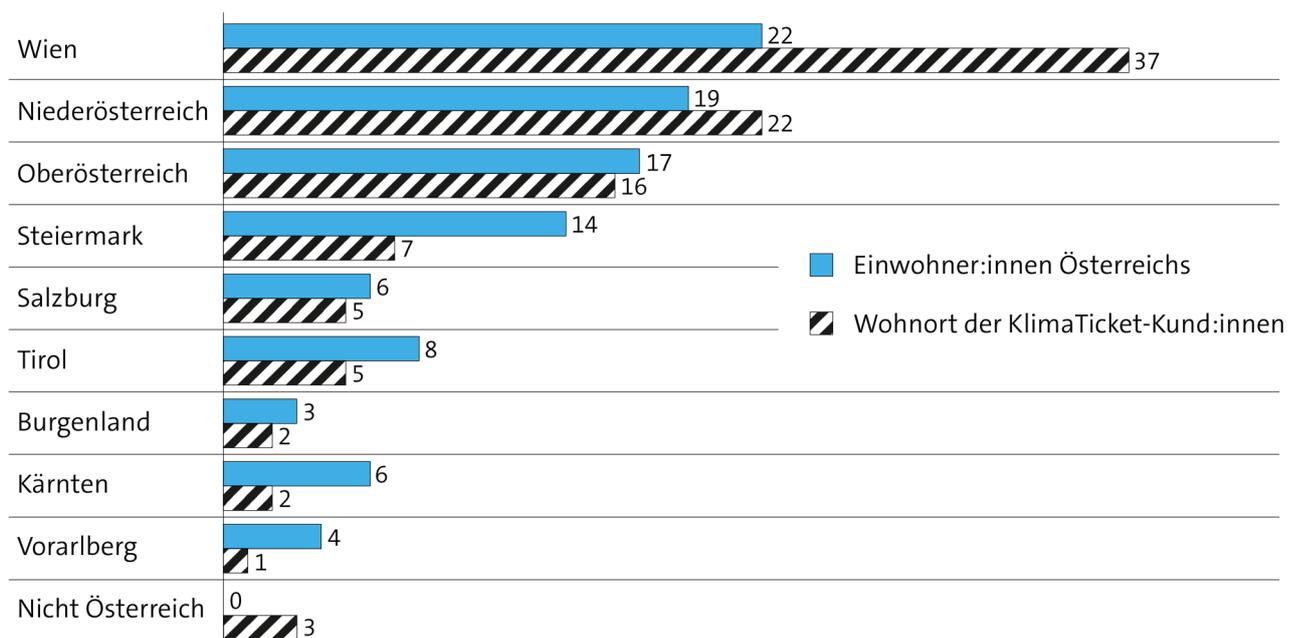
Abbildung 8: Übliche Verkehrsmittelnutzung der Käufer:innen des KlimaTickets Österreich
Angaben in Prozent



Quelle: wissenschaftliche Begleitforschung, Angaben aus Auftaktbefragung, n = 12.776 (ÖPNV), n = 12.774 (ÖPFV), n = 12.769 (Auto), n = 12.762 (Fahrrad). Frage: „Wie häufig nutzen Sie persönlich ...?“



Abbildung 9: Bevölkerungsanteile und Bundesland der Käufer:innen des KlimaTickets Österreich
Angaben in Prozent



Quelle: wissenschaftliche Begleitforschung, Angaben aus der Auftaktbefragung, n = 11.402. Frage: „Bitte geben Sie den Wohnort an, in dem Sie wohnen.“
Stichtag der Bevölkerungszahl: 01.04.2023, Statistik Austria.

Methodenbox Wissenschaftliche Begleitforschung

Hintergrund und Ziel der Forschung ist es, Informationen über Frequenz der Ticketnutzung, gefahrene Strecken sowie die dazu verwendeten Verkehrsmittel zu erhalten. Die Fahrterhebung erfolgt innerhalb der wissenschaftlichen Begleitforschung im Auftrag des Mobilitätsministeriums (BMK) durch ein Mobilitätsexpertenteam von infas aus Bonn zusammen mit Triconsult aus Wien sowie Motiontag aus Berlin. Benötigt werden die Informationen, um anhand der Hochrechnung der gefahrenen Personenkilometer (Pkm) im Schienenverkehr die KlimaTicket-Leistungen pro von der KlimaTicket-Verordnung adressiertem Verkehrsunternehmen nachfragebasiert vergüten zu können. Alle Auswertungen erfolgen anonymisiert innerhalb eines projektspezifischen Datenschutzkonzepts. Das BMK erhält keinen Einblick in individuelle Befragungsdaten.

Der erste Schritt der Begleitforschung ist eng verbunden mit dem Ticketkauf. Sowohl online wie beim Kauf am Schalter wird auf die Begleitforschung hingewiesen. Die Teilnahme erfolgt freiwillig und nur nach Zustimmung im Rahmen des Kaufprozesses vor dem Hintergrund ausführlicher Informationen. Danach

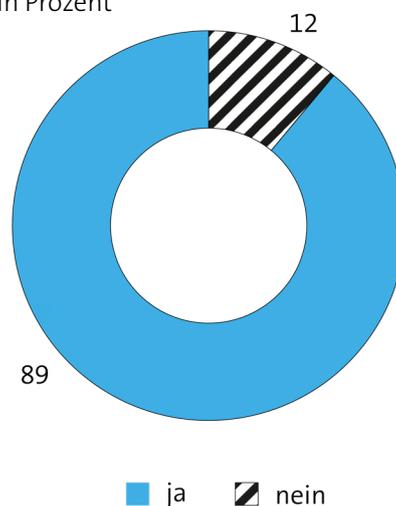
werden Kund:innen im Rahmen einer repräsentativen Stichprobe gebeten, an einer Auftaktbefragung teilzunehmen und sich für eine Form der Berichterstattung zu entscheiden – ebenfalls weiterhin auf freiwilliger Basis. Für die anschließende Fahrterfassung besteht die Möglichkeit, seine Fahrten ohne weitere Befragungskontakte automatisch per App erfassen zu lassen. Eine Teilnahme ist aber auch in Form einer klassischen Befragung online, telefonisch oder schriftlich möglich. Die Teilnahme kann einmalig, aber auch wiederholt oder kontinuierlich über einen langen Zeitraum erfolgen.

In den Jahren 2021 und 2022 haben über 11.000 Ticketinhaber:innen an der Auftaktbefragung der Begleitforschung teilgenommen. Über 7.000 von ihnen berichteten 2021/22 zumindest zeitweise über ihre Fahrten. Damit wird die aus statistischen Gründen vereinbarte Mindestgröße von knapp 3.000 Berichtenden deutlich übertroffen. Aktiv automatisch per App berichten monatlich im Schnitt 2.300, in einem Online- oder telefonischen bzw. schriftlichen Fahrtenbuch sind es etwa ebenso viele. Hinzu kommen sporadische oder nur kurzzeitige Berichterstattungen.



Abbildung 10: Teilnahme am Bonusprogramm der KlimaTicket Österreich-Begleitforschung

Angaben in Prozent



Quelle: wissenschaftliche Begleitforschung, Angaben aus der Auftaktbefragung, n = 12.771. Abweichung von 100 % aufgrund von Rundungsdifferenzen. Frage: „Haben Sie Interesse an diesem sogenannten Incentive-Programm teilzunehmen?“.

2022 wurden so 420.000 Etappen in der Abrechnung zugrundeliegenden regionalen Einheiten erfasst. Die Erfassung erfolgt dabei nicht mit einer statischen Gruppe, sondern in einem sogenannten rollierenden Panel. Man kann also dauerhaft über einen längeren Zeitraum dabeibleiben oder nur für einen kürzeren Zeitraum berichten. Wichtig ist, die stete Stichprobenkontrolle und die laufende Aufnahme neuer Teilnehmer:innen, um die jeweils aktuelle Kundenstruktur zuverlässig abzubilden.

Die Fahrtenerfassung erfolgt strecken- und anbietergenau. In der App geschieht dies zusätzlich sehr bequem exakt tages- und zeitscharf, auf den übrigen Berichtswegen relations- und anbieterspezifisch je Monat, um es den Befragten so einfach wie möglich zu machen.

Die erfassten Fahrten werden mit den Soll- und im Fall der tages- und uhrzeitexakten App-Erfassung auch mit den Ist-Fahrplänen abgeglichen, um zu einer möglichst hohen Genauigkeit der Kilometerermittlung zu gelangen. Aus der Streckenzuordnung sind die erbrachten Kilometerleistungen ableitbar. Diese

werden bestimmten Regionen und Anbietern zugeschrieben und quartals- wie jahresweise hochgerechnet. Die Quartalsrechnungen dienen dem laufenden Monitoring der Erhebung, die Jahresergebnisse der Abrechnung. Soweit möglich erfolgt im Rahmen der Hochrechnung eine externe Validierung anhand von unterschiedlichen Betriebsdaten der Betreiber. Diese Prüfungen haben für 2022 sehr zuverlässige Ergebnisse gezeigt und keine fehlenden Plausibilitäten ergeben.

Dass die Teilnehmer:innen der wissenschaftlichen Begleitforschung ihre Unterstützung anerkannt wissen möchten, zeigt die hohe Teilnahmequote am optionalen Bonusprogramm:

Fast neun von zehn Befragten entscheiden sich dafür. Sie können pro Berichterstattung Punkte sammeln und diese für verschiedene Dankeschönangebote einlösen. Diese sogenannten Incentives werden als Sachprämien von freiwilligen Projektpartnern kostenlos bereitgestellt.

Tabelle 1: Zweigliederung der wissenschaftlichen Begleitforschung

Auftaktbefragung (Ersterfassung)	Fahrtenerhebung
einmalige Befragung	aktive monatliche Befragung
Fragen zur/zum: – Person – gewünschten Teilnahmevariante – gegenwärtigen und zukünftigen Mobilitätsverhalten	Fragen bzw. Erfassung zu/zum: – zurückgelegten Fahrten mit Einstiegs- und Ausstiegsbahnhof – genutzten Verkehrsunternehmen – Monat der Fahrt
Erhebungsmodi und Stichprobenansatz: telefonisches Interview (CATI), schriftliche Befragung (PAPI), Online-Befragung (CAWI)	Erhebungsmodi und Stichprobenansatz: telefonisches Interview (CATI), schriftliche Befragung (PAPI) ¹ , Online-Befragung (CAWI) oder passive Erhebung per Logbuch KlimaTicket-App ² ; GPS-basierte Ermittlung von Ein- und Ausstieg, Produkt, Verkehrsunternehmen, Tag und Uhrzeit
	Auswertung: Zuordnung der ermittelten Personenkilometer (Pkm) zu regionalen Einheiten über Soll- und Ist-Fahrpläne, ein Kilometerwerk zum Streckennetz, Stichprobenkontrolle, jährliche Hochrechnung sowie externe Validierung.

1 quartalsweise Befragung

2 verfügbar für iOS und Android

Quelle: www.klimaticket-bonusprogramm.at

Ergänzende Kundenzufriedenheitsbefragung unter den KlimaTicket Österreich-Nutzer:innen

Neben der wissenschaftlichen Begleitforschung zwischen Fahrterhebung hat das BMK eine Kundenzufriedenheitsbefragung durch einen anderen Auftragnehmer 2022 durchführen lassen. Auch dazu soll kurz berichtet werden.

Hier zeigt sich bei 24.356 rein Online-Befragten, dass 98 Prozent der KlimaTicket Ö-Kundschaft mit dem KlimaTicket Ö insgesamt zufrieden sind. 65 Prozent würden das Ticket weiterempfehlen. Als Hauptkaufgrund wurde die Einfachheit genannt, da das KlimaTicket Ö die Kund:innen vom Einzelfahrscheinkauf befreit. Hervorzuheben ist die hier berichtete Veränderung des Mobilitätsverhaltens zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs. Sie deckt sich mit Ergebnissen der übrigen Begleitforschung. So gaben 40 Prozent an, nun mit dem KlimaTicket Ö in der Tasche häufiger Bus und Bahn anstelle des Pkws zu nutzen. Im Vergleich zum vorherigen Unterwegssein per Bahn wird das Preis-/Leistungsverhältnis sowie das Angebot am positivsten bewertet. Verbesserungspotential zeigt sich aus Sicht der befragten Kund:innen insbe-

sondere bei der Pünktlichkeit sowie beim Angebotsumfang auf stark nachgefragten Strecken.

Die Nachfrage in Sachen Kundenzufriedenheit verdeutlicht neben der an sich guten KlimaTicket Ö-Bilanz, dass das Verkehrsangebot aus Kundensicht weiter verbessert werden kann, indem Pünktlichkeit sowie Platzkapazitäten in Spitzenzeiten optimiert werden. Doch auch weitere „Features“ wie etwa kostenlose Sitzplatzreservierungen würden dem Ticket nach Ergebnissen der Kundenbefragung zu noch mehr Attraktivität verhelfen.

Quelle: www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/1-2-3-ticket/fakten.html



Wie oft wird das KlimaTicket Ö genutzt – und wird es wiedergekauft?

Die zentrale Aufgabe der Begleitforschung besteht in einer Erhebung der Ticketnutzung. Bevor auch auf diese Ergebnisse eingegangen wird, soll ein kurzer Blick auf die beim Kauf geplante Nutzung des Tickets gegenüber der bisherigen Bus- und Bahn-Inanspruchnahme geworfen werden. Dazu wurde in der Auftaktbefragung der Begleitforschung eine Erwartung abgefragt. Da diese Perspektive zum Teil noch von den Corona-bedingten Einschränkungen betroffen war, wurde in der Anfangszeit darum gebeten, eine Situation „ohne Corona“ zu antizipieren.

Die Ergebnisse zeigen, dass mehr als vier von fünf Kund:innen plan(t)en, ihre in der Regel ohnehin bereits recht intensive ÖV-Nutzung weiter zu steigern. Nur weniger als ein Fünftel wollte sein bisheriges Niveau beibehalten, kaum jemand reduzieren.

Intensive Nutzung sowohl im Nah- wie auch Fernverkehr

Allerdings bildet diese Abfrage nur die Erwartung zum Zeitpunkt der Kaufentscheidung ab. Zentral für die Begleitforschung ist die exakte Erfassung der tatsächlichen Nachfrage. Deren Erhebung dient der Abrechnung der KlimaTicket-Leistungen mit den beteiligten Verkehrs-

unternehmen. Dabei werden für interne Zwecke regional sowie nach Nah- und Fernverkehr und Betreibern differenzierte Statistiken auf Grundlage zurückgelegter Personenkilometer erstellt.

Aus diesen der Abrechnung vorbehaltenen Ergebnissen können für diesen Report einige generelle Kennzahlen abgeleitet werden. So beträgt das Verhältnis zwischen Fernverkehrs- und Nahverkehrskilometern gemäß der im Projekt vorgenommenen Zuordnung zu regionalen Abrechnungseinheiten im hier zugrundeliegenden Bezugsjahr 2022 etwa 7:3. Es werden also rund 70 Prozent aller KlimaTicket Ö-Personenkilometer im Fernverkehr und 30 Prozent im Nahverkehr erbracht.

Dabei wird nicht nur im KlimaTicket Ö insgesamt, sondern von den einzelnen Kund:innen mehrheitlich sowohl der Nah- wie der Fernverkehr häufig genutzt. Je geringer die jährliche Kilometersumme ausfällt, desto mehr verschiebt sich dies in Richtung des überregionalen Verkehrs. Diejenigen Kund:innen, die das KlimaTicket Ö seltener bzw. nur gelegentlich nutzen, kaufen es somit vermutlich im Wissen oder der Absicht einer überschaubar geplanten Anzahl längerer Fahrten. Für die Häufig-Nutzenden stellt sich dies anders dar: Sie haben oft im



Nah- wie Fernverkehr einen größeren Mobilitätsbedarf. Daher müssen sie nicht lange rechnen, ob sich ein KlimaTicket Ö für sie lohnt. Trotzdem soll nicht vergessen werden, dass die Sowohl-Als-Auch-Nutzung im Nah- wie Fernverkehr selbst für viele der Wenig-Fahrenden außer Frage steht. Es verschieben sich nur die Relationen zwischen beiden Entfernungskorridoren und Nutzungsanlässen.

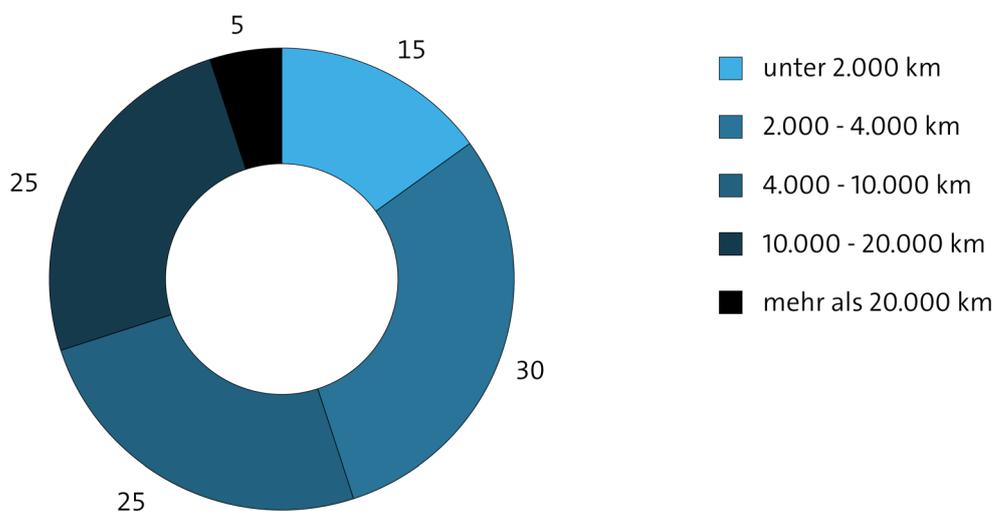
Im Schnitt mehr als 11.000 Bahnkilometer pro Jahr pro Ticket

Die auf der Schiene zurückgelegten Fahrten weisen im Schnitt eine Länge von 85 Kilometern auf, wobei sich hier eine große Spannweite zwischen kurzen Nahverkehrsstrecken und kompletten West-Ost-Verbindungen durch ganz Österreich ergibt. Im Schnitt werden so von jedem Kunden bzw. jeder Kundin mehr als 11.000 Kilometer pro Jahr mit dem KlimaTicket Ö zurückgelegt. Dies hat 2022 zu rund 2,1 Mrd. abrechnungsrelevanten KlimaTicket Ö-Personenkilometern geführt. Hinzu kommt ein hinsichtlich der Kilometersumme erheblich kleinerer Teil in der Begleitforschung nicht erfasst und nicht abrechnungsrelevanter Fahrten im reinen Stadtverkehr.

Wie schon dargestellt, zählt die große Mehrheit der KlimaTicket Ö-Kundschaft zu den Mobilitätsprofis. Sie sind vor allem mit der Bahn, aber auch mit anderen Verkehrsmitteln stets auf Achse. Dies zeigt sich nicht nur in den Kilometern, sondern auch in der Fahrtenanzahl. Rund 50 Prozent der befragten Personen schätzen ihr jährliches KlimaTicket Ö-Fahrtenvolumen auf mehr als 100 Fahrten, wobei Hin- und Rückreise auf einer Strecke hier getrennt gezählt werden. Dagegen ist das Segment am anderen Ende der Skala klein: weniger als fünf Prozent der Teilnehmerschaft an der Begleitforschung ist nach eigenem Bericht in der Jahresbilanz weniger als fünfmal oder in wenigen Fällen sogar gar nicht mit dem KlimaTicket Ö unterwegs gewesen.

Die auf diese Weise pro Person und Jahr entstehenden Kilometersummen unterscheiden sich zwischen verschiedenen Kundengruppen. Die folgenden Angaben gehen dabei sowohl auf Vorabschätzungen in der Auftaktbefragung als auch auf Fahrtenberichte derjenigen zurück, die über mehrere Monate oder sogar über vollständige 12 Monate von ihren Fahrten berichten. Im Bereich von unter 2.000 Jahreskilometern bleiben dabei nach eigenen Angaben nur etwa 15 Prozent der Teilnehmer:innen. Zwischen 2.000 und 4.000 Kilome-

Abbildung 11: Zurückgelegte KlimaTicket-Österreich-Kilometer pro Kund:in und Jahr
Angaben in Prozent



Quelle: wissenschaftliche Begleitforschung, Angaben aus der Auftaktbefragung sowie der Fahrtenerfassung 2022, n = 12.776 und rund 4.500 Berichterstattende in der Fahrtenerfassung. Frage: „Schätzen Sie bitte ungefähr, wie viele Kilometer Sie dabei insgesamt gefahren sind.“ Kombination aus Schätzung im Auftaktinterview und Fahrtenerfassung 2022 (da in der individuellen Fahrtenerfassung nicht von allen Teilnehmenden über ein vollständiges Jahr bzw. lückenlos berichtet wird).

tern liegen rund 30 Prozent der Berichterstattenden, zwischen 4.000 und 10.000 Kilometern 25 Prozent. Zu den eher Vielfahrenden im Bereich zwischen 10.000 und 20.000 Kilometern sind es weitere 25 Prozent. Schließlich bleiben besonders Vielfahrende von etwa fünf Prozent, die sogar über dieser Schwelle liegen und mehr als 20.000 Kilometer im Jahr mit dem Ticket zurücklegen (vgl. Abb. 12).

Festgehalten werden kann darüber hinaus, dass sich diese Verhältnisse kaum zwischen Kundengruppen nach Geschlecht, Alter oder Bundesland unterscheiden. Ebenfalls ergibt sich bisher kein wesentlicher Unterschied zwischen Kund:innen der ersten Käufergeneration, die sich bereits im Jahr 2021 für das KlimaTicket Ö entschieden haben, und der Käuferschaft, die erst im Verlauf des Jahres 2022 dazu gestoßen ist. Für eine diesbezüglich tiefere Bewertung mit Blick auf hinzukommende Kundensegmente bleibt diese Entwicklung allerdings über den ersten Geburtstag des Tickets hinaus bis zum Jahresende 2023 abzuwarten. Hierfür werden zum Jahresbeginn 2024 entsprechende Ergebnisse vorliegen.

Kundenbindung bisher gelungen

Die intensive Nutzung spiegelt sich auch in der Kundenbindung wider. Nach der Einführung im Herbst 2021, die mit einem etwas vergünstigten Einführungspreis unterstützt wurde, stellte sich zwölf Monate später die Frage, ob Zufriedenheit und Ticketnutzung so hoch ausfallen, dass ein möglichst großer Anteil sich erneut und ohne langes Zögern für das KlimaTicket Ö entscheidet,

es also direkt verlängert oder sich kurz nach den ersten zwölf Monaten mit einer nur kleinen Unterbrechung des Tickets versichert.

Dieser Meilenstein wurde offenbar gut bewältigt. Die unveröffentlichte detaillierte Verkaufsstatistik des BMKs führt zusammengefasst zu einer Treuequote von rund 80 Prozent, wenn dafür ein sofortiger Wiederkauf oder ein erneuter Kauf einige Wochen nach dem Ablauf des ersten Tickets als Maßstab gewählt wird. Nach den Ergebnissen der Begleitforschung unterscheidet sich dies auch nicht gravierend nach der bisher umgesetzten individuellen Nutzungshäufigkeit. Sowohl Selten- wie auch Viel-Nutzende bleiben dem Ticket ganz überwiegend treu.

Dies wirft ein interessantes Licht auf die zukünftige Strategie. Offenbar ist die Bindung der ersten und vielleicht auch der zweiten Kundengeneration geglückt – derjenigen, die sich zu einem sehr frühen oder einem etwas späteren Zeitpunkt der ersten zwölf Angebotsmonate für das KlimaTicket Ö entschieden haben. Umso mehr rückt damit der Ausbau der Käuferschaft in den Vordergrund. Sofern dies gelingt und das KlimaTicket Ö mehr und mehr zum „guten Ton“ gehört, werden sich auch die beschriebenen Nutzerstrukturen künftig von den Extrem-Nutzenden hin zu einer mittleren oder selteneren Nutzung verschieben. Darüber hinaus kann das KlimaTicket Ö in gut angebundenen Regionen gegenüber dem eigenen Kfz einen deutlichen Attraktivitätsvorteil bieten.

80 %

Ticket-Wiederkauf nach dem ersten Jahr



Wie viele Autofahrten konnten auf die Bahn verlagert werden?

Der Name ist an dieser Stelle ein wenig Programm. Ein Ziel des KlimaTickets besteht in einem höheren Marktanteil des öffentlichen Verkehrs bei gleichzeitiger Reduktion des Autoverkehrs und der dort zurückgelegten Kilometer. Im Rahmen der Begleitforschung kann dazu ebenfalls eine erste Einschätzung vorgenommen werden. Diese bezieht sich auf die Teilnehmer:innen, die sich bei der Fahrtenberichterstattung nicht für die quasi befragungsfreie Lösung mit einer Erfassung per App, sondern für die monatliche Berichterstattung per Online-Fragebogen, telefonisch oder schriftlich entschieden haben. Nur dort war die aktive Nachfrage nach der alternativen Nutzung möglich. Zu dieser Gruppe gehören etwa ein Drittel der Befragten. Auf sie entfällt jedoch nur ein gutes Viertel der berichteten Fahrten – verständlicherweise, da viele der hier nicht berücksichtigten App-Nutzer:innen aufgrund ihrer vergleichsweise hohen Fahrtenhäufigkeit nicht die Berichterstattung per Fragebogen, sondern den bequemeren Weg der Passivmessung per App gewählt haben.

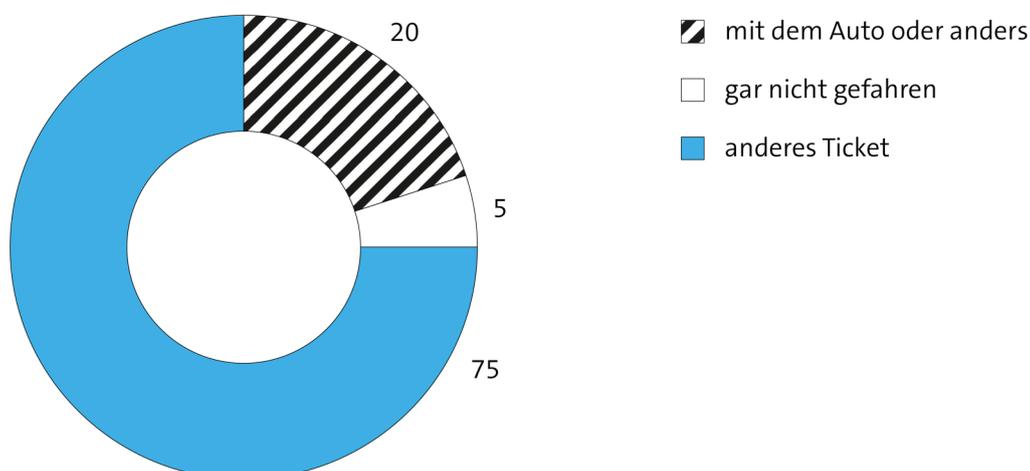
Für das genannte Viertel aller in der Fahrtenerhebung aktiv per Bericht und nicht passiv per App erfassten Fahrten wurde jeweils explizit nachgefragt, was man ohne das KlimaTicket Ö getan hätte. Das Ergebnis zeigt im ersten Schritt, dass in drei von vier Fällen ebenfalls

der öffentliche Verkehr gewählt worden wäre, dann aber mit einem anderen Ticket. Der zweite Schritt nimmt das verbleibende Viertel der Fahrten in den Blick. Er ergibt zunächst, dass fünf Prozent der Fahrten ohne das KlimaTicket Ö unterblieben wären, der sogenannte „induzierte Verkehr“, den das günstige Ticket oder seine Verfügbarkeit erst schafft. Er zeigt aber auch einen Anteil von 20 Prozent und damit für ein Fünftel der Fahrten, für die eine solche Nachfrage gestellt werden konnte, dass diese ohne das KlimaTicket Ö überwiegend im Auto (und zu sehr kleinen, nicht ausdrücklich erhobenen Anteilen per Rad, zu Fuß oder dem Flugzeug) zurückgelegt worden wären.

Dies ist für sich genommen bereits ein aufschlussreiches Ergebnis. Die hier anzustellende einfache CO₂eq-Bilanz muss aber weiterführen. Aus der Fahrtenerfassung ist für alle Fahrten die zurückgelegte Strecke bekannt. Damit kann für das Fünftel der ansonsten überwiegend mit dem Auto gefahrenen Fahrten und ihren Kilometern anhand der aktuellen und in der Tabelle dargestellten Emissionswerte des Umweltbundesamts für den Durchschnitts-Pkw ermittelt werden, welche CO₂eq-Summe sich bei diesen vermiedenen Autofahrten ergeben hätte. Dem müssen wiederum die bei der Bahnnutzung entstandenen CO₂eq-Emissionen ebenso wie die CO₂eq-

Abbildung 12: Alternative Verkehrsmittelnutzung ohne KlimaTicket Österreich

Angaben in Prozent



Quelle: wissenschaftliche Begleitforschung, Angaben aus der Fahrtenerfassung online/schriftlich/telefonisch. n = 2.300.

Frage: „Was hätten Sie am ehesten gemacht, wenn Sie für die bisher berichtete(n) Fahrt(en) kein Klimaticket zur Verfügung gehabt hätten?“.

Werte für die Fahrten gegenübergestellt werden, die ohne das KlimaTicket Ö unterblieben wären.

Was sind 65.000 t eingesparte CO2eq-Emissionen wert – und wie sind sie einzuordnen?

Diese Rechnung haben wir insofern konservativ unternommen, als dass wir den berichteten Anteil von 20 Prozent unterlassenen Autofahrten auf einen Anteil von überschläßig 15 Prozent reduzieren. Ausschlaggebend dafür ist die Vermutung, dass dieser Anteil in der Gruppe der eher vielnutzenden App-Verwender:innen – aufgrund ihrer oft schon vor dem KlimaTicket Ö bestehenden hohen Bahnaffinität – etwas niedriger ausgefallen wäre. Allerdings konnte für sie kein eigener Wert erhoben werden, da in der automatischen Messung per App konzeptionsbedingt nur ein Tracking erfolgt und eine aktive Nachfrage pro Fahrt nicht möglich ist.

Die diesbezügliche Berechnung wird in der untenstehenden Tabelle vorgestellt. Sie führt nach Durchlaufen aller Rechenschritte zu der Schätzung, dass durch das KlimaTicket Österreich im Jahr 2022 etwa 65.000 Tonnen Kohlenstoffdioxid-Äquivalentemission (CO2eq) eingespart werden konnten. Grob entspricht dies einer Reduktion um etwa 0,3 Tonnen pro verkauftem KlimaTicket Ö. In der Summe ergeben sich bei etwa 25 Mio. KlimaTicket Ö-Fahrten im Jahr 2022 schätzungsweise rund 3 Mio. vermiedene Autofahrten, die stattdessen mit dem öffentlichen Verkehr erfolgten.

Zur Einordnung steht dem eine Gesamt-CO2eq-Emission im Personenverkehr Österreichs (nur Auto sowie Bus und Bahn, ohne Flugverkehr und ohne Nutzfahrzeuge) von rund 15 Mio. t im Jahr 2021 gegenüber. Damit entsprechen rund 65.000 t Reduktion einem Anteil von rund 0,5 Prozent der personenverkehrsbedingten Gesamtemission. Eine Art Rechenexperiment ermöglicht, diese Ergebnisse in den notwendigen Kontext zu setzen: Betrachtet man nur die Gruppe der rund 200.000 Kund:innen des KlimaTickets Ö Ende 2022 als Maßstab, ist diese bei einer etwas über dem Bevölkerungsschnitt liegenden Mobilitätsquote für drei bis vier Prozent der gesamten Verkehrsemissionen „zuständig“ – oder rund gerechnet etwa 1 Mio. t CO2eq jährlich. Dann entsprechen eingesparte 65.000 t bereits einem Anteil von fünf Prozent innerhalb der KlimaTicket Ö-Kundschaft. Auch wenn für diese Rechnung angesichts einiger Annahmen ein Fehlerspielraum von +/- zehn Prozent unterstellt werden sollte, ergibt sich ein nicht unwesentlicher Beitrag, den es zu verstetigen und vor allem durch eine wachsende MIV-Substitution auszubauen gilt.

Tabelle 2: Rechenwerte und Ergebnisse der CO2eq-Bilanz für das KlimaTicket Österreich

	Anteile in % (auf 5er gerundet) ¹	KlimaTicket-Pkm im Jahr 2022 in Tsd. ¹	CO2eq in g/Pkm ²	vorher t CO2eq	jetzt t CO2eq	t CO2eq Einsparung durch KlimaTicket
mit dem öffentlichen Verkehr	80	1.715.200	13,3	22.812	22.812	
mit dem Auto (oder anderes Verkehrsmittel) ³	15	321.600	218,7	70.334	4.277	
gar nicht unternommen	5	107.200	13,3	0	1.426	
		2.144.000		93.146	28.515	64.631

1 Ergebnis Fahrtenerhebung Begleitforschung

2 www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/themen/mobilitaet/daten/ekz_fzkm_verkehrsmittel.pdf (Juli 2023)

3 Annahme 99 % Auto und weitere Anteile Flug, Rad, zu Fuß

Wie geht es weiter?

Das KlimaTicket Ö hat sich bisher als Erfolg erwiesen. Inzwischen haben bis zur Jahresmitte 2023 sich immerhin mit August 2023 rund 250.000 Österreicher:innen für das bundesweit gültige KlimaTicket Ö entschieden, deutlich mehr als für die Startphase erwartet. Es ist ein Ticket, das für vielfältige Fahrtenanlässe genutzt wird. So ist es für die große Mehrheit der Käufer:innen zu einem steten Begleiter geworden. Das neue Angebot ist dabei auch dem Namen KlimaTicket gerecht geworden. Durch etwa 3 Mio. verhinderte Autofahrten hat es einen ersten Beitrag zur staatlich angestrebten Reduzierung der verkehrsbedingten CO₂eq-Emissionen geleistet.

Natürlich ist das Ticket nur ein Baustein bei der Notwendigkeit, den öffentlichen Verkehr leichter zugänglich und attraktiver zu gestalten, aber es ist ein nicht zu unterschätzender Anfang auf einem längeren Weg. Zudem stellt es ein politisches Statement dar, das dem öffentlichen Verkehr – als Allgemeingut und Beitrag zu einer umweltgerechteren Mobilität – einen hohen Stellenwert einräumt. Und – dies sollte nicht vergessen werden – das KlimaTicket Ö war nur möglich auf der Grundlage bisheriger oft bereits guter Angebote und der vorhandenen leistungsfähigen Infrastruktur, obwohl beide mitunter zu Recht wie zu Unrecht aus verschiedenen Perspektiven heraus kritisiert werden.

Nun kommt es darauf an, die gute erste Bilanz als Ausgangspunkt für weitere Aktivitäten aufzufassen. Da sich bereits eine hohe Kundenbindung abzeichnet, muss vor allem nach Wegen gesucht werden, weitere Kund:innen zu gewinnen und die Marke von 0,5 Mio. Käufer:innen der nationalen Variante als nächstes Ziel aufzufassen. Ebenso nicht zu vergessen ist, dass selbst in der bestehenden Kundengruppe noch Potenziale für eine Steigerung der ÖV-Nutzungsintensität, bei gleichzeitiger Reduktion des MIVs, zu heben sind. Die KlimaTicket Ö-Kundschaft ist, wie die Begleitforschung zeigen konnte, nicht nur mit öffentlichen Angeboten hochmobil, sondern weiterhin auch mit dem Auto, beides zu unterschiedlichen beruflichen wie privaten Anlässen sowohl über kürzere wie auch längere Distanzen. Der Verkehrsmittelmix kann also selbst in dem bisherigen Nutzersegment weiter zugunsten der öffentlichen Angebote verändert werden, wenn Bahn und Bus nicht nur beim Tarif attraktiver werden.

Die Begleitforschung mit der primären Funktion der Fahrtenerhebung als Grundlage für die Abrechnung mit den beteiligten Verkehrsunternehmen haben zumindest teilweise über 10.000 der KlimaTicket Ö-Kund:innen unterstützt. Knapp die Hälfte von ihnen tut dies sogar über einen längeren Zeitraum. Diese Personen berichten kontinuierlich über ihre zurückgelegten Fahrten. Zusätzlich geben sie zu bestimmten Zeitpunkten Auskunft über weitere Aspekte der Ticketnutzung. Diese Erhebungen werden fortgeführt. Dabei wird die Stichprobe rollierend aktualisiert, um jeweils die aktuelle Kundenstruktur repräsentativ abzubilden. Es wird also auch in Zukunft Interessantes insbesondere hinsichtlich der Nachfrageentwicklung, der Kundenbindung, den Veränderungen in der Verkehrsmittelnutzung und dem Klimabeitrag zu berichten geben.

Zum Weiterlesen

BUNDESKANZLERAMT ÖSTERREICH (2020): Aus Verantwortung für Österreich. Regierungsprogramm 2020 – 2024. Zusammenfassung.

BUNDESKANZLERAMT ÖSTERREICH (2023): 293. Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie über die Einführung des Klimatickets. Ausgegeben am 2. Oktober 2023. In: ris.bka.gv.at v. 02.10.2023, verfügbar unter: www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblAuth/BGBLA_2023_II_293/BGBLA_2023_II_293.pdf [zuletzt geprüft: 05.10.2023].

BUNDESMINISTERIUM FÜR DIGITALISIERUNG UND WIRTSCHAFTSSTANDORT (BMDW) (2022a): Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für Einführung des Klimatickets, Fassung vom 16.05.2022. In: ris.bka.gv.at v. 16.05.2022, verfügbar unter: www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20011636 [zuletzt geprüft: 23.04.2022].

BUNDESMINISTERIUM FÜR DIGITALISIERUNG UND WIRTSCHAFTSSTANDORT (BMDW) (2022b): Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für Einführung des Klimatickets, Fassung vom 16.05.2022. In: ris.bka.gv.at v. 16.05.2022, verfügbar unter: www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20011636 [zuletzt geprüft: 23.04.2022].

BUNDESMINISTERIUM FÜR KLIMASCHUTZ, UMWELT, ENERGIE, MOBILITÄT, INNOVATION UND TECHNOLOGIE (BMK) (2022): Befragung zur Kund:innenzufriedenheit zum KlimaTicket. In: bmk.gv.at v. Nov./Dez. 2022, verfügbar unter: www.bmk.gv.at/dam/jcr:4eb7db11-fde9-4f95-9862-d707dc52bef1/Befragung-KundInnenzufriedenheit-KlimaTicket-2022.pdf [zuletzt geprüft: 05.10.2023].

INFAS INSTITUT FÜR ANGEWANDTE SOZIALWISSENSCHAFT GMBH (2022a): Datenschutzerklärung zur Begleitforschung. In: infas.at v. 2022, verfügbar unter: www.infas.at/datenschutzerklärung-begleitforschung/ [zuletzt geprüft: 23.04.2022].

INFAS INSTITUT FÜR ANGEWANDTE SOZIALWISSENSCHAFT GMBH (2022b): Wir erforschen das Klimaticket – gemeinsam mit Ihnen. In: infas.at v. 2022, verfügbar unter: www.infas.at/klimaticket/ [zuletzt geprüft: 23.04.2022].

INFAS INSTITUT FÜR ANGEWANDTE SOZIALWISSENSCHAFT GMBH (o.J.): Befragung zum Klimaticket. In: infas-online.de, verfügbar unter: www.infas-online.de/q1/SurveyServlet [zuletzt geprüft: 23.04.2022].

UMWELTBUNDESAMT GMBH (UBA) (2020): Klimaschutzbericht 2020. In: Umweltbundesamt.at v. 2020, verfügbar unter: www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0738.pdf [zuletzt geprüft: 23.01.2022].

UMWELTBUNDESAMT GMBH (UBA) (2021): Klimaschutzbericht 2021. In: umweltbundesamt.at v. 2022, verfügbar unter: www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0776.pdf [zuletzt geprüft: 23.01.2022].

Kontakt

Robert Follmer

Bereichsleiter Verkehrs- und Regionalforschung

infas Institut für angewandte

Sozialwissenschaft GmbH

Tel.: +49 (0)228 3822-419

E-Mail: R.Follmer@infas.de

Justin Treutlein

Junior Projektleiter

infas Institut für angewandte

Sozialwissenschaft GmbH

Tel.: +49 (0)228 3822-545

E-Mail: J.Treutlein@infas.de