

KlimaTicket-Report 2023/24

Methode und Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitforschung und
Nachfragerhebung zum KlimaTicket Österreich

Bonn, 2025

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur,
Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Autorinnen und Autoren: Robert Follmer, Marc Schelewsky

Gesamtumsetzung: infas - Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH in Bonn
Bonn, 2025. Stand: 30. Oktober 2025

Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an
ii8@bmimi.gv.at

Vorwort

Der vorliegende Report stellt das Vorgehen und zentrale Ergebnisse der mit dem Start des KlimaTickets Österreich im Herbst 2021 begonnenen wissenschaftlichen Begleitforschung des Tickets vor. Dieses Projekt erfolgt im Auftrag des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI). Der Bericht bildet das Bezugsjahr 2023 sowie weitere Trends im Jahr 2024 ab. Die Begleitforschung liefert Erkenntnisse zur Kundenstruktur des KlimaTickets Österreich. In ihrem zentralen Bestandteil erfasst die Nachfrageerhebung produktspezifisch die zurückgelegten Strecken der Ticket-Inhaber:innen, ordnet diese regionalen Einheiten zu und rechnet die Ergebnisse auf Basis von Personenkilometern hoch. Das Verfahren liefert die interne Grundlage für eine exakte nachfragebasierte Abgeltung der KlimaTicket-Fahrten an die erbringenden Verkehrsunternehmen. Der Report nutzt weitere Daten und stellt Teilergebnisse öffentlich vor. Zusätzlich zu den Erkenntnissen aus der Begleitforschung nutzt der vorliegende Bericht punktuell weitere Quellen aus den Aktivitäten des BMIMI. 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 Mobilitätserhebungen spezialisiert.

infas - Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH

Inhalt

Vorwort	3
1 Das KlimaTicket – einfach mobil!	5
Die wissenschaftliche Begleitforschung – ein genauer Blick auf die Nutzer:innen	6
2 Eckwerte drei Jahre nach dem Start	8
Wer kauft das Ticket – und wer bleibt ihm treu?	9
Ticket vor dem Ticket: wer kommt woher und wer hat wie viel dafür ausgegeben?	14
Zu welchen Anlässen das Ticket genutzt wird – auch zusätzlich zum bisherigen Unterwegssein?.....	17
Wie viele bleiben dem Ticket treu?.....	19
Methoden: Wissenschaftliche Begleitforschung	21
3 Ticketnutzung und eine CO₂-Bilanz	25
Intensive Nutzung sowohl im Nah- wie auch Fernverkehr	25
Im Schnitt mehr als 10.000 Bahnkilometer pro Jahr pro Ticket – Tendenz leicht sinkend..	28
Egal, welche Kundengeneration – hochmobil mit dem KlimaTicket.....	30
Ein wichtiger Kennwert – die bisherige CO ₂ -Bilanz.....	31
Was sind 70.000 und 114.000 t im Autoverkehr direkt eingesparte CO ₂ -Emissionen wert – und wie sind sie einzuordnen?	34
Wie sieht die Eigenbilanz der Nutzer:innen zu ihrer mit dem KlimaTicket veränderten Mobilität aus – und wie viele planen sogar die Abschaffung eines Autos?.....	36
4 Bilanz 2023/24 und Ausblick	38
Tabellenverzeichnis	40
Abbildungsverzeichnis	41
Zum Weiterlesen	42

1 Das KlimaTicket – einfach mobil!

Den öffentlichen Verkehr einfach zu gestalten – so einfach, dass er ohne lange Orientierung genutzt werden kann – ist eine oft unterschätzte Bedingung, um als attraktives Verkehrsmittel wahrgenommen zu werden und eine Alternative zum Auto zu bieten. „Einfach“ bedeutet zu wissen oder schnell herausfinden zu können, welcher Bus oder Zug zum Ziel führt und welches Ticket dafür benötigt wird. Oder noch einfacher: Wenn das richtige Ticket bereits in der Geldbörse steckt und ein Nachdenken gar nicht mehr erforderlich ist. Das KlimaTicket ermöglicht es, einfach mobil zu sein.

Um den richtigen Bus oder Zug zu finden, stehen inzwischen zahlreiche digitale Begleiter bereit. Sie informieren als Apps auf dem Smartphone über alle Verbindungen und berücksichtigen dabei auch Störungen und Fahrplanänderungen. Für das richtige Ticket sorgt das KlimaTicket Österreich. Es garantiert als pauschales Jahresticket einen preisgünstigen und einfachen Zugang zu nahezu allen öffentlichen Verkehrsangeboten in Österreich. Nur wenige touristische Angebote sind vom Geltungsbereich ausgenommen. Mit dem KlimaTicket Österreich wurde ein Angebot geschaffen, das einen hohen Nutzen verspricht.

Das KlimaTicket soll eine günstige Alternative zum motorisierten Individualverkehr sein und zu einer stärkeren Nutzung des öffentlichen Verkehrs motivieren. Um dieses Ziel zu erfüllen – und damit nicht zuletzt einen relevanten Beitrag zur Reduzierung der CO₂-Emissionen zu leisten – investiert das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) auch in einen weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und des Verkehrsangebots. Diese doppelte Strategie ist erforderlich, denn mit dem KlimaTicket wird nicht nur den Bestandskunden des öffentlichen Verkehrs eine günstige Ticketalternative bereitgestellt, sondern es werden darüber hinaus Neukunden gewonnen, die bislang eher selten oder gar nicht mit Bus und Bahn unterwegs waren.

Damit möglichst viele Neukunden gewonnen werden, ist neben der Attraktivität eine Verlässlichkeit des Angebots erforderlich. Unsicherheiten über Fortbestand oder Preis eines solchen Angebots verhindern, dass es in die eigenen Routinen integriert wird. So läuft es Gefahr, nur wenige Menschen dazu zu motiviert, das Auto stehen zulassen oder gar zu verkaufen, um stattdessen die eigene Mobilität per Bus und Bahn zu organisieren. Eine solche Verlässlichkeit verlangt politische Garantien, die über das Klimaticketgesetz als

gesetzliche Basis verankert wurden. Hier wird neben der Finanzierungsstruktur und der Mittelverwendung der Geltungsbereich definiert, um eine österreichweite Gültigkeit zu gewährleisten. Ergänzt wird das Klimaticketgesetz durch das Bundesfinanzrahmengesetz, welches die Finanzierung des KlimaTickets sichert. Diese Grundlagen kommunizieren einen starken politischen Willen, sich gegenüber den Menschen in Österreich langfristig auf das Angebot zu verpflichten.

Auf diesen politischen Grundlagen konnte ein Angebot aufbauen, das vor allem eins ist: einfach. Damit wird einem wichtigen Kundenwunsch entsprochen, wie sich anhand der hohen Absatzzahlen ablesen lässt. Bereits vom Start weg im Oktober 2021 wurden 125.000 KlimaTickets verkauft und damit alle Erwartungen übertroffen. Prognostiziert war ein Absatz von 110.000 Tickets innerhalb des ersten Jahres. Im September 2024 sind in Österreich über 300.000 Menschen mit dem nationalen KlimaTicket unterwegs.¹ Hinzu kommen eine noch größere Anzahl regionaler KlimaTickets, deren Gültigkeit sich auf das jeweilige Verbundgebiet beschränkt.

Die wissenschaftliche Begleitforschung – ein genauer Blick auf die Nutzer:innen

Um zu evaluieren, in welchem Umfang das KlimaTicket genutzt wird und wie sich die Nutzerschaft zusammensetzt, wurde die Begleitforschung des KlimaTickets aufgesetzt. Ihre zentrale Aufgabe besteht in der exakten Erfassung der mit dem KlimaTicket zurückgelegten Kilometer im Regional- und Fernverkehr sowie deren Zuschreibung zu regionalen Einheiten und Verkehrsunternehmen. Darüber hinaus erlaubt die Begleitforschung Einblicke in die Käuferstruktur und fragt beispielsweise, wie weit sich die Käuferschaft der ersten Stunde von den Kundengruppen unterscheidet, die im letzten Jahr neu dazugekommen sind. Dabei nimmt sie nicht nur die aktuellen KlimaTicket-Nutzungsmuster in den Blick, sondern erforscht auch, wie die Mobilität ohne KlimaTicket ausgesehen hätte. Zudem ermöglicht sie 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

¹ Pressemitteilung des BMK vom 22. September 2024; URL:
https://www.bmk.gv.at/service/presse/gewessler/2024/0922_klimaticket.html

unter Umständen gar nicht unternommen worden wäre. Diese Auskünfte liefern das Grundgerüst für eine erste Emissionsbilanz.

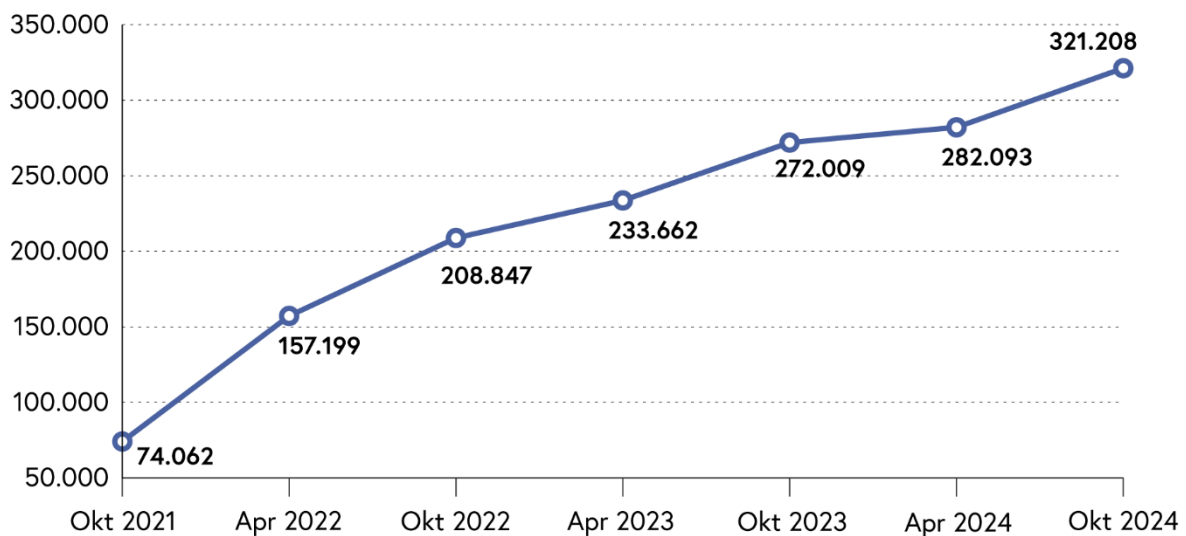
Auf den folgenden Seiten werden die bisher wichtigsten Befunde vorgestellt. Ergänzend erläutert eine Methodenbox, wie bei der Begleitforschung und der Fahrtenerfassung vorgegangen wird. Und am Ende diese Reports erlauben wir uns eine Zwischenbilanz nach drei Jahren KlimaTicket – und wagen einen kleinen Ausblick auf das, was noch kommen mag.

2 Eckwerte drei Jahre nach dem Start

Etwa drei Jahre nach dem Start des KlimaTickets Österreich in der zweiten Jahreshälfte 2021 war im September 2024, wie bereits berichtet, ein Bestand von über 300.000 aktuellen Nutzer:innen zu verzeichnen². Damit zählen rund vier Prozent der erwachsenen Bevölkerung zu den Bezieher:innen. Diese Marke konnte seit der Einführung kontinuierlich gesteigert werden. Werden die regionalen Klimatickets (KTR) hinzugerechnet, steigt der Bestand weiter deutlich an. Im September 2024 konnten insgesamt 1,29 Mio. KTRs gezählt werden, wodurch die Summe aller verkauften Klimatickets auf 1,6 Mio. ansteigt und damit über 20 Prozent der erwachsenen Bevölkerung Österreichs umfasst.

Abbildung 1 Anzahl der bundesweit gültigen KlimaTickets Österreich 2021/2022 bis 2024

(Angaben in absoluten Zahlen)



Quelle: BMIMI

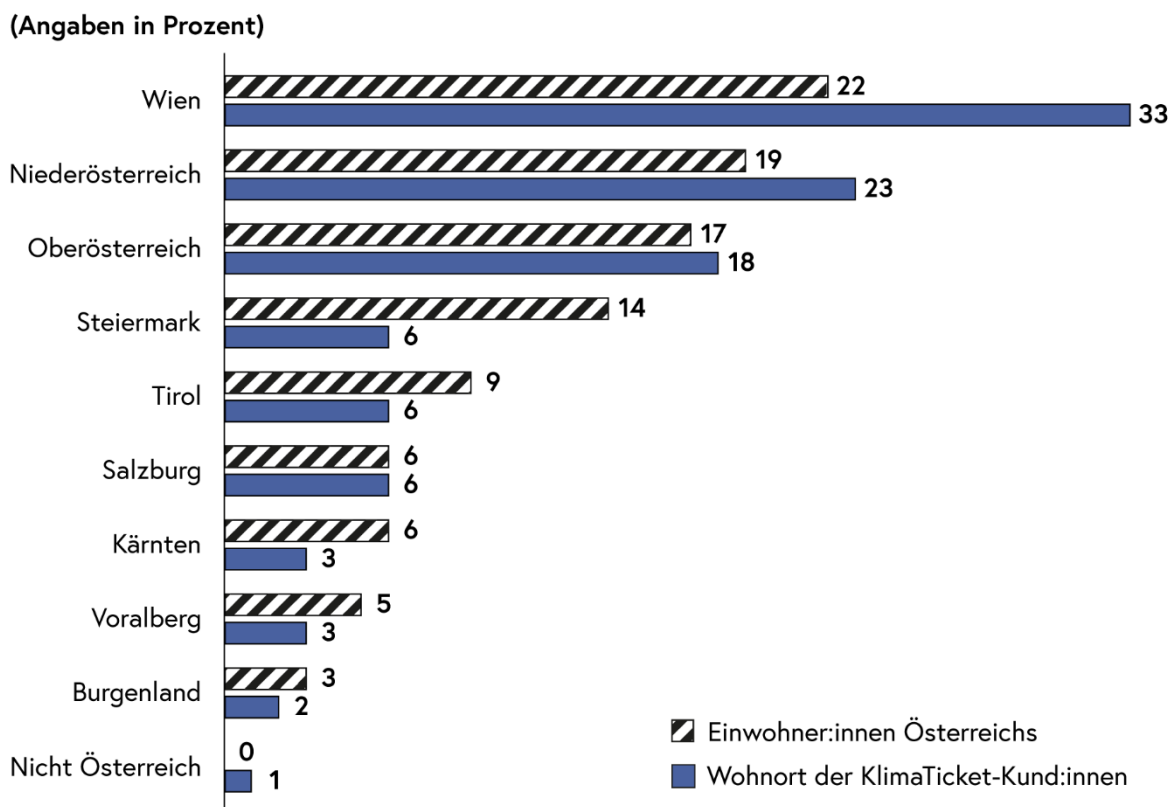
² Quelle: BMIMI

Wer kauft das Ticket – und wer bleibt ihm treu?

Doch wer kauft bisher das KlimaTicket Ö und in welchen Regionen ist die Nachfrage hoch, wo ist sie geringer? Dazu stehen uns direkte Auswertungen aus der Kundendatei sowie Angaben aus der Begleitforschung zur Verfügung.

Wo wohnen die Nutzer:innen des KlimaTicket Ö eigentlich? Primär in Wien. Das mag nicht verwunderlich klingen, denn in der größten Stadt Österreichs lebt fast jede:r vierte Österreicher:in (22 Prozent) – und sie bietet einen anerkannt guten öffentlichen Verkehr. Zudem bestehen oft starke familiäre und berufliche Beziehungen in andere Bundesländer, die sich insbesondere auf den stark ausgebauten Verkehrsachsen auch im Mobilitätsverhalten widerspiegeln.

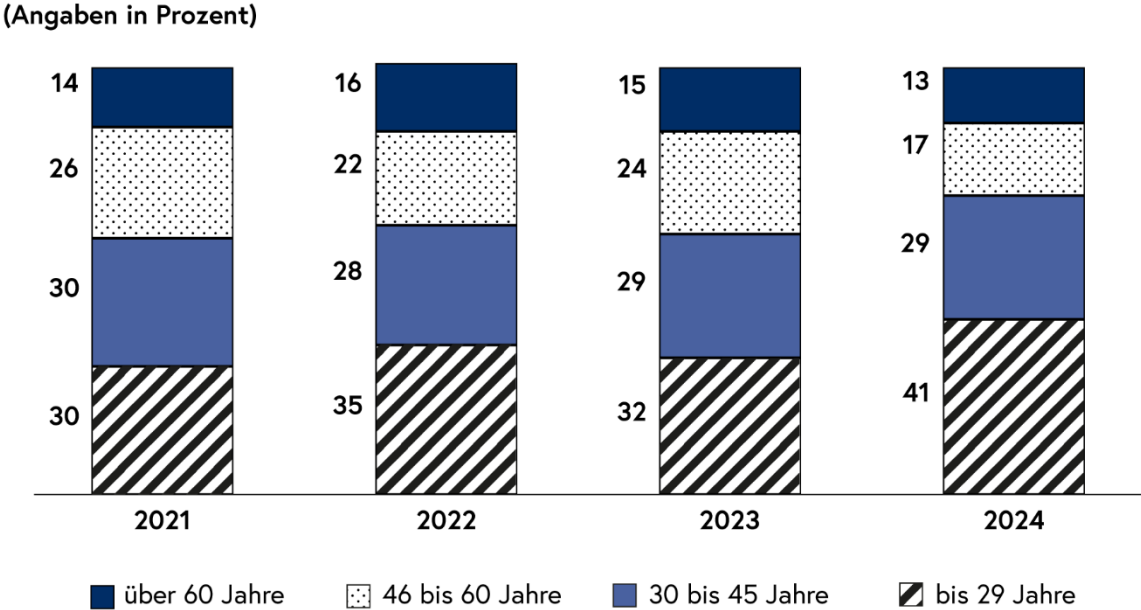
Abbildung 2 Bevölkerungsanteile und Bundesland der KlimaTicket Ö-Kundschaft



Quelle: STATISTIK AUSTRIA, Statistik des Bevölkerungsstandes. Erstellt am 06.11.2024. – Vorläufige Ergebnisse für den Stichtag 01.10.2024. Anzahl Klimatickets (Stand: 22.09.2024): https://www.bmk.gv.at/service/presse/gewessler/2024/0922_klimaticket.html [Abweichungen von 100 rundungsbedingt]

Die folgenden Abbildungen verdeutlichen weitere zentrale Kennwerte über den Wohnort hinaus, wie etwa Altersvergleiche oder die Frage nach den Mobilitätsmustern der KlimaTicket-Kundschaft. Im Vergleich zur Altersstruktur der Bevölkerung ist die KlimaTicket-Kundschaft deutlich jünger. Dies hat sich seit der Einführung 2021 nicht verändert, wie ein Vergleich der Altersstrukturen zwischen den Teilnehmer:innen der Auftaktbefragungen im Zeitverlauf zeigt. Hier werden jeweils neue Kund:innen oder solche mit einer längeren Bezugspause befragt. Auch wenn die Mobilitätsbedürfnisse unterschiedlich ausfallen, bleibt es weiterhin eine Aufgabe, die ältere, oft sehr autogepägte Generation noch besser zu erreichen. Allerdings ist bei der Interpretation zu beachten, dass mit den kostenlosen Tickets für Zivil- und Wehrdiener sowie für Teilnehmende eines Freiwilligen Sozialen Jahres oder Umweltjahres besonders junge Menschen angesprochen werden.

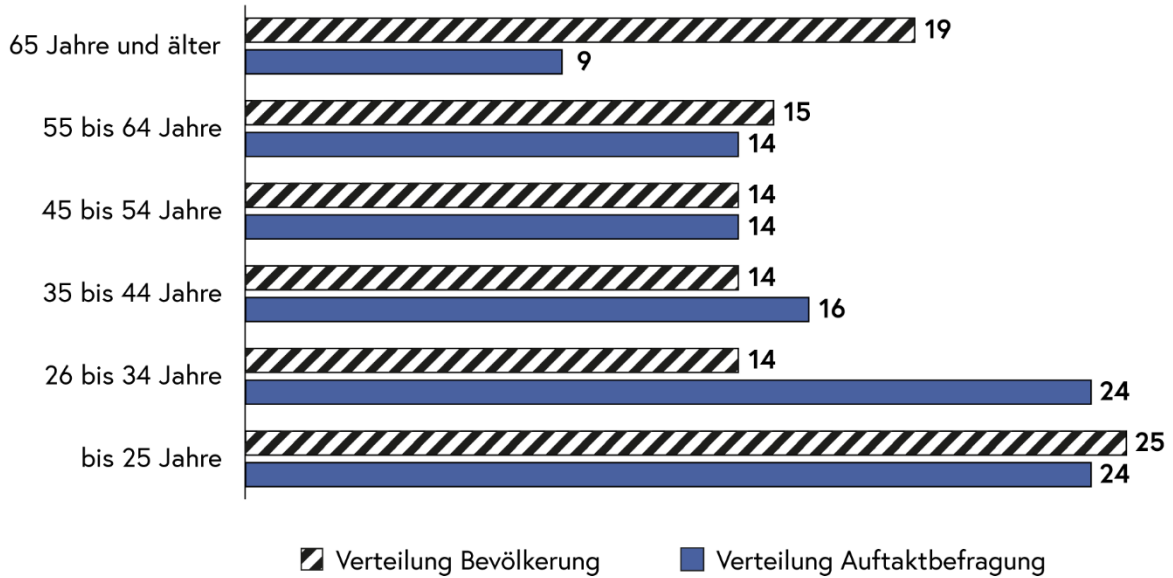
Abbildung 3 Entwicklung der Altersstruktur der Teilnehmer:innen an der Begleitforschung



Quelle: wissenschaftliche Begleitforschung, Angaben aus der Auftaktbefragung, n=21.702. Personen ab 14 Jahren. Frage P02: „Wie alt sind Sie?“.

Abbildung 4 Altersstrukturen des KlimaTicket Österreich

(Angaben in Prozent)



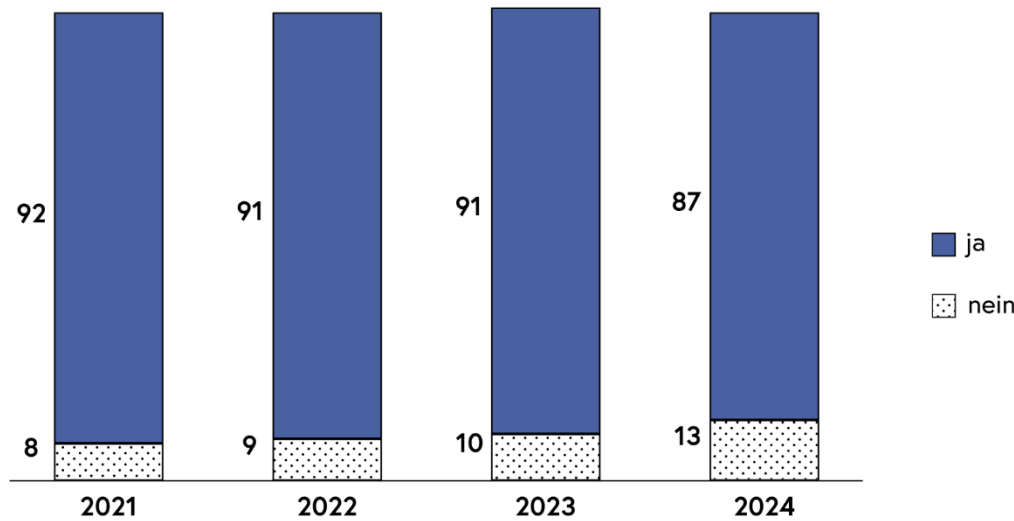
Quelle: STATISTIK AUSTRIA, Statistik des Bevölkerungsstandes. Erstellt am 06.11.2024. – Vorläufige Ergebnisse für den Stichtag 01.10.2024 und wissenschaftliche Begleitforschung, Angaben aus der Auftaktbefragung, Personen ab 14 Jahren. n=21.702. Frage P02: „Wie alt sind Sie?“.

Ein relativ stabiles Ergebnis in den bisherigen KlimaTicket-Jahren offenbart der Blick auf die Fragen nach Pkw-Verfügbarkeit und Pkw-Führerscheinbesitz. Sie zeigen ähnliche hohe Führerscheinquoten in allen Kaufjahrgängen, die in etwa denen der Gesamtbevölkerung entsprechen dürften³. Dabei lässt sich jedoch für 2024 gegenüber den Vorjahren ein Rückgang des Anteils der Führerscheinbesitzenden von drei Prozentpunkten beobachten.

³ Siehe zu einigen Kennwerten der Autonutzung in Österreich (Gesamtbevölkerung) in einer VCÖ-Veröffentlichung von 2021: <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-jeder-4-in-oesterreich-lenkt-nie-oder-nur-selten-ein-auto-in-wien-sogar-jeder-zweite>

Abbildung 5 Entwicklung Führerscheinbesitz KlimaTicket Österreich

(Angaben in Prozent)



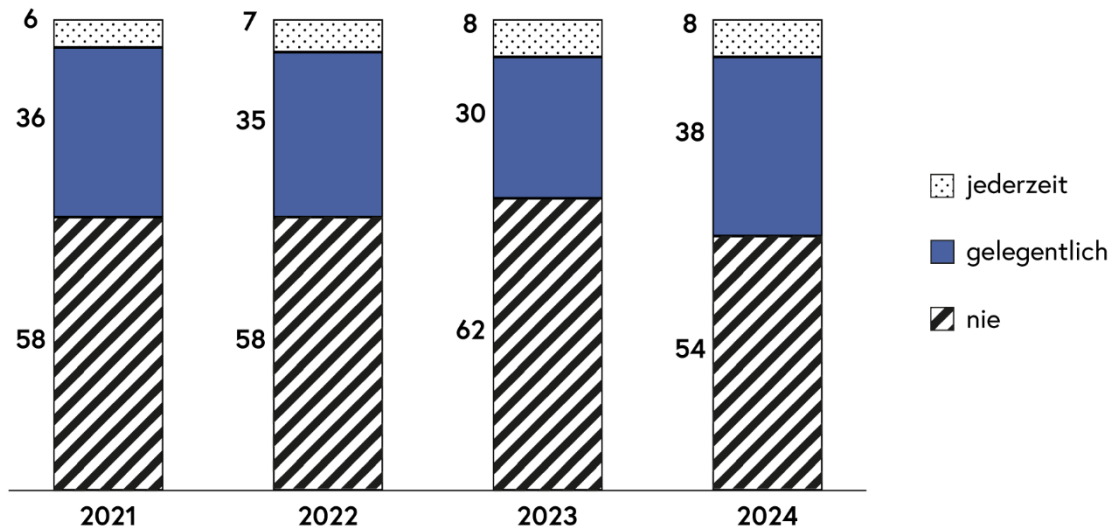
Quelle: wissenschaftliche Begleitforschung, Angaben aus der Auftaktbefragung, n=21.702, Frage P04: „Besitzen Sie einen Führerschein für Pkw?“.

Dies wirkt sich auch auf die Pkw-Verfügbarkeit aus, die ebenfalls gegenüber den Vorjahren leicht rückläufig ist. Inzwischen geben rund 40 Prozent der Ticket-Inhaber:innen an, nicht regelmäßig über ein Auto verfügen zu können, so dass das KlimaTicket mit seinem einfachen und fast stets verfügbaren Zugang zu einer Art neuem Generalschlüssel für den öffentlichen Verkehr wird.

Die Ergebnisse zu diesen beiden Merkmalen belegen aber auch, dass das KlimaTicket eher eine weitere Option innerhalb der Mobilitätsangebote darstellt. Hintergrund dafür ist das Ergebnis, dass die KlimaTicket-Kundschaft überdurchschnittlich mobil ist – oder sein muss – und dafür je nach Situation auf unterschiedliche Verkehrsmittel zurückgreift, also eher „multimodal“ ist als andere Bevölkerungsgruppen.

Abbildung 6 Entwicklung der Pkw-Verfügbarkeit KlimaTicket Österreich

(Angaben in Prozent)



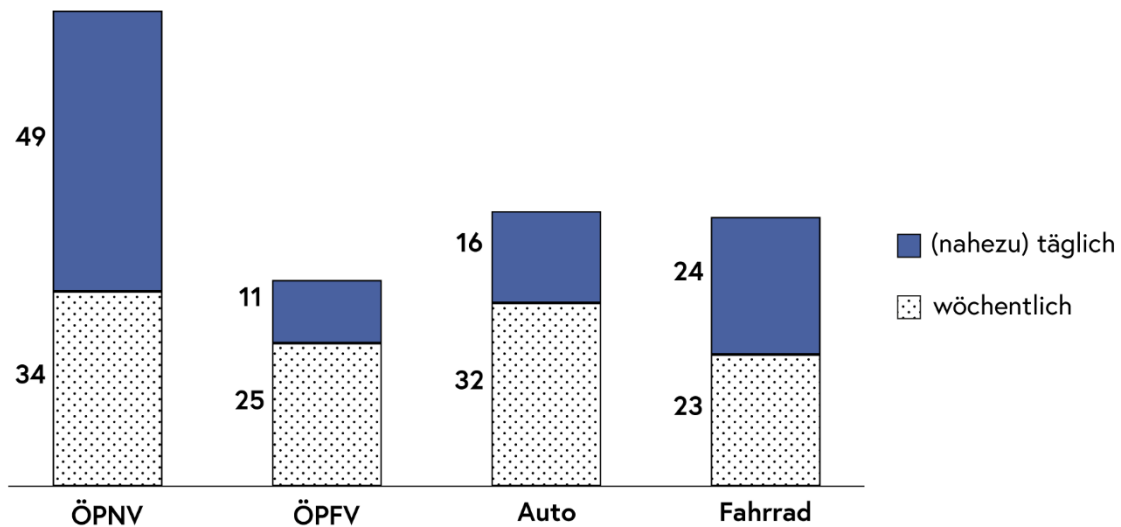
Quelle: wissenschaftliche Begleitforschung, Angaben aus der Auftaktbefragung, n=21.702, Frage P05: „Wie häufig können Sie persönlich über einen Pkw verfügen – egal, ob als Lenker:in oder Mitfahrer:in?“.

Dahinter liegt ein vielfältiger, aber vor allem durch den öffentlichen Verkehr geprägter Mobilitätsmix. So nutzen 49 Prozent der Nutzer:innen mit landesweiter Gültigkeit regionale Bus- und Bahnangebote (nahezu) täglich, 34 Prozent wöchentlich. Für längere Strecken im Fernverkehr sind dies immerhin elf Prozent (nahezu) täglich und 25 Prozent wöchentlich. Das Auto kommt bei ihnen auf einen (nahezu) Täglich-Anteil von lediglich 16 und wöchentlich von 32 Prozent. Die Fahrradnutzung erreicht unter den Befragten 24 bzw. 23 Prozent⁴. Diese Muster haben sich zwischen den Käufergenerationen 2021 bis 2024 nicht grundsätzlich verändert.

⁴ 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 naheliegenderweise relativ selten mit dem Auto, deutlich öfter mit dem Fahrrad und vor allem häufiger im öffentlichen Verkehr unterwegs.

Abbildung 7 Übliche Verkehrsmittel der KlimaTicket Ö-Kundschaft

(Angaben in Prozent)

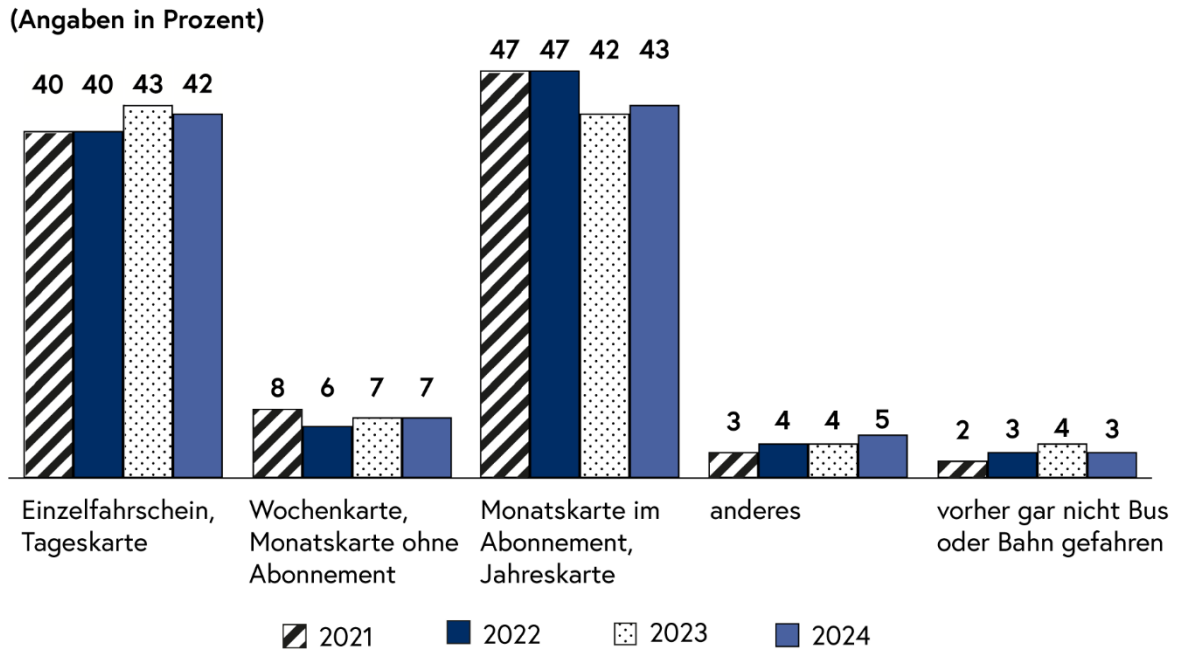


Quelle: wissenschaftliche Begleitforschung, Angaben aus Auftaktbefragung, n=21.702. Frage P06: „Wie häufig nutzen Sie persönlich ...?“.

Ticket vor dem Ticket: wer kommt woher und wer hat wie viel dafür ausgegeben?

Für die langsamen Verschiebungen der Kundenstruktur in Richtung einer nicht mehr so eindeutig ausgeprägten ÖPNV-Orientierung sprechen auch Zeitverlaufsergebnisse auf die Frage nach dem zuvor genutzten üblichen Fahrschein. Wie die Grafik veranschaulicht, sinken die Zeitkarten- zugunsten der Einzelfahrscheinanteile. Ebenso steigen die Anteile wirklicher Neukund:innen leicht an, die vor ihrer Entscheidung für das KlimaTicket so gut wie gar nicht mit Bus oder Bahn unterwegs waren. Werden für die Ergebnisse 2023/24 Anteile bisheriger Einzelfahrscheinutzer:innen, die der Nicht-Abonnenten und die der weitgehend ÖPNV-Abstinenten zusammengezählt, gilt die Aussage, dass aktuell deutlich über die Hälfte der hinzukommenden KlimaTicket-Kund:innen neu im Stammkundensegment des öffentlichen Verkehrs sind. Ihre Vertreter:innen entscheiden sich nun für eine Jahreskarte und damit eine relativ dauerhafte Bindung mit einer jährlich einmaligen, trotz des günstigen Preises immer noch für viele hohen Investition.

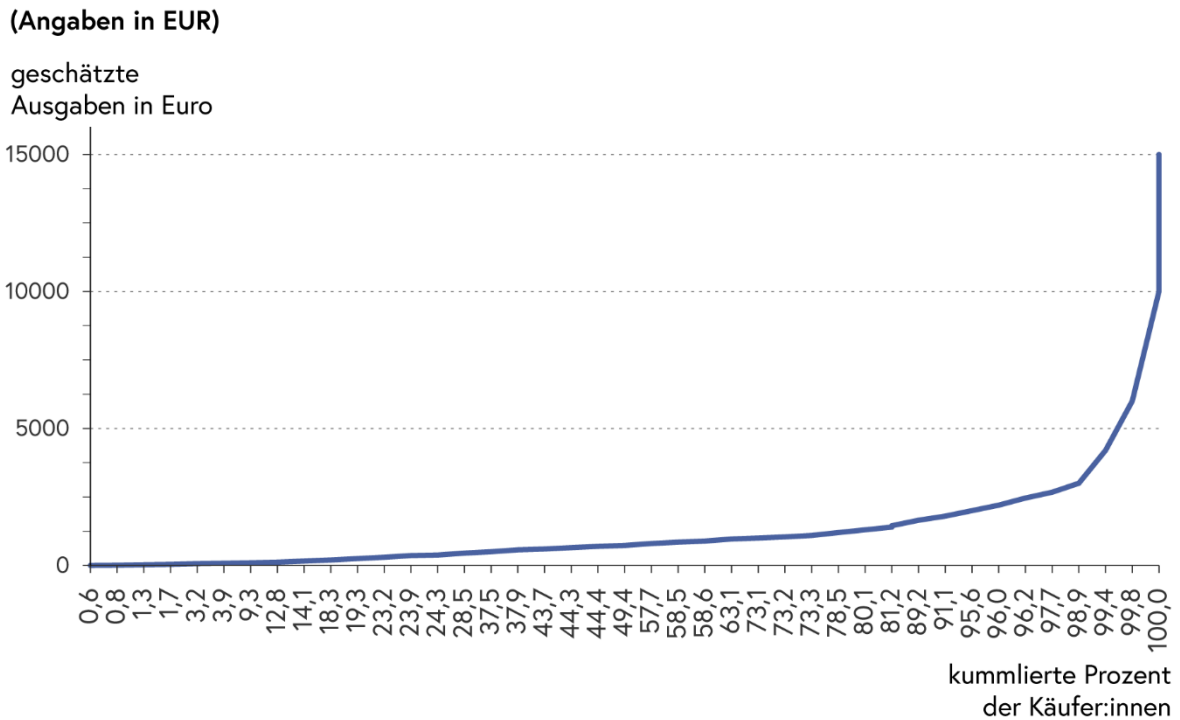
Abbildung 8 Genutzte Fahrkarten vor dem KlimaTicket-Erwerb



Quelle: wissenschaftliche Begleitforschung, Angaben aus Auftaktbefragung, n=21.702. Frage P11: „Welche Fahrkartenart haben Sie üblicherweise bei Fahrten mit Bussen oder Bahnen genutzt, bevor Sie das KlimaTicket gekauft haben?“.

Zusätzlich wurden die Teilnehmer:innen der Begleitforschung danach gefragt, was sie überschlägig vor ihrem KlimaTicket-Erwerb für Fahrten im öffentlichen Verkehr ausgegeben haben. Im Mittel waren dies rund 850,- Euro pro Jahr, also ein Betrag unter dem gegenwärtigen Ticketpreis. Für diejenigen, die schon seit 2021 dabei sind, liegt dieser Betrag höher und etwas über der 1.000-Euro-Marke. Für Kund:innen, die erst ein- oder zweimal ein KlimaTicket ihr Eigen nannten, ergibt sich dagegen nur eine Vorher-Summe leicht oberhalb der 700-Euro-Grenze.

Abbildung 9 Jährliche Ausgaben für den ÖV vor dem Erwerb des KlimaTickets (in EUR), kumulierte Prozent der Käufer:innen



Quelle: Zusatzbefragung der wissenschaftlichen Begleitforschung, n=5.657. Frage F6: "Schätzen Sie bitte, wie viel Sie vor dem Kauf Ihres ersten Klimatickets für Fahrten im "öffentlichen Jahr Verkehr pro Jahr ungefähr ausgegeben haben.

Allerdings geben an dieser Stelle Mittelwerte nur eine grobe Orientierung. Aufschlussreicher ist die Auswertung nach Schwellenwerten einschließlich des Break-Evens mit Erreichen des aktuellen Ticketpreises. So zeigt sich, dass etwa zehn Prozent der Kund:innen im unteren Bereich mit vorherigen Ausgaben von unter 100,- Euro jährlich liegen. Und unter dem KlimaTicket-Preis bleiben in Summe 73 Prozent, also drei von vier Befragten. Dementsprechend liegt nur ein Viertel über dieser Schwelle, allerdings mit oft sehr hohen Ausgaben auch über dem 2.000-Euro-Wert, was gleichfalls auf etwa zehn Prozent zutrifft. Damit zeigt sich jedoch: Das Ticket ist keineswegs nur ein Entgegenkommen für das Segment mit bisher deutlich höheren Ausgaben, sondern es überzeugt auch Personen, die bisher weniger tief in den Geldbeutel gegriffen und häufig nicht so oft öffentlich unterwegs waren wie nun mit dem neu geschaffenen Angebot.

Dem KlimaTicket Ö ist es unterm Strich also bisher sowohl gelungen, zahlreiche Kund:innen dauerhafter zu binden und sie mit der bequemen Nutzung per Flatrate sogar zu Mehrausgaben für den öffentlichen Verkehr zu bewegen oder sie zumindest von der

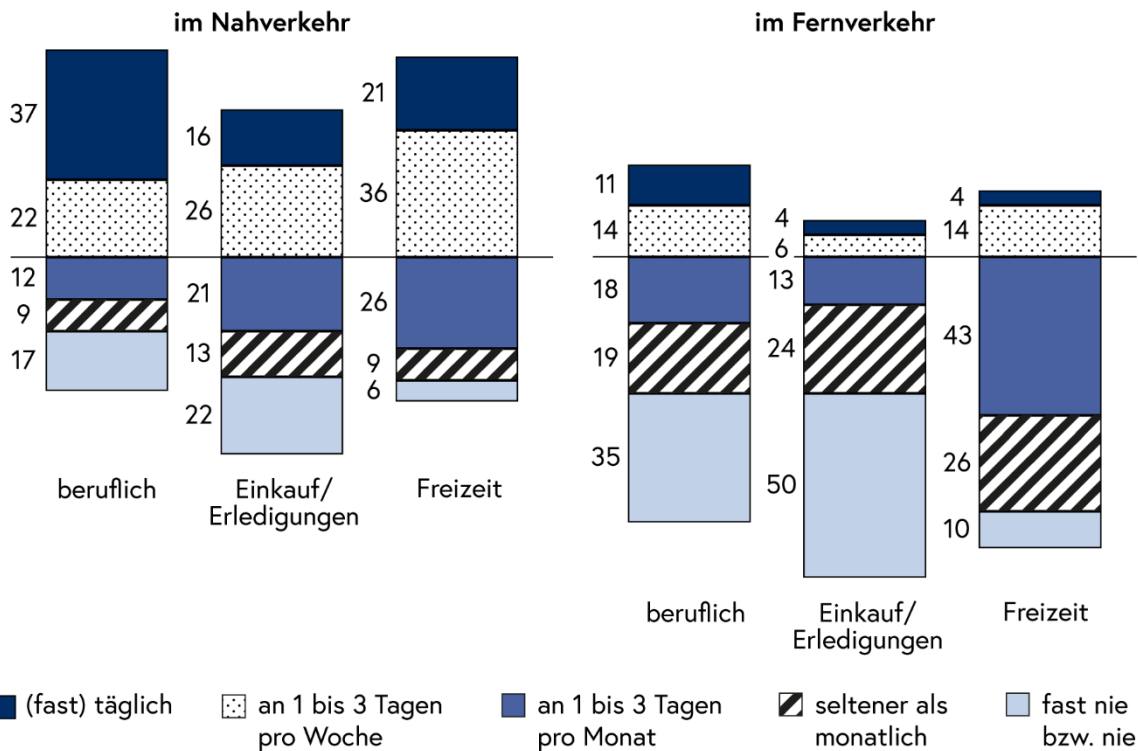
steten Notwendigkeit der Fahrkartenauswahl zu entlasten. Dies überzeugt zunehmend Personen, für die es nicht unmittelbar auf der Hand lag, sich für das KlimaTicket zu entscheiden.

Zu welchen Anlässen das Ticket genutzt wird – auch zusätzlich zum bisherigen Unterwegssein?

Eine stete Erwartung ist, dass Zeitkarten im öffentlichen Verkehr im Schwerpunkt Berufsverkehrstickets sind. Für das KlimaTicket lässt sich dies nicht behaupten. Die unterschiedlichen Anteile der verschiedenen Nutzungsanlässe, differenziert nach Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr im Nah- oder auch im Fernverkehr, zeigen eine starke Nutzung auf beruflichen Wegen. Dies gilt aber auch für andere Nutzungsanlässe, insbesondere Freizeitwege. Insgesamt zeigt sich die Vielfalt der Nutzungsarten, dass das Klimaticket kein reines Ticket für den Berufsverkehr ist. Im Nahverkehr liegen tägliche und wöchentliche Nutzung zusammen genommen für alle drei Zwecke zwischen 40 und 60 Prozent. Im Fernverkehr mit seinen längeren Strecken und selteneren Reiseanlässen fallen diese Werte selbstverständlich kleiner aus. Doch auch hier ergeben sich Summen zwischen zehn und 25 Prozent, also durchaus bemerkenswert und keineswegs nur auf den Berufsverkehr fokussiert – wie die Abbildung 10 zeigt. Diese Muster bleiben über die Kundengenerationen hinweg stabil. Zwar zeigen sich für spätere Käufer:innen-Generationen leicht sinkende Nutzungen im Berufsverkehr, aber die breite Streuung über alle drei hier berücksichtigten Zwecke bleibt erhalten.

Abbildung 10 Nutzung des Klimatickets nach Nah- und Fernverkehr sowie Wegezwecke

(Angaben in Prozent)



Quelle: wissenschaftliche Begleitforschung, Angaben aus Auftaktbefragung, n=21.702. Frage P08: „Wie häufig nutzen Sie a) Busse und Bahnen (einschließlich Straßenbahn und U-Bahn) in Ihrer Region, b) Busse und Bahnen im überregionalen Verkehr für folgende Anlässe?“. (Abweichung von hundert Prozent rundungsbedingt)

Über die Nutzungsanlässe hinaus entsteht die Frage nach der Teilhabe durch das KlimaTicket – kann man sich also Fahrten erlauben oder ermöglichen, die man ohne das Ticket gar nicht unternommen hätte oder auf die man hätte verzichten müssen? Dies genauer zu untersuchen, steht in der Begleitforschung für 2025 auf dem Programm. Erste Indizien für derartige Wirkungen können aber bereits aus der im Herbst 2024 erfolgten Befragung der bisherigen Kund:innen abgelesen werden. Hier wurde gefragt, zu welchen Anteilen die Befragten im Fern-, Regional- und Stadtverkehr Fahrten unternommen haben, die ansonsten unterblieben wären. Dieser Mehrverkehr ist zusätzlich Teil der noch vorzustellenden Klimabilanz. Doch kann diese Einschätzung vorsichtig auch in Sachen „Teilhabe“ herangezogen werden. Bezogen auf den Fernverkehr berichten drei von vier Befragten von zusätzlichen Fahrten im Verlauf eines Gültigkeitsjahres, viele davon mehrfach. Bezogen auf den Regionalverkehr liegt dieser Anteil bei etwa zwei Dritteln und im Stadtverkehr bei der Hälfte. Zusätzliche Fahrten entstehen also in allen drei Bereichen,

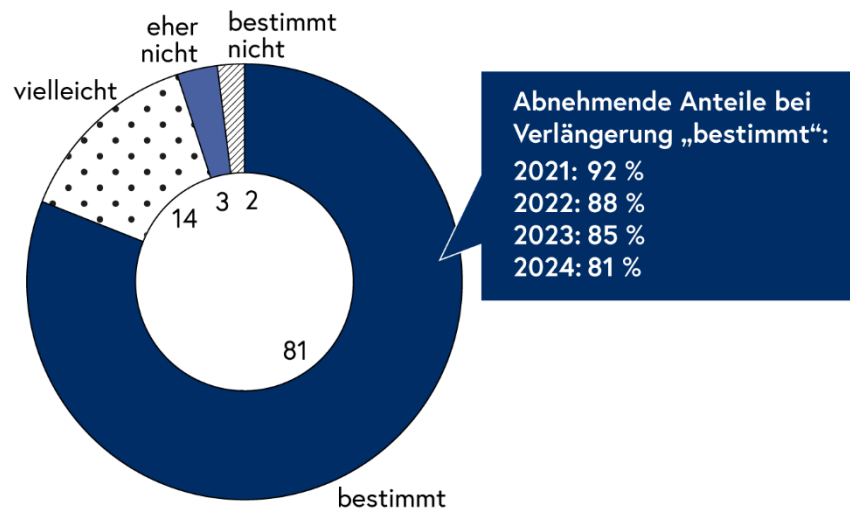
am ausgeprägtesten jedoch im Fernverkehr mit vermutlich häufigen Freizeitanlässen, also im weiten Sinne eine Teilhabe-Erweiterung.

Wie viele bleiben dem Ticket treu?

Der erste Erfolgsschritt ist der Erstkauf eines KlimaTickets. Entscheidender ist allerdings die dauerhafte Bindung, also eine Verlängerung mindestens einmal über das erste Bezugsjahr hinaus. Eine Möglichkeit, dies auszuwerten, besteht in einem Blick in die Verkaufsverläufe. Hier zeigt sich, dass 80 Prozent das Ticket (fast) nahtlos verlängern, wenn dafür ein sofortiger Wiederkauf oder ein erneuter Kauf einige Wochen nach dem Ablauf des ersten Tickets als Maßstab gewählt wird. Zehn weitere Prozent tun dies etwas später, aber im Verlauf von sechs Monaten nach Ablauf des ersten vorherigen Tickets. Bereits hier zeigt sich eine hohe Kundentreue.

Abbildung 11 Aussagen zur Sicherheit, das Ticket zu verlängern

(Angaben in Prozent)



Quelle: Zusatzbefragung der wissenschaftliche Begleitforschung, n=5,341. Frage F03: „Wie sicher ist es, dass Sie das Ticket verlängern werden?“.

Eine ergänzende Perspektive bieten Antworten auf die Frage nach den Verlängerungsabsichten im Kundeninterview. Hier zeigen sich mit 81 Prozent mehr als vier von fünf Kund:innen ganz sicher und geben an, das Ticket „bestimmt“ verlängern zu

wollen. Mehr als 14 Prozent wählen als Antwort „vielleicht“. Nur fünf Prozent planen, „eher nicht“ oder „bestimmt“ nicht zu verlängern. Dieses Ergebnis bezieht sich auf alle Teilnehmer:innen der Begleitforschung – unabhängig von ihrem Ersterwerb – die wir im Oktober und November 2024 zusätzlich zu ihrer Fahrtenberichterstattung hierzu befragt haben.

Wird an dieser Stelle nach dem Bezugsjahr unterschieden, ergibt sich in der Tendenz eine geringfügig nachlassende Kundenbindung. So lagen die Anteile für die Bezieher:innen des Jahres 2021 noch bei 92 Prozent und sind in den drei Folgejahren schrittweise auf 88, 85 und aktuell für das Jahr 2024 auf 81 Prozent gesunken. Dieser Rückgang Ausdruck der geringeren Nutzungshäufigkeit der Kund:innen, die erst in den letzten beiden Jahren zum KlimaTicket gestoßen sind. Zudem spielen auch hier die Ticket-Nutzer:innen eine Rolle, die die kostenlosen KlimaTickets in Anspruch nehmen und für die die Antwort zur Frage nach der Verlängerung durch die häufig noch nicht eindeutig festgelegten zukünftigen Lebensweg geprägt ist.

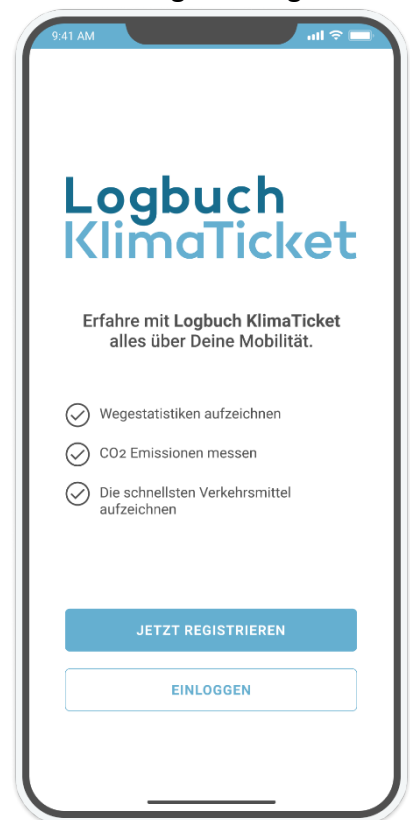
Die Gründe, warum von einer Verlängerung des KlimaTickets abgesehen wird, zeigen sich bei der expliziten Nachfrage unter denjenigen, die bestimmt oder vielleicht nicht verlängern wollen, also bei fünf Prozent der Befragten. 30 Prozent aus dieser Gruppe geben ausdrücklich eine zu geringe Nutzung an. Weitere 20 Prozent zögern angesichts des Preises, was in der Regel auch nutzungsabhängig sein dürfte. Nur fünf Prozent führen schlechte Erfahrungen als Grund an. Für die übrigen Befragten in dieser kleinen Gruppe gelten vielfältige individuelle Gründe. Am häufigsten sind dies Arbeitsplatzwechsel oder andere berufliche Veränderungen sowie weitere Aspekte, die vielfach genauso zu einer absehbar zu geringen Nutzungshäufigkeit führen dürften.

Die aktuelle Befragung aller Kund:innen in der Begleitforschung zeigt, dass sich im November 2024 bereits ein Drittel von ihnen im vierten KlimaTicket-Jahr befindet. Wenn zur Bewertung dieser Wegmarke mit herangezogen wird, dass die Zahl der Ticket-Bezieher:innen aus der Anfangsphase ein knappes Drittel des aktuellen Bestands umfasst, unterstreicht dies die in der bisherigen Bilanz hohe Bindung.

Methoden: Wissenschaftliche Begleitforschung

Hintergrund und Ziel der Forschung ist es, Informationen über Frequenz der Ticketnutzung, gefahrene Strecken sowie die dazu verwendeten Verkehrsmittel zu erhalten. Die Fahrtenerhebung erfolgt innerhalb der wissenschaftlichen Begleitforschung im Auftrag des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) 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 können⁵. Alle Auswertungen erfolgen anonymisiert innerhalb eines projektspezifischen Datenschutzkonzepts. Das BMIMI erhält keinen Einblick in individuelle Befragungs- und Erhebungsdaten.

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 Informationen⁶. 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 Fahrtenerfassung besteht die Möglichkeit, seine Fahrten ohne weitere Befragungskontakte automatisch per App erfassen zu lassen. Dafür steht die App „Logbuch Klimaticket“ in den gängigen App-Stores zum Download zur Verfügung. 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.



Bis zum Herbst 2024 haben über 22.000 Ticketinhaber:innen an der Auftaktbefragung der Begleitforschung teilgenommen. Über 10.000 von ihnen berichteten 2023/24 zumindest

⁵ Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie über die Einführung des Klimatickets StF: BGBl. II Nr. 363/2021, zuletzt geändert mit BGBl. II Nr. 136/2024

⁶ www.infas.at/klimaticket

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 knapp 2.500, in einem Online- oder telefonischen bzw. schriftlichen Fahrtenbuch sind es etwa $n=2.000$. Hinzu kommen sporadische oder nur kurzzeitige Berichterstattungen. Auf das Jahr 2024 bezogen ergibt sich so ein Verhältnis von 60 Prozent an Personen, die mindestens eine Fahrt per App berichtet haben und 40 Prozent an Personen, die sich mindestens an einem Monat an der Fahrtenerhebung per CAWI, CATI oder PAPI⁷ beteiligt haben.

2023 wurden so 360.000 Etappen in der Abrechnung zugrundeliegenden regionalen Einheiten erfasst. Seit dem Beginn der Begleitforschung wurden bereits über 1 Mio. Etappen erhoben. 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. Zudem wird zwischen eigen- und gemeinwirtschaftlichen Verkehren unterschieden. In der App geschieht dies zusätzlich sehr bequem exakt tages- und uhrzeitscharf, 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 halbjährig hochgerechnet. Unterjährig erfolgt ein kontinuierliches Monitoring der Erhebung, die Abrechnung mit den Unternehmen erfolgt jedoch nur auf Basis der Jahresergebnisse. Die Hochrechnung werden anhand von unterschiedlichen Betriebsdaten der Betreiber externe validiert. Diese Prüfungen haben für 2023, wie auch in den Berichtsjahren zuvor, sehr zuverlässige Ergebnisse gezeigt und keine fehlenden Plausibilitäten ergeben.

⁷ CAWI = Computer Assisted Web-Interview; CATI = Computer Assisted Telephone Interview; PAPI = Paper-And-Pencil Interview

Dass die Teilnehmer:innen der wissenschaftlichen Begleitforschung ihre Unterstützung anerkannt wissen möchten, zeigt die hohe Teilnahmequote am optionalen Bonusprogramm⁸:

Fast neun von zehn Befragten entscheiden sich dafür. Sie können pro Berichterstattung Punkte sammeln und dies für verschiedene Angebote einlösen. Dazu zählen Rabattaktionen, Gutscheine für gastronomische und andere Freizeit-Angebote in Österreich. Diese Incentives werden als Sachprämien von freiwilligen Projektpartnern kostenlos bereitgestellt.

Um nicht nur die Fahrtenerhebung sowie die dazugehörige Auftaktbefragung durchzuführen, sondern Ticketkund:innen auch in der Retrospektive allgemeiner zu ihrer Nutzung zu befragen, wurde im Spätherbst 2024 eine Online-Befragung aller Teilnehmer:innen der Begleitforschung durchgeführt. Beteiligt haben sich fast 5.700 Personen. Die Ergebnisse dieser Befragung werden im vorliegenden Report erstmalig vorgestellt.

⁸ www.klimaticket-bonusprogramm.at

Abbildung 12 Zweigliederung der wissenschaftlichen Begleitforschung
(Nachfrageerhebung)

Auftaktbefragung (Ersterfassung)	Fahrtenerhebung
<ul style="list-style-type: none"> • einmalige Befragung 	<ul style="list-style-type: none"> • aktive monatliche Befragungen
<p>Fragen zur/zum:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Person • gewünschten Teilnahmevariante • gegenwärtigen und zukünftigen Mobilitätsverhalten 	<p>Fragen zur/zum:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zurückgelegten Fahrten mit Einstiegs- und Ausstiegsbahnhof • genutzten Verkehrsunternehmen • Monat der Fahr
<p align="center">Erhebungsmodi und Stichprobenansatz telefonisches Interview (CATI), schriftliche Befragung (PAPI), Online-Befragung (CAWI) oder App-basiert in einem „rollierenden“ Nutzerpanel</p>	
<p align="center">passive Erhebung per App (verfügbar für iOS oder Android) mit automatisierter Fahrtenerfassung (Logbuch KlimaTicket); GPS-basierte Ermittlung von Ein- und Ausstieg, Produkt, Verkehrsunternehmen, Tag und Uhrzeit</p>	
<p align="center">Auswertung Zuordnung der ermittelten Personenkilometer (Pkm) zu regionalen Einheiten über Soll- und Ist-Fahrpläne, ein Kilometerwerk zum Streckennetz, Stichprobenkontrolle, jährliche Hochrechnung sowie externe Validierung.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Ziel: Erhebung der Soziodemographie als Grundlage für individuelle Gewichtung und anschließender Hochrechnung 	<ul style="list-style-type: none"> • Ziel: Fahrtenerfassung (Identifikation) und Kilometrierung einzelner Fahrten zur Berechnung der erbrachten Verkehrsleistung in Personenkilometern (Pkm)

Quelle: infas, eigene Darstellung

3 Ticketnutzung und eine CO₂-Bilanz

Zentral für die Begleitforschung ist die exakte Erfassung der tatsächlichen Nachfrage. Deren Erhebung dient wie dargestellt der Abrechnung der KlimaTicket-Leistungen mit den beteiligten Verkehrsunternehmen. Dabei werden für interne Zwecke regional sowie nach Nah- und Fernverkehr und Betreibern differenzierte Statistiken auf Grundlage zurückgelegter Personenkilometer erstellt.

Intensive Nutzung sowohl im Nah- wie auch Fernverkehr

Aus diesen der Abrechnung vorbehaltenen Ergebnissen können für den vorliegenden Report einige generelle Kennzahlen abgeleitet werden. So beträgt das Verhältnis zwischen Fernverkehrs- und Nahverkehrskilometern in den beiden hier zugrundeliegenden Bezugsjahren 2023/24 etwa 7:3. Dabei lassen sich keine Veränderungen gegenüber dem Vorjahr beobachten. Die Berechnung des Verhältnisses basiert auf der im Projekt vorgenommenen Zuordnung zu den nach Nah- und Fernverkehr differenzierten Abrechnungseinheiten. Es werden also rund 70 Prozent aller KlimaTicket Ö-Personenkilometer im Fernverkehr und 30 Prozent im Nahverkehr erbracht. Die absolute Gesamtsumme der zurückgelegten Kilometer steigt dabei etwa proportional zu der wachsenden Zahl der KlimaTicket-Kundinnen. Die Jahresergebnisse 2024 liegen noch nicht vollständig vor. Verkehrliche Einschränkungen nach den Wetterereignissen im Spätsommer 2024 werden dies auf das ganze Jahr und ganz Österreich aber in nur sehr geringem Umfang abbremsen und die Gesamtmenge steigt aufgrund der größeren Zahl verkaufter Tickets ohnehin.

Dabei wird das KlimaTicket Ö von einem großen Teil der Kund:innen sowohl für den Nah- als auch für den Fernverkehr in vergleichbaren Anteilen genutzt. Auch der Stadtverkehr gehört fast immer dazu. Nur rund zehn Prozent der Bezieher:innen fahren gar nicht oder sehr selten im Stadtverkehr – mit Anteilen von bis zu einem Zehntel ihrer Fahrten. Umgekehrt wird aber auch der Nah- und Fernverkehr von nur rund 10 Prozent der Befragten kaum oder gar nicht genutzt (wenig als 10 Prozent der getätigten Fahrten). In der Herbst-Befragung 2024 wurden die Befragten gebeten, die Nutzungsanteile, also die Fahrten im Stadt-, Nah- und Fernverkehr, getrennt nach den drei Sektoren zu schätzen. Das Ergebnis zeigen die drei Kurvenverläufe in der folgenden Abbildung.

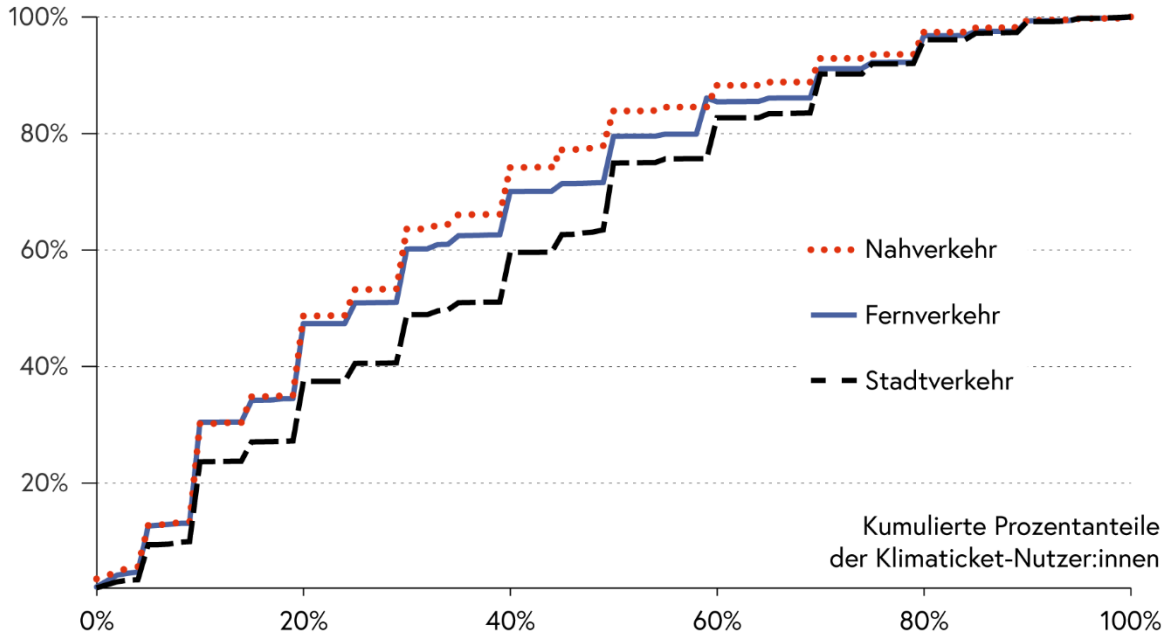
Je geringer die individuelle jährliche Kilometersumme ausfällt, desto mehr verschiebt sich die Anteile an den drei Segmenten in Richtung des überregionalen Verkehrs – wenige lange Fahrten führen zu einer trotzdem hohen Zahl zurückgelegter Kilometer. Diejenigen Kund:innen, die das KlimaTicket Ö seltener 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 im Fernverkehr einen größeren Mobilitätsbedarf. Daher müssen sie nicht lange rechnen, ob sich das nationale KlimaTicket 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.

Dies bestätigt sich in den im Oktober und November 2024 unter den Kund:innen in der Rückschau abgefragten Selbsteinschätzungen zu den eigenen Nutzungsmustern. Zwei von drei Befragten geben dabei an, dass Ticket sei sowohl mit der Fern- wie der Regionalverkehrsnutzung für sie „sehr wichtig“. Nur sehr wenige sehen entweder die Fern- oder die Regionalverkehrsnutzung als dominant an – zusammen nur etwa 9 Prozent der Befragten, wobei die (fast) reine Fernverkehrsnutzung den größeren Teil ausmacht. Als dritte Säule hinzu kommt bei dieser Betrachtung der Stadtverkehr. Auch diese Nutzungsmöglichkeit ist für die Mehrheit der Ticket-Inhaber:innen ein fester Bestandteil ihres KlimaTicket-Nutzungsportfolios. So geben bezogen auf den Stadtverkehr mit Bus, U-Bahn oder Straßenbahn 75 Prozent an, dass diese Möglichkeit für sie „sehr wichtig“ sei.

Auch die in der Grafik abgebildete Schätzung der jeweiligen Fahrtenanteile führt zu diesem Ergebnis. Anders als in der exakt gemessenen Kilometerbilanz, in der plausiblerweise der Fernverkehr dominiert, schätzen die befragten Kund:innen ihre Fahrtenanteile für Fern-, Regional- und Stadtverkehr im Mittel auf jeweils ein Drittel. Es lässt sich also sagen, dass das universelle KlimaTicket-Konzept aufgeht.

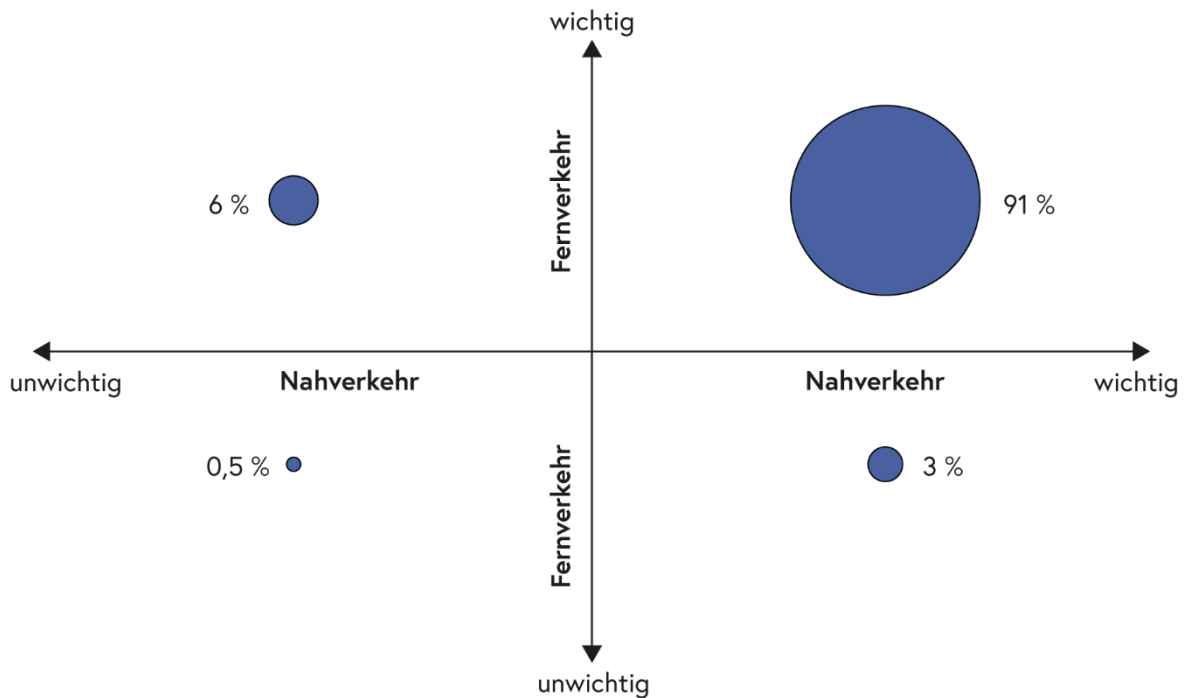
Abbildung 13 Anteile der KlimaTicket-Nutzung nach Verkehrsart und Anteile der Nutzer:innen

Anteile der Verkehrsart an allen KlimaTicketfahrten in Prozent



Quelle: Zusatzbefragung der wissenschaftliche Begleitforschung, n=5,504. Frage F11: „Was würden Sie ungefähr schätzen, welcher Anteil Ihre KlimaTicket-Fahrten entfällt auf...“.

Abbildung 14 Wichtigkeit der Nutzung des KlimaTickets auf längeren Strecken (FV) und im Nahverkehr von 50 bis 100 km (NV)



Quelle: Zusatzerhebung der wissenschaftlichen Begleitforschung, n= 5.656. Frage F10: „Wie wichtig ist Ihnen die Nutzung des Klimatickets jeweils...?“.

Im Schnitt mehr als 10.000 Bahnkilometer pro Jahr pro Ticket – Tendenz leicht sinkend

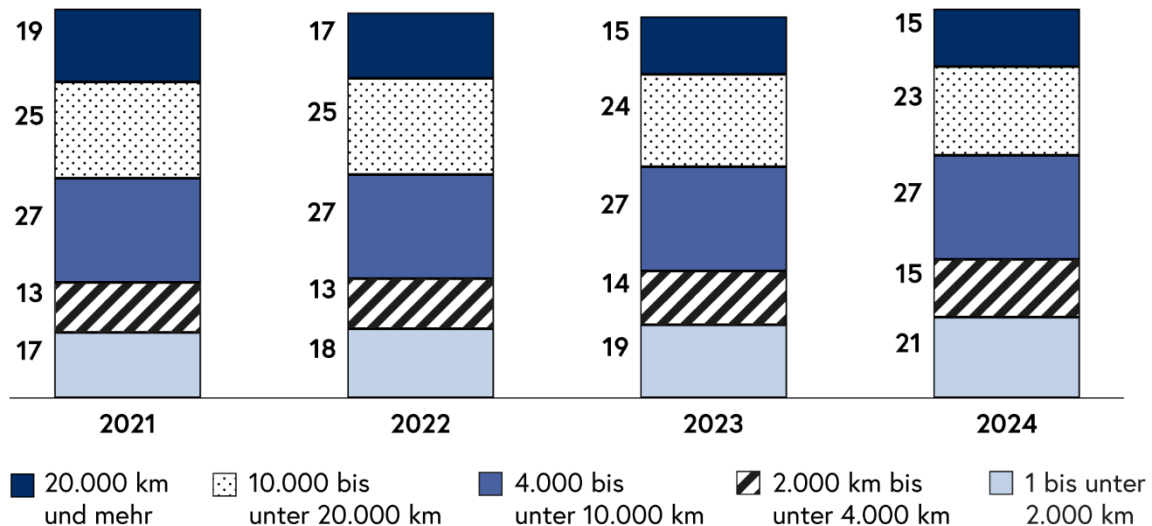
Die auf der Schiene zurückgelegten Fahrten weisen wie bisher auch 2023/24 im Schnitt eine Länge von 45 Kilometern auf, wobei sich hier eine große Spannweite zwischen kurzen Nahverkehrsstrecken und kompletten West-Ost-Verbindungen durch ganz Österreich ergibt. Im Schnitt werden so von jedem Kunden bzw. jeder Kundin fast 12.000 Kilometer pro Jahr mit dem KlimaTicket Ö zurückgelegt, wobei hier nur die in der Begleitforschung zu berücksichtigenden Fahrten im Nah- und Fernverkehr betrachtet werden. Dies hat 2023 zu rund 2,9 Mrd. KlimaTicket Ö-Personenkilometern in der Bahn geführt. Hinzu kommt ein hinsichtlich der Kilometersumme erheblich kleinerer Teil von in der Begleitforschung nicht erfassten und Fahrten im reinen Stadtverkehr sowie im Busverkehr auch außerhalb der Städte.

Da die Jahre 2023 und 2024 Zuwächse aus Kundengruppen gebracht haben, die etwas autoaffiner sind und für die nicht unmittelbar klar ist, dass sich ein KlimaTicket bereits bei ihrer bisherigen Nutzung öffentlicher Verkehrsangebote rechnet, reduzieren sich die ermittelten individuellen jährlichen Kilometersummen im Vergleich der Kundengeneration. Während Kund:innen der ersten Stunde im Schnitt pro Jahr über 12.500 KlimaTicket-Kilometer verzeichnen, sind es unter denjenigen, die sich erstmalig 2023 oder 2024 für das Ticket entschieden haben, durchschnittlich „nur“ noch etwa 9.000 Kilometer. Diese Einschätzung teilen auch die befragten Kund:innen selbst. Während in der ersten Kundengeneration aus den Jahren 2021/22 rund 95 Prozent auf Nachfrage angeben, das Ticket habe sich für sie gelohnt, stimmen unter denjenigen, die erst später dazu gestoßen sind, dieser Aussage immer noch rund 90 Prozent zu.

Diesen Eindruck vermittelt auch eine Auswertung, bei der die Kilometersummen pro Kund:in gruppiert und differenziert nach den Bezugsjahren ausgewertet werden. Zwar steigen Jahr für Jahr die Kundenanteile für die Teilgruppen mit weniger als 2.000 oder weniger als 4.000 Jahreskilometern, aber insgesamt zeigen sich auch hier im Zeitverlauf nur relativ geringe Veränderungen. Selbst das Kundensegment mit mehr als 20.000 Kilometern jährlich verringert den Anteil nur geringfügig von 19 Prozent in den Anfangsmonaten auf 15 Prozent im Jahr 2024. Wird dabei die deutlich gestiegene Anzahl der KlimaTicket-Kund:innen berücksichtigt, dann zeigt sich, dass die neueren Nutzer:innen das KlimaTicket im Schnitt weniger intensiv nutzen.

Abbildung 15 Geschätzte Jahresfahrleistung mit dem KlimaTicket entlang der Erhebungsjahre

(Angaben in Prozent)



Quelle: Zusatzerhebung der wissenschaftlichen Begleitforschung, n=5.067. Frage F12: "Auch, wenn Sie uns bisher über die KlimaTicket-App oder in früheren Befragungen Auskunft zu Ihren Fahrten gegeben haben, nun die Bitte, die Anzahl Ihrer jährlichen Fahrten und der zurückgelegten Kilometer zu schätzen."

Egal, welche Kundengeneration – hochmobil mit dem KlimaTicket

Wie alle vorgestellten Ergebnisse belegen, zählt die große Mehrheit der KlimaTicket Ö-Kundschaft zu den mobilen Personen, die häufig unterwegs sind. Sie nutzen dabei sowohl den öffentlichen Verkehr als auch andere Verkehrsmittel und binden diese in multimodale Mobilitätsroutinen ein. Dies zeigt sich nicht nur in den Kilometern und der ausgewogenen Nutzung von Fernverkehr bis Stadtverkehr, 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. Auch dieses hohe Niveau gilt fast gleichermaßen für alle Kundengenerationen. Im Schnitt ergeben sich rund 300 geschätzte Hin- und Rückfahrten pro Kund:in und Jahr – etwas über diesem Kennwert bei den "frühen" und etwas darunter bei den „späten“ Käufer:innen. Dagegen bleibt das Segment am anderen Ende der Skala auch 2023/24 klein: weniger als fünf Prozent der Teilnehmerschaft an der Begleitforschung sind nach eigenem Bericht in der Jahresbilanz weniger als fünfmal oder in wenigen Fällen sogar gar nicht mit dem KlimaTicket Ö unterwegs gewesen.

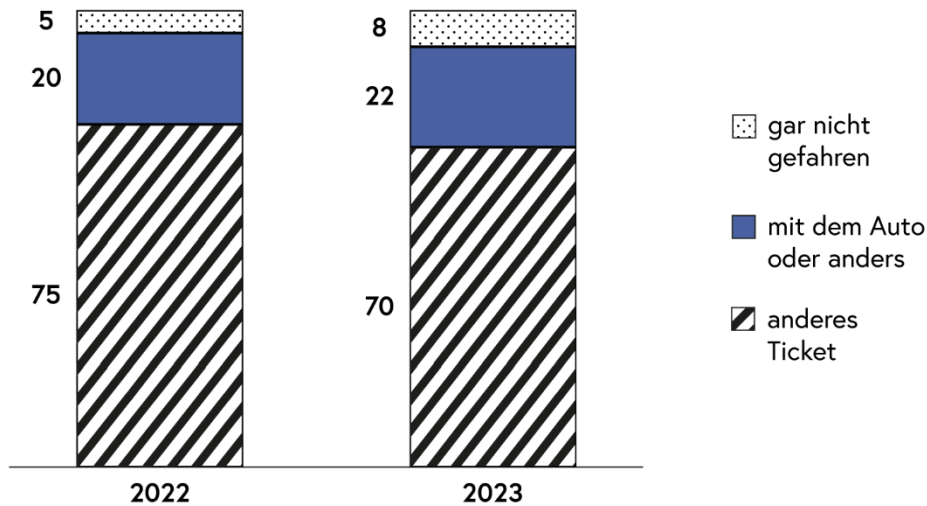
Ein wichtiger Kennwert – die bisherige CO₂-Bilanz

Mit der Einführung des KlimaTickets Ö war nicht nur die Erwartung verbunden, eine höhere Kundenbindung im öffentlichen Verkehr zu erzielen und dessen Nutzung zu vereinfachen. Anspruch ist auch, die Verkehrsleistung im Autoverkehr zu reduzieren und Teile auf die Schiene zu verlagern. Daher liegt eine Aufgabe der Begleitforschung darin, die erhobenen Nutzungsmuster unter diesem Blickwinkel ebenfalls zu untersuchen. Diese Analyse kann sich jedoch nicht auf eine allgemeine Selbsteinschätzung der befragten Kund:innen beschränken, sondern muss um der Zuverlässigkeit willen eine möglichst konkrete Betrachtung auf Ebene einzelner Fahrten umsetzen.

Daher wurde entsprechend nachgefragt. Diese Nachfrage richtete sich an 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 eine solche explizite Nachfrage nach der alternativen Nutzung bezogen auf konkrete Fahrtenangaben möglich. Zu dieser Gruppe gehört etwa 40 Prozent der Befragten. Diese Gruppe ist allerdings nur für ein gutes Viertel der berichteten Fahrten verantwortlich – 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 Passiv-Messung per App gewählt haben.

Abbildung 16 Alternative Verkehrsmittelnutzung ohne KlimaTicket für 2022 und 2023 im Vergleich

(Angaben in Prozent)



Quelle: Wissenschaftliche Begleitforschung, Angaben aus der Fahrtenerfassung online/schriftlich/telefonisch. n = 2.300. Frage F04e: „Was hätten Sie am ehesten gemacht, wenn Sie für die bisher berichtete(n) Fahrt(en) kein Klimaticket zur Verfügung gehabt hätten?“.

Für das genannte Viertel aller in der Fahrtenerhebung aktiv per Bericht und nicht passiv per App erfassten Fahrten wurde jeweils erhoben, was man ohne das KlimaTicket Ö getan hätte. Das für einen Jahresvergleich 2022/23 in der Abbildung dargestellte Ergebnis zeigt im ersten Schritt, bei wie vielen Fahrten dieser Gruppe in der theoretischen Situation ohne KlimaTicket-Besitz ebenfalls der öffentliche Verkehr gewählt worden wäre, dann aber mit einem anderen Ticket. Der zweite Schritt nimmt Fahrten in den Blick, die anders abgewickelt worden wären. Er zeigt, welcher Fahrtenanteil ohne das KlimaTicket Ö unterblieben wäre, der sogenannte „induzierte Verkehr“, den das günstige Ticket oder seine Verfügbarkeit also erst schafft. Er zeigt aber auch, zu welchem Anteil dies ohne das KlimaTicket Ö überwiegend im Auto (und zu sehr kleinen, nicht ausdrücklich erhobenen Anteilen per Rad, zu Fuß oder dem Flugzeug) zurückgelegt worden wäre.

Im Jahresvergleich 2022/23⁹ ergibt sich ein stabiles Ergebnis mit einem leichten Zuwachs des vom Auto abgeworbenen Fahrtenanteils sowie des sogenannten „Neuverkehrs“.

⁹ Jahresergebnisse für 2024 liegen zum Berichtszeitpunkt noch nicht vor. Die 24er-Berechnung kann konsolidiert erst zur Jahresmitte 2025 vorgenommen werden.

Mehrheitlich wären die Fahrten sowohl 2022 wie 2023 ebenfalls mit dem öffentlichen Verkehr erfolgt. Die Anteile liegen bei 75 Prozent 2022 und 70 Prozent 2023. Einen leichten Anstieg weisen 2023 die Alternativen Auto bzw. „gar nicht gefahren“ auf. Sie wachsen auf 22 Prozent für das Auto und acht Prozent für den Neuverkehr¹⁰. Dieser Anstieg erscheint vor allem aus zwei Gründen plausibel: zum einen entscheiden sich mit einer längeren Laufzeit des Tickets mehr bisherige Selten-Fahrer für das Ticket, kommen also öfter als die erste Kundengeneration aus einer eher auto-geprägten Nutzung. Zum anderen entwickeln sich neue Routinen – das Ticket wird zur normalen Praxis und damit auch der Verzicht auf weitere Autofahrten.

Dies ist für sich genommen bereits ein aufschlussreiches Ergebnis. Die hier anzustellende einfache CO₂-Bilanz¹¹ muss aber weiterführen. Aus der Fahrtenerfassung ist für alle Fahrten die zurückgelegte Strecke bekannt. Damit kann für das rund gerechnete 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 CO₂-Summe sich bei diesen vermiedenen Autofahrten ergeben hätte. Diese Rechnung ist für 2022 wie für 2023 möglich. Die aufgrund der wachsenden Kundenzahl steigenden Pkm-Summe führt dabei 2023 im Vergleich zu 2022 zu absolut gesehen höheren Werten. In kleinerem Ausmaß wird die Rechnung durch 2023 aktualisierte verkehrsmittelspezifische CO₂-Rechenwerte pro Personenkilometer beeinflusst. Während sich der Auto-Wert kaum verändert, sinkt er für den öffentlichen Verkehr – in erster Linie aufgrund steigender Auslastung. Dem so ermittelten Ergebnis können wiederum die bei der Bahnnutzung entstandenen CO₂-Emissionen ebenso wie die CO₂-Werte für die Fahrten gegenübergestellt werden, die ohne das KlimaTicket Ö unterblieben wären – also die saldierte Größenordnung¹². Es ist aber auch eine einfache Betrachtung der im Autoverkehr eingesparten Kilometer bzw. sich daraus ergebenden CO₂-Werte möglich.

¹⁰ Dabei wird der Wert für den „Auto-Anteil“ etwas höher, wenn die Auszählung kilometergewichtet erfolgt. Die vom Auto „abgewanderten“ Fahrten sind im Schnitt also etwas länger als die übrigen Fahrten.

¹¹ Verwendet wird hier die Maßeinheit „CO₂-Äquivalente“ bzw. CO₂eq, um die unterschiedliche Klimawirkung von Treibhausgasen in einer Kennziffer benennen zu können. Berücksichtigt werden bei CO₂eq = Kohlenstoffdioxid, Methan und Lachgas.

¹² Wobei dies nur unter der Annahme gerechtfertigt ist, dass zur Bewältigung des gestiegenen Volumens aus Neu- und ersetztem Autoverkehr Kapazitätserweiterungen erforderlich sind. Davon wird hier zunächst ausgegangen. Eine noch genauere Rechnung ist jedoch auf aktualisierte 2023er-Rechenwerte angewiesen, die zurzeit noch nicht vorliegen.

Was sind 70.000 und 114.000 t im Autoverkehr direkt eingesparte CO₂-Emissionen wert – und wie sind sie einzuordnen?

Die vorgestellte Rechnung haben wir in zweierlei Hinsicht konservativ erstellt:

- Wir reduzieren den oben berichteten Befragungs-Anteil von 20 bzw. 22 Prozent unterlassenen Autofahrten auf einen Anteil von überschlägig 15 bzw. 18 Prozent. 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, wie erläutert, 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.
- Zum anderen berücksichtigen wir nicht den Befund, dass die vom Auto abgeworbenen Fahrten etwas länger sind als die übrigen Fahrten, erhöhen also den Auto-Anteil nicht. Dies geschieht im Ausgleich zu dem ebenfalls bekannten Effekt, dass in derartigen Nachfragen kurze Fahrten eher unterschätzt werden, sich bei einer entsprechenden Korrektur also höhere Anteile für kurze Fahren ergeben würden, die mit oder ohne KlimaTicket im öffentlichen Verkehr erfolgen.

In Abwägung der dargestellten Fehlerspielräume, mit wachsender empirischer Basis und im Vergleich der in der Jahreszeitreihe seit 2021 jeweils ähnlichen Relationen, gehen wir bei diesem Verfahren von einer inzwischen zuverlässigen konservativen Schätzung aus. Die vorgestellten Einsparungen können in diesem Fehlerspielraum also etwas größer, aber sicher nicht bedeutsam kleiner ausfallen.

Tabelle 1 Ausgangswerte und Berechnung CO₂-Einsparungen

	geschätzte Anteile in %	KlimaTicket- pkm pro Jahr	CO ₂ eq in g/Pkm*	vorher t CO ₂ eq	jetzt t CO ₂ eq	t CO ₂ eq Einsparung durch KlimaTicket
mit dem öffentlichen Verkehr	80	1.715.200.000	13,3	22.812	22.812	
mit dem Auto (oder anderes Verkehrsmittel)**	15	321.600.000	218,7	70.346	4.277	
gar nicht unternommen	5	107.200.000	13,3	0	1.426	
gesamt 2022		2.144.000.000		93.146	28.515	64.631
mit dem öffentlichen Verkehr	75	2.186.250.000	11,1	24.267	24.267	
mit dem Auto (oder anderes Verkehrsmittel)**	18	524.700.000	217,7	114.017	5.824	
gar nicht unternommen	7	204.750.000	11,1	0	2.265	
gesamt 2023		2.915.000.000		138.285	32.357	105.928

* https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/themen/mobilitaet/daten/ekz_fkm_verkehrsmittel.pdf
(Juli 2023 und Juni 2024)

** Annahme 99 % Auto und weitere Anteile flug, Rad, zu Fuß

Das Ergebnis wird in der Tabelle im Jahresvergleich vorgestellt. Es führt nach Durchlaufen aller Rechenschritte zu der Schätzung, dass durch das KlimaTicket Österreich im Jahr 2023 etwa 105.000 Tonnen Kohlenstoffdioxid-Äquivalentemission (CO₂eq) eingespart werden konnten. Im Jahr 2022 lag der Wert noch bei rund 65.000 t. Etwas höher fallen die direkten Reduzierungen im Autoverkehr aus. Sie liegen bei rund 70.000 t im Jahr 2022 und bei rund 114.000 t im Jahr 2023¹³.

¹³ Bei den direkten Reduzierungen im Autoverkehr kann zusätzlich zwischen direkten und indirekten Emissionen unterschieden werden. Die Tabelle weist die Summe aus. Werden nur die direkten Emissionen – also die direkt fahrt- und nicht nur produktionsbedingungen („Vorkette“) - bei der Pkw-Einsparung zugrunde gelegt, reduzieren sich die Angaben um etwa ein Drittel.

Grob entsprach dies einer Reduktion um etwa 0,3 Tonnen pro verkauftem KlimaTicket Ö im Jahr 2022. Im Jahr 2023 liegt der Wert etwas darüber. Für 2023 ergeben sich bei etwa 2,9 Mrd. KlimaTicket Ö-Pkm schätzungsweise rund 500 Mio. Autokilometer, die stattdessen mit dem öffentlichen Verkehr erfolgten. Dies entspricht einem Anteil von rund einem Sechstel aller ermittelten KlimaTicket-Ö-Pkm und knapp zwei Prozent der jährlichen Kfz-Kilometer in Österreich in Höhe von rund 30 Mrd.

Zur weiteren Einordnung steht dem eine Gesamt-CO₂eq-Emission im Personenverkehr Österreichs (nur Auto sowie Bus und Bahn, ohne Flugverkehr und ohne Nutzfahrzeuge) von rund 14 Mio. t im Jahr 2021 gegenüber¹⁴. Damit entspricht die saldierte Reduktion um rund 105.000 t im Jahr 2023 einem Anteil von etwa 0,75 Prozent der personenverkehrsbedingten Gesamtemission.

Wie sieht die Eigenbilanz der Nutzer:innen zu ihrer mit dem KlimaTicket veränderten Mobilität aus – und wie viele planen sogar die Abschaffung eines Autos?

Die vorgestellte CO₂-Bilanz bezieht sich eher statistisch auf einzelne Fahrten. Aufschlussreich ist darüber hinaus, wie die Kund:innen in dieser Hinsicht ihr gesamtes individuelles Fahrtenportfolio innerhalb eines Gültigkeitsjahres einschätzen. Dies wurde getrennt für Fern-, Regional- und Stadtverkehr erhoben. Für alle drei Nutzungssituationen zeigen sich Kundenanteile (nicht Fahrten!) von deutlich über 50 Prozent, die über ersetzte Autofahrten berichten. Im Fernverkehr sind dies sogar rund 75 Prozent, im Regionalverkehr etwa 80 Prozent und im Stadtverkehr gut 65 Prozent. Im Verlauf eines Ticketjahres ergeben sich somit für über die Hälfte der Kund:innen Anlässe, das Auto stehen zu lassen und stattdessen öffentlich unterwegs zu sein.

Solche Nutzungsveränderungen zugunsten des öffentlichen Verkehrs sind das Eine. Ein weiterer Schritt zur Entlastung könnte der Verzicht auf einen oder einen weiteren Pkw im eigenen Haushalt sein. Auch dies haben wir im Herbst 2024 gefragt, also zu einem Zeitpunkt, zu dem viele Ticket-Kund:innen bereits über „gereifte“ Erfahrungen verfügen,

¹⁴ Vielfältige Detailangaben finden sich unter <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0921.pdf>

die in der Regel Voraussetzung für eine solche nicht kurzfristige zu treffende Entscheidung sind. Die Ergebnisse sind in der folgenden Abbildung dargestellt.

Abbildung 17 Einfluss des KlimaTickets auf Autobesitz im Haushalt

(Angaben in Prozent)



Quelle: Zusatzerhebung der wissenschaftlichen Begleitforschung, n= 5.341. Frage F8: „Wie hat der Besitz eines KlimaTickets die Fahrzeugausstattung in Ihrem Haushalt beeinflusst?“.

Bereits jetzt gibt ein Drittel an, gar nicht über ein privates Auto im eigenen Haushalt zu verfügen können. Dieser Wert ist höher als im Österreich-Schnitt mit knapp einem Viertel autofreier Haushalte¹⁵. Die weiteren Antworten zeigen nicht unerhebliche Effekte. Elf Prozent der befragten KlimaTicket-Kundinnen berichten, sie hätten bereits ein Auto abgeschafft. Und weitere neun Prozent planen diesen Schritt für die Zukunft, entweder für das einzige Haushaltsauto oder für ein vorhandenes Zweitauto.

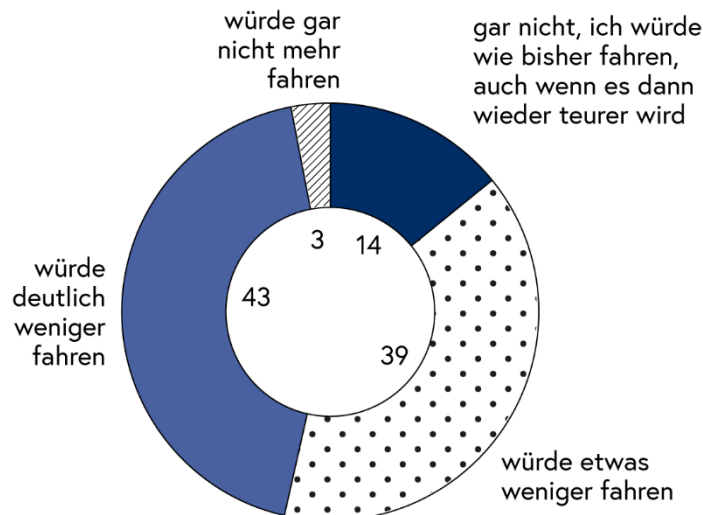
¹⁵ <https://www.nahverkehrspraxis.de/bereits-ueber-900-000-autofreie-haushalte-in-oesterreich/>

4 Bilanz 2023/24 und Ausblick

Es wurde bereits berichtet, dass rund 90 Prozent der Klimaticket-Kundschaft, die im Herbst 2024 befragt wurden, im bisherigen Rückblick angeben, ihre Entscheidung zugunsten des KlimaTickets habe sich gelohnt. Dies spiegelt sich in der hohen Kundenbindung und den berichteten Verlängerungsquoten wider. So verwundert es nicht, dass tatsächlich 99 Prozent der zu diesem Zeitpunkt befragten Personen angeben, eine dauerhafte Fortsetzung des KlimaTicket-Konzepts sei für sie sehr wichtig oder wichtig. Noch entscheidender ist jedoch die Einschätzung, wie man sich verhalten würde, wäre dies nicht gegeben. Auf diese hypothetische Frage antworten drei Prozent, sie würden dann gar nicht mehr öffentlich fahren. 43 Prozent geben an, es würde deutlich weniger werden. Rund die Hälfte der aktuellen Kund:innen würde also, wenn nicht abstinert, so doch eher wieder in das Lager der überwiegend Autofahrenden (oder auch Radfahrenden) zurückkehren. Die andere Hälfte wurde dagegen nur wenig oder gar nicht reduzieren. Die andere Hälfte wurde dagegen nur wenig oder gar nicht reduzieren.

Abbildung 18 Änderung der ÖV-Nutzung ohne KlimaTicket

(Angaben in Prozent)



Quelle: Zusatzbefragung der wissenschaftlichen Begleitforschung, n=5.076, Frage F14: „Angenommen, das KlimaTicket würde in seiner jetzigen Form nicht fortgeführt. Wie würde sich Ihre Nutzung des öffentlichen Verkehrs voraussichtlich verändern?“

Allerdings ist die bisherige Erfolgsgeschichte nicht nur auf eine konstante Existenzsicherung des KlimaTickets angewiesen, sondern benötigt auch schrittweise Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr.

Die bisher vorgestellten Ergebnisse führen zu der Bewertung, dass das KlimaTicket Österreich als Erfolg zu sehen ist, da wesentliche Zielstellungen erfüllt wurden. Dazu zählt auch die große Nachfrage, die als Ergebnis einer erfolgreichen Produkt-Konzeption gewertet werden kann. Im September 2024 verfügen über 300.000 Österreicher:innen über das bundesweit gültige KlimaTicket, deutlich mehr als für die Startphase erwartet. Wird die gesamte Ticketfamilie einschließlich der regionalen Tickets im Bestand herangezogen, stoppt der aktuelle Zähler bei etwa 1,6 Mio. Ein wesentlicher Erfolgsfaktor ist dabei die stabile Verfügbarkeit über die bisherigen und weitere Folgejahre. Jahr für Jahr kommen weitere Ticket:inhaberinnen dazu und das Potenzial ist, anders als zum Start erwartet, bei den gegenwärtig erreichten Marken noch nicht ausgeschöpft. Daraus lässt sich lernen, dass derartige Angebote Zeit benötigen, um auf sich aufmerksam zu machen, Routinen zu verändern und auch Kund:innen zu erreichen, die vor einigen Jahren nicht von sich gedacht hätten, zu Besitzer:innen einer Jahreskarte für den öffentlichen Verkehr zu werden. Doch nicht nur die damit entstehende höheren Zeitkartenquoten sind positiv zu bewerten, sondern ebenso der Einstieg von zwei Drittel der Nutzer:innen, die mit dem Klima-Ticket gegenüber ihren bisherigen Ausgaben im öffentlichen Verkehr sogar mehr ausgeben als zuvor. Diese Gruppe wächst und verstärkt die verkehrlichen Wirkungen, die sich vor allem an vermiedenen Autofahrten festmachen lassen, deren Anteile langsam, aber stetig steigen. Diese Entwicklung war zu Beginn nur von wenigen erwartet worden und steht der Befürchtung entgegen, dass mit dem Ticket ausschließlich Bestandskunden des öffentlichen Verkehrs subventioniert würden.

Die bisherige Bilanz der präsentierten Ergebnisse sollte in einer zukünftigen Strategie reflektiert werden, die auf einer gesicherten dauerhaften Präsenz des KlimaTicket im Angebotsportfolio des öffentlichen Verkehrs aufsetzt. Offenbar ist die Bindung der ersten und auch der zweiten oder mittlerweile dritten Kundengeneration geglückt. Umso mehr rückt damit der greifbar erscheinende weitere Ausbau der Käuferschaft in den Vordergrund. Sofern dieser gelingt und das KlimaTicket Ö noch mehr als schon jetzt zum „wichtigen Utensil in allen Taschen“ gehört, werden sich künftig die beschriebenen Nutzerstrukturen von den Häufig-Nutzenden hin zu einer mittleren oder sogar selteneren Nutzung verschieben. Oft verfestigte Routinen benötigen – wie beschrieben – diese Zeit, um in Bewegung zu geraten.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Ausgangswerte und Berechnung CO ₂ -Einsparungen	35
--	----

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Anzahl der bundesweit gültigen KlimaTickets Österreich 2021/2022 bis 2024	8
Abbildung 2 Bevölkerungsanteile und Bundesland der KlimaTicket Ö-Kundschaft	9
Abbildung 3 Entwicklung der Altersstruktur der Teilnehmer:innen an der Begleitforschung	10
Abbildung 4 Altersstrukturen des KlimaTicket Österreich.....	11
Abbildung 5 Entwicklung Führerscheinbesitz KlimaTicket Österreich.....	12
Abbildung 6 Entwicklung der Pkw-Verfügbarkeit KlimaTicket Österreich.....	13
Abbildung 7 Übliche Verkehrsmittel der KlimaTicket Ö-Kundschaft	14
Abbildung 8 Genutzte Fahrkarten vor dem KlimaTicket-Erwerb	15
Abbildung 9 Jährliche Ausgaben für den ÖV vor dem Erwerb des KlimaTickets (in EUR), kumulierte Prozent der Käufer:innen	16
Abbildung 10 Nutzung des Klimatickets nach Nah- und Fernverkehr sowie Wegezwecke.	18
Abbildung 11 Aussagen zur Sicherheit, das Ticket zu verlängern	19
Abbildung 12 Zweigliederung der wissenschaftlichen Begleitforschung (Nachfrageerhebung)	24
Abbildung 13 Anteile der KlimaTicket-Nutzung nach Verkehrsart und Anteile der Nutzer:innen.....	27
Abbildung 14 Wichtigkeit der Nutzung des KlimaTickets auf längeren Strecken (FV) und im Nahverkehr von 50 bis 100 km (NV)	28
Abbildung 15 Geschätzte Jahresfahrleistung mit dem KlimaTicket entlang der Erhebungsjahre	30
Abbildung 16 Alternative Verkehrsmittelnutzung ohne KlimaTicket für 2022 und 2023 im Vergleich.....	32
Abbildung 17 Einfluss des KlimaTickets auf Autobesitz im Haushalt.....	37
Abbildung 18 Änderung der ÖV-Nutzung ohne KlimaTicket.....	38

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) (2022): 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) (2022): 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 GmbH (2022b): Datenschutzerklärung zur Begleitforschung. In: infas.at v. 2022, verfügbar unter: www.infas.at/datenschutzerklärung-begleitforschung/ [zuletzt geprüft: 23.04.2022].

infas GmbH (o.J.): Befragung zum Klimaticket. In: infas-online.de, verfügbar unter: www.infas-online.de/q1/SurveyServlet [zuletzt geprüft: 23.04.2022].

Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (infas) (2022a): Wir erforschen das Klimaticket – gemeinsam mit Ihnen. In: infas.at v. 2022, verfügbar unter: www.infas.at/klimaticket/ [zuletzt geprüft: 23.04.2022].

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

UBA (2021b): Austria's National Inventory Report 2021 – Submission under the United Nations Framework Convention of Climate Change and the Kyoto Protocol. In: umweltbundesamt.at v. 15.04.2021, verfügbar unter: www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0761.pdf [zuletzt geprüft: 23.04.2022].

Umweltbund 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].

