



Republik Österreich
Parlament
Dr.-Karl-Renner-Ring 3
1017 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ-EUGEN-STRASSE 20-22
1040 WIEN
www.arbeiterkammer.at
erreichbar mit der Linie D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65	Fax 501 65	Datum
13460.0060/1-	GSt/UV/Leo/Hu	Sylvia Leodolter	DW 12244	DW 412244	18.03.2021
1.3/2021					

Ausschussbegutachtung zum Antrag 1275/A betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über die Errichtung einer One Mobility GmbH und das Bundesgesetz über die Einführung des Klimatickets erlassen werden

Die Bundesarbeitskammer (BAK) bedankt sich für die Einladung zur Stellungnahme. Gleichzeitig hält die BAK fest, dass eine Stellungnahmefrist von drei Werktagen nicht akzeptiert werden kann, zumal es auch keinerlei vorhergehende Begutachtung eines Ministerialentwurfs oder einer Regierungsvorlage gegeben hat. In diesem Zusammenhang verweist die BAK auf das entsprechende Rundschreiben des Verfassungsdienstes (GZ BKA-600.614/0002-V/2/2008). Dort wird auf die Notwendigkeit der Festsetzung angemessener Fristen für die Begutachtung hingewiesen. Begutachtungsfristen sind so zu bemessen, dass den zur Begutachtung eingeladenen Stellen eine Frist von wenigstens sechs Wochen zur Verfügung steht.

Inhalt des Entwurfs:

Der aus zwei Gesetzen bestehende Entwurf normiert zum einen die Ermächtigung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung zur Schaffung einer nationalen Vertriebsplattform und insbesondere zur Sicherstellung des Vertriebs der nationalen Jahresnetzkarte („Klimaticket“) zu gründen. Die Gesellschaft führt die Firma „One Mobility GmbH“ und hat ihren Sitz in Wien. Der zweite Teil besteht aus dem Bundesgesetz über die Einführung des Klimatickets, das die Grundlagen zur Umsetzung tariflicher Maßnahmen, insbesondere der nationalen Netzkarte (Klimaticket), durch das BMK schaffen soll. Die Kosten zur Umsetzung des Klimatickets finanzieren sich aus den eingehobenen Fahrgelderlösen sowie Zuwendungen aus dem Bundesbudget. Mit dem Gesetz werden insbesondere die erforderlichen Voraussetzungen für Abgeltungen an die Verkehrsunternehmen, mit welchen die jeweiligen Beförderungsverträge

mit dem Fahrgast zustande kommen, sowie für die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften, allenfalls auf Basis zu erlassender Verordnungen und abzuschließender vertraglicher Vereinbarungen, geschaffen.

Das Wichtigste in Kürze:

- Die BAK unterstützt die rasche Einführung des bundesweiten Klimatickets, fordert aber auch die rasche Umsetzung von günstigen Netzkarten in den Verbänden (2er- und 3er-Ticket).
- Diskriminierungsfreier Zugang für alle Verkehrsunternehmen und -verbände zum Ticketshop muss unabhängig von einer Beteiligung an der One Mobility GmbH sein.
- Sperrminorität in der One Mobility GmbH soll ausschließlich dem Bund zustehen.
- Keine Verschlechterungen für ÖBB-MitarbeiterInnen im Falle von (Teil)Ausgliederungen in Richtung der One Mobility GmbH und keinerlei Kürzungen/Einschränkungen im Bereich der Personenkassen bei ÖBB und anderen Unternehmen.
- Festlegung von allgemeinen Geschäftsbedingungen und Beförderungsbedingungen für das Klimaticket und Sicherstellung der Fahrgastrechte nach dem EisbBFG (ua Verspätungsentschädigung) unter Einbeziehung der BAK.
- Fahrgastrechte einheitlich auf hohem Niveau für den gesamten öffentlichen Verkehr (ÖV) verankern.
- Längerfristige Finanzierung (zumindest bis 2030) für das österreichweite Klimaticket und die Netzkarten auf Landesebene sicherstellen.
- Klimaticket allein bringt all jenen nichts, die kein (oder ein wenig attraktives) öffentliches Verkehrsangebot haben, daher muss weiter dringend in den ÖV investiert werden.

Zu den wesentlichen Bestimmungen des geplanten Entwurfs:

Die Einführung des Klimatickets als bundesweit gültige Netzkarte für den öffentlichen Verkehr wird von der BAK begrüßt und steht schon seit mehr als einem Jahr im Koalitionsabkommen der derzeitigen Bundesregierung. Insofern ist es demokratiepolitisch bedenklich, dass bei solch einem wichtigen und notwendigen Gesetz nur drei Tage Begutachtungsfrist – im Rahmen eines äußerst unüblichen Ausschussbegutachtungsverfahrens – eingeräumt werden. Das ist umso bedauerlicher, da damit möglicherweise viele Chancen vergeben werden. So wäre eine rechtzeitige und ernsthafte Einbindung nicht nur der Länder und Verkehrsverbände, sondern auch der Sozialpartnerorganisationen und insbesondere der BAK und des ÖGB sowie eine Einbeziehung der Oppositionsparteien wünschenswert gewesen, da es zum Klimaticket grundsätzlich große inhaltliche Übereinstimmung gibt. Durch die Nichtbeteiligung dieser Stakeholder wurde die Chance vertan, alle drei Stufen des sogenannten 1-2-3-Klimatickets umzusetzen statt nur ein bundesweites Klimaticket zu schaffen.

Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs in Österreich hat sich historisch entwickelt und ist deshalb sehr kompliziert und verschachtelt. Grundsätzlich ist zu hinterfragen, wieso ein kleines Land wie Österreich sieben Verkehrsverbände mit völlig unterschiedlichen Tarif- und Angebotsregelungen haben soll und ob eine zusätzliche Struktur neben den bestehenden

sieben Verkehrsverbänden, welche zudem zur Gründung von Tochtergesellschaften berechtigt sein soll, nicht unnötige Kosten verursacht. Man hätte die Einführung des Klimatickets auch als Chance sehen können, die gesamte Finanzierung auf nachvollziehbare, solide und langfristig gesicherte Beine zu stellen. Auch dies wurde somit verabsäumt. Das Klimaticket wird weitreichende Auswirkungen auf das gesamte Tarifgefüge haben. Es muss sichergestellt werden, dass trotz sinkender Einnahmen die Verkehrsdienstleistungen ausgebaut und nicht eingeschränkt werden. Dabei sollte bedacht werden, dass sowohl die COVID-19-Pandemie, als auch die Umsetzung der „Clean Vehicles Directive“ finanzielle Belastungen für das ÖV-System darstellen.

Die derzeit vorherrschende COVID-19-Pandemie hat zu einem allgemeinen Rückgang der Mobilität und noch viel stärker zu rückläufigen Zahlen bei den Fahrgästen des öffentlichen Verkehrs geführt. Dies hat einerseits mit der – fachlich nicht begründeten – Angst vor Ansteckung zu tun, aber auch damit, dass die vorherrschenden Zeitkartensysteme für Beschäftigte in – zeitweiser – Homeoffice nicht geeignet sind. In Zeiten wie diesen wären also variable Ticketarten bzw eine sehr günstige „1er-Stufe“ für ein ganzes Bundesland vordringlicher (beides haben fünf Bundesländer bisher verabsäumt) als eine „Flat Rate“ für ganz Österreich. Insofern ist es bedauerlich, dass nicht alle Stufen des Klimatickets gleichzeitig in ganz Österreich eingeführt werden. Hier sind aber aus Sicht der BAK vor allem die betreffenden Bundesländer in die Pflicht zu nehmen.

Die Gründung der „One Mobility GmbH“ erscheint der BAK als gangbarer Weg für den Vertrieb und die Abwicklung des Klimatickets zu sein. Allerdings sollte im Zusammenhang mit dem Vertrieb des Klimatickets unbedingt darauf geachtet werden, dass es auch ausreichende Möglichkeiten für den analogen Kauf gibt. Eingedenk der Schließungswelle bei Personenkassen an Bahnhöfen, muss rechtlich sichergestellt werden, dass das Klimaticket an allen Verkaufsstellen, die Tickets für den ÖV verkaufen, bezogen werden kann und dass dies weiterhin auch an Personenkassen möglich ist. In Wien beispielsweise verfügen die Wiener Linien über mehr Kundendienstschalter als die ÖBB. Weiters muss für alle Verkehrsunternehmen und Verbände sichergestellt werden, dass diese auch weiterhin ihre bisherigen KundInnen betreuen können und diskriminierungsfrei (auch ohne an der GmbH beteiligt zu sein) Zugang zu allen essentiellen Daten bekommen.

Damit das Klimaticket seine volle Wirkung entfalten kann und sich nicht nur auf Mitnahmeeffekte beschränkt, indem sich PendlerInnen und andere ÖV-StammkundInnen über eine Tarifsenkung freuen, müssen drei Voraussetzungen erfüllt werden:

- Auf ohnehin schon überlasteten Relationen muss es zu einer Ausweitung der Verkehre kommen. Das Klimaticket kann und darf den raschen Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots nicht ersetzen oder behindern.
- Laut ÖROK sind rund ein Fünftel der Bevölkerung nicht ausreichend an den öffentlichen Verkehr angebunden. Diese können keinen oder nur wenig Nutzen aus einem Klimaticket ziehen. Es müssen also vor allem in ländlichen Regionen die ÖV-Angebote dringend ausgebaut werden.

- Aus klimapolitischer Sicht ist es notwendig, Maßnahmen zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs auch durch geeignete, verteilungspolitisch unbedenkliche Maßnahmen zur Verringerung des Kfz-Verkehrs zu ergänzen und so den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu forcieren.

Zum Bundesgesetz über die Errichtung einer One Mobility GmbH:

In § 1 Abs 3 wird eine Veräußerung von 74 Prozent der Bundesanteile an der Gesellschaft an „andere Gebietskörperschaften, Verkehrsunternehmen, die direkt oder indirekt zu 100 vH im Eigentum von Gebietskörperschaften sind oder von solchen kontrolliert werden“ ermöglicht. Das bedeutet, dass sinnvollerweise dem Bund auch in Zukunft eine Sperrminorität erhalten werden muss. Aus Sicht der BAK ist nicht nachvollziehbar, warum überhaupt andere (öffentliche) Eigentümer zugelassen werden sollen und wieso dem Bund nicht zumindest eine Mehrheitseigentümerschaft dauerhaft zugestanden werden soll, zumal die Finanzierung und Verantwortung für das österreichweite Klimaticket ausschließlich beim Bund liegt. Da aber dieser Vertriebsgesellschaft möglicherweise auch bei den weiteren Schritten (1er- und 2er-Ticket) eine wichtige Rolle zukommen könnte und dabei die Länder eine größere Verantwortung übernehmen müssten, ist eine Beteiligung der Länder (und ihrer Verbünde bzw von weiteren öffentlichen Verkehrsunternehmen) auch an der Gesellschaft in Zukunft sicher vertretbar.

Um kein Machtungleichgewicht oder eine Blockade in der Gesellschaft zuzulassen, muss aus Sicht der BAK jedoch auch sichergestellt werden, dass außer dem Bund kein anderer künftiger Eigentümer der Gesellschaft eine Sperrminorität erlangen kann.

Da anzunehmen ist, dass sich der Bund für den Aufbau dieser neuen Gesellschaft des Know-how seines größten Verkehrsunternehmens ÖBB bedienen wird, fordert die BAK, dass es bei allfälligen Teilausgliederungen aus den ÖBB-Unternehmen in Richtung der neuen Gesellschaft keinesfalls zu Verschlechterungen für davon betroffene MitarbeiterInnen kommen darf und dass die Gründung der neuen One Mobility GmbH auch nicht zu weiteren Reduktionen im Bereich der Personenkassen oder der übrigen Vertriebswege der ÖBB (und anderer Verkehrsunternehmen) führen darf.

Zum Klimaticketgesetz:

Der Bund ist aufgrund der Kompetenzverteilung nicht für die Tarifgebung im Öffentlichen Personenah- und -regionalverkehr zuständig. Vor diesem Hintergrund ist es richtig, dass der Bund mit den Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften und Gebietskörperschaften das bundesweite Klimaticket nur im Wege von vertraglichen Vereinbarungen einführen kann. Dies sollte auch schon in § 1 (Zweck) deutlich festgehalten werden.

Für erlösverantwortliche sowie kommerzielle Personenverkehrsunternehmen (insbesondere für Eisenbahnen) ist dies im Wege einer Verordnung der Bundesministerin/des Bundesministers gemäß § 1 Abs 1 in Verbindung mit § 3 des Bundesgesetzes über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 – ÖPNRV-G 1999) und Artikel 3 Abs 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des europäischen Parlaments und des Rates (PSO) möglich. In einer derartigen Verordnung muss auch festgelegt werden, welche Möglichkeiten der Durchsetzung der Ticketanerken-

nung gegenüber Verkehrsunternehmen bestehen, die sich nicht am Klimaticket beteiligen wollen.

Die in § 1 verankerte Verordnung soll nähere Bestimmungen über den Geltungsbereich und die Tarifbestimmungen der Jahresnetzkarte erlassen. Außerdem soll „der räumliche, verkehrliche, persönliche und zeitliche Geltungsbereich des Klimatickets sowie die Tarifgestaltung, insbesondere Preise, Kundengruppen und Geschäftsbedingungen für den Erwerb des Klimatickets“ in dieser Verordnung bestimmt werden. Dabei geht es beispielsweise um Stornierungs- und Kündigungsmöglichkeiten, Verlängerung, Datenschutz, Kontrolle, Verspätungsentschädigung, Fahrgastrechte etc. Die BAK ersucht zu diesem Punkt jedenfalls darum, aktiv in die Gestaltung einbezogen zu werden.

In diesem Zusammenhang wird auch darauf hingewiesen, dass es durch das neue Klimaticket auch zu zahlreichen Veränderungen für PendlerInnen kommen wird, die ihre aktuellen Jahreskarten in den Verbänden durch das für sie in sehr vielen Fällen eindeutig billigere Klimaticket ersetzen werden. Die BAK fordert jedenfalls, dass etwa die Verspätungsentschädigung nach § 4 Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtesgesetz (EisbBFG) auch für das österreichweite Klimaticket gelten soll. Außerdem sollte die Chance endlich genutzt werden, auch allgemein für den öffentlichen Verkehr in ganz Österreich in gleicher Weise gültige Beförderungsbedingungen mit einheitlichen Fahrgastrechten auf einem hohen Niveau zu verankern.

Die Umsetzung des Klimatickets ist nur im Einvernehmen mit den Bundesländern und den kommunalen Verkehrsunternehmen möglich. Aus Sicht der BAK ist es bedauerlich, dass das positive Vorhaben des Klimatickets nicht dazu genutzt wurde, die Struktur der sehr komplexen Besteller- und Finanzierungsstruktur des ÖV in Österreich auf gänzlich neue, zukunftsweisende und kundenfreundliche Beine zu stellen und eine Gesamtreform in Angriff zu nehmen. Dennoch ist festzuhalten, dass schon allein das bundesweite Österrichticket für sehr viele PendlerInnen in Österreich eine deutliche Ersparnis bedeutet und die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs auch für den Freizeit- und Urlaubsverkehr steigern wird.

Zur Finanzierung des Klimatickets sind neben den Ticketerlösen nach § 2 ausschließlich „Zuwendungen des Bundes nach Maßgabe der im jährlichen Bundesfinanzgesetz für diese Zwecke vorgesehenen Mittel“ vorgesehen. Aus Sicht der BAK muss seitens des Bundes die Finanzierung jedenfalls längerfristig – etwa bis 2030 im Rahmen der Klimaschutzmaßnahmen des Bundes – ausreichend sichergestellt werden, das gilt auch für das 2er- und das 1er-Ticket, wobei dafür die Länder ebenfalls in der Pflicht sind.

Die BAK ersucht um Berücksichtigung ihrer Anliegen und Anregungen.

