

Österreichisches Parlament
Dr. Karl Renner-Ring 3
1010 Wien

Per E-Mail:
Stellungnahmen.Verkehrsausschuss@parlament.gv.at

Abteilung für Rechtspolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T +43 (0)5 90 900-4026 | F +43 (0)5 90 900-243
E rp@wko.at
W <https://news.wko.at/rp>

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
GZ: 13460.0060/1-1.3/21	Rp 25980/01/2021/VO/Sa	4026	22.3.2021
16.3.2021	Mag. Victoria Oeser		

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, dem dazu eingebrachten Abänderungsantrag und der dazu eingebrachten Ausschussfeststellung

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken für die Möglichkeit zur Äußerung und nehmen zum gegenständlichen Antrag wie folgt Stellung.

I. Allgemeines

Wir begrüßen die Initiative der Bundesregierung zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs durch das sogenannte Klimaticket. Unsere Mitgliedsunternehmen der Verkehrsbranche gelten als internationale Vorreiter in Sachen leistbarer, flächendeckender und nachhaltiger öffentlicher Verkehr. Sie leisten einen wesentlichen Anteil zu einem nachhaltigen Mobilitätssystem in Österreich und bekennen sich dazu, das Vorhaben mit Know-how und durch Kooperation zu unterstützen.

Für die erfolgreiche, nachhaltige und zügige Umsetzung des Klimatickets bedarf es einer engen Zusammenarbeit aller Anspruchsgruppen und Expertise aus den ausführenden Unternehmungen und Verbänden - dies umso mehr, als über die geplante One Mobility GmbH ein bedeutender Teil der gesamten österreichweiten Verbundeinnahmen gehandelt werden soll. Aus unserer Sicht wäre es daher besser gewesen, statt Einbringung eines Initiativantrags zur Erlassung eines Gesetzes, einen regulären Begutachtungsprozess einzuleiten und eine Wirkungsfolgenabschätzung hinsichtlich budgetärer Auswirkungen vorzulegen.

II. Im Detail

Zum Bundesgesetz über die Errichtung einer One Mobility GmbH (One Mobility Gesetz)

Beteiligung an der One Mobility GmbH

Die Gründung einer Trägergesellschaft, der One Mobility GmbH, scheint ein nachvollziehbarer und zweckmäßiger Schritt. Die Möglichkeit zur Beteiligung der Gebietskörperschaften, Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften usw. an der Gesellschaft, um ihr Mitgestaltungsrecht zu sichern, sehen wir grundsätzlich positiv. Um jedoch Wettbewerbsnachteile zu verhindern, wäre die Möglichkeit der Übertragung von Anteilen an der One Mobility GmbH nicht nur an Verkehrsunternehmen, die im Eigentum des Bundes oder Gebietskörperschaften sind, wünschenswert, sondern auch an private Verkehrsunternehmen.

In den Rückmeldungen einiger Landeskammern wurde auch die mit der Schaffung der Trägergesellschaft einhergehende Zentralisierung (unter anderem auch beim zukünftigen Fahrscheinvertrieb) problematisiert. Es wird befürchtet, dass die großen Player mehr profitieren werden bzw. dass Busunternehmen gegenüber Bahnunternehmen benachteiligt werden könnten. Um die regionalen Aspekte auch zukünftig zu wahren, soll demnach jedes Bundesland einen Sitz im Aufsichtsrat der One-Mobility-GmbH haben, der von einem Verkehrsunternehmen aus dem jeweiligen Verkehrsverbund besetzt wird.

Diskriminierungsfreier Vertrieb

Ein diskriminierungsfreier Vertrieb - wie bei den Verhandlungen zwischen dem Bund und unseren Mitgliedsunternehmen zugesichert - sollte im Gesetz durchgängig festgelegt werden, findet sich jedoch nicht durchgehend im Entwurf wieder. So wird z.B. in § 2 Abs. 1 Z 1 nicht von einem diskriminierungsfreien Vertrieb gesprochen, wohingegen dieser in Z 2 ausdrücklich erwähnt wird. Ziffer 1 sollte daher wie folgt abgeändert werden: **„Sicherstellung eines diskriminierungsfreien und unternehmensübergreifenden Vertriebs für eine österreichweite Jahresnetzkarte für den öffentlichen Personenverkehr.“**

Aus wettbewerbsrechtlichen Gründen ist es aus unserer Sicht erforderlich, dass auch Nicht-One-Mobility-Gesellschaftern von Beginn an ein entsprechender Zugang zu relevanten Daten zur Verfügung gestellt wird. In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass die Einrichtung von Schnittstellen zum Datenaustausch für Nicht-One-Mobility-Gesellschafter fehlt. Diese stellt jedoch eine notwendige Bedingung für eine diskriminierungsfreie Teilnahme am Klimaticket ohne Beteiligung an der One Mobility Gesellschaft dar und wurde im Rahmen der Verhandlungen vom Bund auch zugesagt. § 2 Abs. 1 Z 3 sollte daher folgendermaßen abgeändert werden:

„Sicherstellung eines ~~einheitlichen und~~ kundenfreundlichen Zugangs zu Produkten im Zusammenhang mit der Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs durch Bereitstellung und Weiterentwicklung diskriminierungsfreier und unternehmensübergreifender technischer Lösungen insbesondere für

- a) unternehmensübergreifendes Kundenkonto
- b) kanalübergreifenden Vertrieb
- c) Kundenservice und
- d) Rechnungslegung und Abwicklung von Zahlungen“

Bei der Möglichkeit der freiwilligen Nutzung des Vertriebs eigener Tarifprodukte von Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften bzw. Verkehrsunternehmen über die One Mobility GmbH muss jedenfalls der Schutz von sensiblen Kundendaten gewährleistet sein.

Ermächtigung zur Gründung weiterer Gesellschaften und zum Beteiligungserwerb

In § 2 Abs. 2 wird festgelegt: *„Die Gesellschaft ist berechtigt, zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben Tochtergesellschaften zu gründen und Beteiligungen an Gesellschaften zu erwerben.“* Es besteht unserer Ansicht nach die Gefahr, dass die Übersichtlichkeit verloren geht, Synergien wieder verspielt werden, der Personalaufwand weiter erhöht und damit der Kostenrahmen gesprengt wird. Die Ermächtigung der One Mobility GmbH, weitere Gesellschaften zu gründen, sollte daher als zu weitreichend und als auch nicht zielführend hinterfragt werden. Die Ermächtigung zum Beteiligungserwerb sollte ebenfalls hinterfragt werden, da sie mit dem Grundsatz der Unparteilichkeit in Konflikt stehen könnte, wenn die One Mobility GmbH zwischen Unternehmen agieren muss, an denen sie nicht beteiligt ist, und solchen, an denen sie beteiligt ist.

Finanzierung

In § 3 Z 4 wird festgehalten: *„Der Bund hat an die Gesellschaft zum Zeitpunkt ihres Entstehens einen einmaligen Betrag in der Höhe von 6.000.000 Euro zu leisten.“* Diese Errichtungskosten von 6.000.000 Euro sind nicht nachvollziehbar erklärt und sollten daher hinterfragt werden.

Zum Bundesgesetz über die Einführung des Klimatickets (Klimaticketgesetz)

Natürlich ist ein attraktives öffentliches Verkehrsangebot aus Kundensicht wichtig. Dabei hängt die Annahme des Angebots nicht alleine von attraktiver Tarifgestaltung, sondern auch von den Fahrplanangeboten, den Frequenzen und der allfälligen Stornierungsmöglichkeit bei geänderten Rahmenbedingungen ab. Es gilt jedoch auch zu berücksichtigen, dass massiv subventionierte Tarife im Schienen- und Kraftfahrlinienverkehr nicht nur Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr haben, sondern - wie schon am Top-Jugendticket gesehen - die Nachfrage im Gelegenheitsverkehr stark beeinträchtigen können. Hinsichtlich der Finanzierungskosten ist außerdem anzumerken, dass ein attraktives Verkehrsangebot auch ohne völlige Entwertung von Leistung und Gegenleistung möglich sein kann, wie das Beispiel der Schweiz zeigt.

Inhaltlich kann in der Kürze nur festgestellt werden: In § 3 wird festgelegt, dass die Finanzmittel gemäß § 2 unter anderem für die *„Kosten der Abgeltungen an die Betreiberinnen/Betreiber von Verkehrsdienste im Zusammenhang mit den Jahreskarten“* zu verwenden sind. Hier ist klar festzuhalten, dass durch Einführung des Klimatickets (insbesondere der Bundesländer-Tickets) starke Verwanderungen aus allen Ticketkategorien zu erwarten sind.

Wir schlagen daher die folgende Formulierung vor: *„Kosten der Abgeltungen für Einnahmenverluste der Betreiberinnen/Betreiber von Verkehrsleistungen im Zusammenhang mit der Einführung des Klimatickets“.*

Diese Einnahmenverluste sollten im Vorfeld entsprechend evaluiert werden, um den Finanzierungsbedarf annähernd beziffern zu können, und sodann jährlich durch den Bund gegenüber den Betreibern ausgeglichen werden.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Anmerkungen.

Freundliche Grüße

Dr. Harald Mahrer
Präsident

Karlheinz Kopf
Generalsekretär

