

Parlamentsdirektion

Per E-Mail: [Stellungnahmen.Verkehrsausschuss@parlament.gv.at](mailto:Stellungnahmen.Verkehrsausschuss@parlament.gv.at)

Rathaus

1082 Wien

Telefon: +43 1 4000 82349

Fax: +43 1 4000 99 82310

[post@md-r.wien.gv.at](mailto:post@md-r.wien.gv.at)[wien.gv.at](http://wien.gv.at)

MDR - 324331-2021-6

Wien, 19. März 2021

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesgesetz über die Errichtung einer One Mobility GmbH und das Bundesgesetz über die Einführung des Klimatickets erlassen werden (1275/A);  
Ausschussbegutachtung;  
Stellungnahme  
zu 13460.0060/1-1.3/2021

Zu der im Betreff genannten Ausschussbegutachtung erlaubt sich das Amt der Wiener Landesregierung die nachfolgende Stellungnahme abzugeben:

### **1) Zum gegenständlichen Initiativantrag vom 16. Februar 2021:**

#### 1) Im Hinblick auf das Bundesgesetz über die Errichtung einer One Mobility GmbH:

Eingangs wird von Seiten des Landes Wien festgehalten, dass die im vorliegenden Initiativantrag zum Ausdruck gebrachte Tarif- und Vertriebsreform im Bereich des Öffentlichen Personenregional- und -nahverkehrs (ÖPNRV) das Potential hat, langfristige finanzielle und verkehrspolitische Auswirkungen nicht nur für das Land Wien, sondern für die gesamte Republik Österreich zu haben, da bei dieser Angelegenheit augenscheinlich strategische Interessen des Bundes an einer Zentralisierung des bislang über die gemäß dem ÖPNRV-G 1999 eingerichteten Verkehrsverbünde der Länder föderal organisierten Öffentlichen Verkehrs im Vordergrund stehen. Es soll hier also in die von den Fahrgästen bestens akzeptierten und bereits seit Jahrzehnten bestehenden Strukturen ohne einen im Initiativantrag ersichtlichen qualitativen Mehrwert eingegriffen werden.

Damit einher gehen auch deutliche unionsrechtlich zweifelhafte Monopolisierungstendenzen in Richtung der Österreichischen Bundesbahnen, welche die Bundesverwaltung schon in den letzten Jahren auf vielen weiteren Ebenen verstärkt forciert hat. Diese Monopolisierungstendenzen kommen auch wiederum in dem gegenständlichen Gesetzesentwurf hinsichtlich der vorgesehenen Zentralisierung des Fahrscheinvertriebs bei einer noch zu errichtenden One Mobility GmbH zum Ausdruck, welche vordergründig nur das bestehende Vertriebssystem der ÖBB-Personenverkehr AG nutzen soll - im Übrigen ohne eine gesetzliche Anforderung im Initiativantrag zum geplanten One Mobility GmbH-Gesetz und ohne zuvor in einer wettbewerblichen Ausschreibung das beste Vertriebssystem auswählen zu müssen.

Verkehrsanbindung: Linie U2, Station Rathaus, Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 7.30 - 15.30 Uhr

Aus Sicht des Landes Wien wird in dem vorliegenden Entwurf eines One Mobility GmbH-Gesetzes deshalb grob verkannt, dass eine mit öffentlichen Steuergeldern finanzierte Kapitalgesellschaft, deren Gesellschaftszweck die Einrichtung und der Betrieb eines zentralen und neutralen Vertriebssystems für den Vertrieb des Klimatickets sein soll, entsprechende Vertriebslösungen für alle interessierten Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände anzubieten hat - und zwar unabhängig davon, ob jemandem die Stellung eines Eigentümers dieser Kapitalgesellschaft zukommt oder nur über einen Dienstleistungsvertrag die diesbezüglichen Vertriebslösungen nutzen möchte. Eine solche Differenzierung führt vor allem gegenüber den städtischen Verkehrsunternehmen, welche über eigene qualitativ sehr hochwertige dezentrale Vertriebssysteme verfügen, zu einer sehr krassen Wettbewerbsverzerrung, welche das geplante One Mobility GmbH-Gesetz wegen eines Verstoßes gegen die Art. 101 und 102 AEUV anfechtbar macht.

Die im Entwurf für das geplante One Mobility GmbH-Gesetz zum Ausdruck gebrachte Zentralisierung des Fahrscheinvertriebs kann deshalb von Seiten des Landes Wien nur dann unterstützt werden, wenn dessen Nutzung durch die städtischen Verkehrsunternehmen freiwillig ist und dadurch insbesondere nicht die bestehenden dezentralen Vertriebssysteme - ohne finanzielle Abgeltung durch den Bund - abgeschrieben werden müssten. Dies kann dadurch sichergestellt werden, dass das zentrale Vertriebssystem der geplanten One Mobility GmbH über technische Schnittstellen mit den bestehenden Vertriebssystemen der städtischen Verkehrsunternehmen verbunden wird, um einen gleichberechtigten Datenaustausch zu ermöglichen und damit den Fahrgästen ein Wahlrecht einzuräumen, welches Vertriebssystem sie nutzen möchten, um das Klimaticket zu beziehen. Diese Anforderung wäre daher auch in den gegenständlichen Gesetzesentwurf aufzunehmen.

Vor diesem Hintergrund werden die nachfolgenden Änderungen am Gesetzestext angeregt:

**§ 2 Abs. 1 (Änderung)** „Aufgaben der Gesellschaft sind **jedenfalls** [...]“

**§ 2 Abs. 1 Z 1 (Änderung)** „Organisation **des eines diskriminierungsfreien, unternehmensübergreifenden und kanalübergreifenden** Vertriebs einer **österreichweiten bundesweit geltenden** Jahresnetzkarte für den öffentlichen Personenverkehr“

**§ 2 Abs. 1 Z 2 (Änderung)** „Sicherstellung eines diskriminierungsfreien, **und** unternehmensübergreifenden **und kanalübergreifenden** Kundenservice für eine **österreichweite bundesweit geltende** Jahresnetzkarte für den öffentlichen Personenverkehr“

**§ 2 Abs. 1a (Neu)** „Unter diskriminierungsfreiem, unternehmensübergreifendem und kanalübergreifendem Zugang, Vertrieb und Kundenkonto sowie den dafür erforderlichen technischen Lösungen im Sinne des Abs. 1 wird insbesondere die verpflichtende Einrichtung von Schnittstellen durch die Gesellschaft für Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften und Verkehrsunternehmen zur Nutzung bestehender dezentraler Vertriebssysteme verstanden.“

2) Im Hinblick auf das Bundesgesetz über die Einführung des Klimatickets:

Eingangs ist festzuhalten, dass im Initiativantrag und den diesbezüglichen Erläuterungen keine Ausführungen zur bundesstaatlichen Kompetenzverteilung enthalten sind. Bekanntermaßen ist es ein

zentraler Grundsatz der bundesverfassungsrechtlichen Kompetenzverteilung, dass die Zuständigkeiten des Bundes in namentlich bezeichneten Kompetenztatbeständen begründet sein müssen.<sup>1</sup>

Aus Sicht des Landes Wien bestehen in diesem Zusammenhang gegen den ursprünglichen Initiativantrag vom 16. Februar 2021 jedenfalls schwerwiegende kompetenzrechtliche Bedenken, die auch schon gegenüber dem zuständigen Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie mehrfach kommuniziert wurden und an dieser Stelle auch im Rahmen der Ausschussbegutachtung bekräftigt werden sollen. Das diesbezügliche Rechtsgutachten des Amtes der Wiener Landesregierung, Magistratsdirektion – Geschäftsbereich Recht (GZ: MDR-970826-2020-4) vom 12. November 2020, welches in der Beilage übermittelt wird, kommt zu folgendem Ergebnis:

Entgegen dem bestehenden § 3 Abs. 4 iVm § 7 zweiter Satz ÖPNRV-G 1999 und der geltenden bundesstaatlichen Kompetenzverteilung soll im gegenständlichen Initiativantrag in der ursprünglichen Fassung vom 16. Februar 2021 gemäß § 1 Klimaticketgesetz zukünftig der/die Verkehrsminister/in die Rahmenbedingungen und die Tarifbestimmungen des „3er“-Tickets („Österreich-Ticket“ bzw. „Klimaticket“) per Verordnung österreichweit vorschreiben können.

Da die Regelungs- und Vollziehungskompetenz für Tarifregulierungen im städtischen ÖPNV allerdings aus Sicht des Landes Wien gemäß Art. 15 Abs. 1 B-VG eindeutig bei den Ländern liegt, stellt dies einen zentralisierenden Eingriff in die bestehende bundesstaatliche Kompetenzverteilung dar, welcher gemäß Art. 44 Abs. 2 B-VG der zwingenden Zustimmung des Bundesrates mit einer Zweidrittelmehrheit bedarf. In der ursprünglichen Ausgestaltung des Entwurfs des „Klimaticketgesetzes“ als einfaches Bundesgesetz wäre dieser somit evident verfassungswidrig.

Von Seiten des Landes Wien wird eine solche Änderung der bundesstaatlichen Kompetenzverteilung jedenfalls schon dem Grunde nach entschieden abgelehnt, sodass die Verordnungsermächtigung in § 1 Abs. 1 des geplanten Klimaticketgesetzes sich nicht auf städtische Verkehrsunternehmen beziehen darf um als einfaches Bundesgesetz beschlossen werden zu können.

Abschließend darf darauf hingewiesen werden, dass eine etwaige Änderung der bundesstaatlichen Kompetenzverteilung weder notwendig, noch zweckmäßig ist, um die im geplanten Klimaticketgesetz zum Ausdruck gebrachte ÖV-Tarifreform umsetzen zu können. Sämtliche Regelung über den Geltungsbereich und die Tarifbestimmungen können mit dem Land Wien und dessen städtischen Verkehrsunternehmen auch auf Basis einer einvernehmlichen vertraglichen Regelung mit dem Bund auf Augenhöhe umgesetzt werden.

## II) Zum Abänderungsantrag zum Initiativantrag vom 16. Februar 2021:

### 1) Im Hinblick auf das Bundesgesetz über die Errichtung einer One Mobility GmbH:

Die im gegenständlichen Abänderungsantrag dargestellten inhaltlichen Änderungen am Entwurf des One Mobility GmbH-Gesetzes reichen aus Sicht des Landes Wien jedenfalls nicht aus, um die oben unter Punkt I.1. dargestellten wettbewerbs- und kartellrechtlichen Bedenken auflösen zu können, sodass diese weiterhin bekräftigt werden müssen.

---

<sup>1</sup> Öhlinger, Die Verländerung der Wohnbauförderung, ÖZW 1988, 33 (41).  
Verkehrsanbindung: Linie U2, Station Rathaus, Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 7.30 - 15.30 Uhr

## 2) Im Hinblick auf das Bundesgesetz über die Einführung des Klimatickets:

Von Seiten des Landes Wien wird positiv zur Kenntnis genommen, dass in dem gegenständlichen Abänderungsantrag die Verordnungsermächtigung in § 1 Abs. 1 des geplanten Klimaticketgesetzes auf die in § 4 Z 2 leg. cit. genannten Verkehrsunternehmen eingeschränkt wird. Dadurch ist nunmehr im Sinne des oben ausgeführten Punkt 1.2. dieser Stellungnahme sichergestellt, dass mit den städtischen Verkehrsunternehmen in Wien bzw. mit dem Land Wien eine vertragliche Regelung hinsichtlich der Anerkennung und der Abgeltung des Klimatickets im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung zu treffen ist. Diese Vorgehensweise entspricht der geltenden bundesstaatlichen Kompetenzverteilung und gewährleistet die finanzielle Stabilität der städtischen Verkehrsunternehmen.

Aus legislativen Gründen wird diesbezüglich allerdings dringend angeregt, die folgende textliche Abänderung in § 1 Abs. 1 durchzuführen, um zu erwartende Missverständnisse über die Reichweite der Verordnungsermächtigung im Rahmen der Vollziehung des Klimaticketgesetzes zu vermeiden:

*„Das Gesetz regelt die Schaffung der Rahmenbedingungen zur Umsetzung einer bundesweit gültigen Jahresnetzkarte des Öffentlichen Personenverkehrs (Klimaticket). Die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie kann durch Verordnung nähere Bestimmungen über den Geltungsbereich gemäß § 4 Z 2 und die Tarifbestimmungen der Jahresnetzkarte gemäß § 4 Z 2 erlassen.“*

Abgesehen davon erlaubt sich das Land Wien zum § 4 Z 2 des geplanten Klimaticketgesetzes in der Fassung des Abänderungsantrags anzumerken, dass das Land Wien gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienstleistungen bei Eisenbahnverkehrsunternehmen (insbesondere bei der Wiener Lokalbahnen GmbH, der ÖBB-Personenverkehr AG und zukünftig auch der Raaberbahn AG) auf Basis von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen gemäß Art. 5 Abs. 1 PSO-VO 1370/2007/EG gemeinsam mit dem Bund beauftragt hat, welche eine Anerkennung der Verbundtarife der Verkehrsverbund Ost-Region GmbH zwingend vorsehen. Durch eine anderslautende Verordnung gemäß § 1 Abs. 1 des Klimaticketgesetzes würde folglich der Bund in die bestehenden zivilrechtlichen Vereinbarungen der Verkehrsverbund Ost-Region GmbH und der betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen eingreifen, was einen grundrechtlichen Eingriff in die Eigentums- und Erwerbsfreiheit darstellt, da die finanzielle Stabilität dieser Unternehmen gefährdet sein könnte.

Auch dieser grundrechtliche Eingriff ist aus Sicht des Landes Wien weder notwendig, noch zweckmäßig, um das österreichweite Klimaticket umsetzen zu können, da hier anstelle einer Verordnung auch vertragliche Regelungen mit der Verkehrsverbund Ost-Region GmbH hinsichtlich der Anerkennung des Klimatickets als Verbundtarif abgeschlossen werden könnten. Es wird daher die nachfolgende Abänderung des § 4 Z 2 des geplanten Klimaticketgesetzes dahingehend vorgeschlagen, dass nur die eigenwirtschaftlichen Eisenbahn- und Busverkehrsdienste unter die Verordnungsermächtigung gemäß § 1 Abs. 1 leg. cit. fallen:

*„Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie kommerzieller Eigenwirtschaftliche Personenverkehrsunternehmen Personenverkehrsdienste ausgenommen jener Personenverkehrsunternehmen gemäß Z 1 im Wege einer Verordnung der Bundesministerin/des Bundesministers gemäß § 1 in Verbindung mit Artikel 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des europäischen Parlaments und des Rates.“*

### III) Zur Ausschussfeststellung zum Initiativantrag vom 16. Februar 2021:

#### 1) Grundsätzliche Bemerkungen

Aus gegebenen Anlass hält das Land Wien an dieser Stelle ganz grundsätzlich fest, dass sich der Inhalt von Rechtsnormen in erster Linie aus dem kundgemachten Text ergibt, denn dies muss in einer Rechtsordnung, die eine Kundmachung aller Rechtsvorschriften zwingend als deren existenzielle Voraussetzung anordnet, als unzweifelhaft angenommen werden. Vor diesem Hintergrund wird darauf hingewiesen, dass es eine eigene Rechtsquelle „Ausschussfeststellung“ nicht gibt, sodass „Feststellungen“ in den Gesetzesmaterialien, welche im eklatanten Widerspruch zum Normtext stehen, als gesetzgeberische Unkultur zu betrachten sind. Der Bundesgesetzgeber sollte daher bestrebt sein, klare Regelungen zu schaffen und insbesondere Widersprüche zwischen dem Normtext und dessen Erläuterungen zu vermeiden.<sup>2</sup>

#### 2) Im Hinblick auf das Bundesgesetz über die Errichtung einer One Mobility GmbH:

Bezugnehmend auf die obigen Ausführungen unter Punkt I.1. sowie Punkt II.1. und um insbesondere die darin dargestellten schwerwiegenden wettbewerbs- und kartellrechtliche Bedenken entgegenzutreten zu können, wird angeregt, den zweiten und dritten Satz der Ausschussfeststellung wie folgt zu adaptieren:

„Die zu gründende Gesellschaft stellt ~~dabei ihren Gesellschaftern~~ digitale Vertriebslösungen (z.B. Apps, Webshops, Schaltermöglichkeiten) im Corporate Design des jeweiligen ~~Gesellschafter~~ Vertriebspartners zur Verfügung. ~~In weiterer Folge wird die zu gründende Gesellschaft und wird dabei gleichzeitig auch entsprechende technische Lösungen (z.B. sog. Schnittstellen und KundInnen-IDs) für Dritte und deren Vertriebskanäle die Anbindung und den Datenaustausch mit den dezentralen Vertriebssystemen der Vertriebspartner~~ zu diskriminierungsfreien und wettbewerbsneutralen Bedingungen bereitstellen.“

Abgesehen davon wird an dieser Stelle klarstellend darauf hingewiesen, dass die Aufgaben der geplanten One Mobility GmbH im Gesetz abschließend zu regeln sind. Insbesondere wird von Seiten des Landes Wien eine Zentralisierung des Vertriebs von regionalen Tarifprodukten strikt abgelehnt, sodass der fünfte Satz der Ausschussfeststellung wie folgt zu lauten hat:

„Mit Ausnahme des Klimaticket-Webshops ~~sind dürfen~~ keine eigenen kundenwirksamen Vertriebsaktivitäten der Gesellschaft ~~geplant durchgeführt werden.~~“

Abschließend wird angeregt, den Satz ~~„Darüber hinaus werden aus Sicht der Steuerzahler Synergien realisiert.“~~ ersatzlos zu streichen, da aus der Ausschussfeststellung nicht ersichtlich ist, um welche Synergieeffekte es hier konkret gehen soll und es aus Sicht des Landes Wien fraglich erscheint, ob durch eine zentrale Vertriebsorganisation des Bundes tatsächlich Kostenvorteile gegenüber den bereits seit Jahrzehnten bestehenden und von den Fahrgästen bestens akzeptierten dezentralen Vertriebsorganisationen der städtischen Verkehrsunternehmen realisiert werden können.

<sup>2</sup> Dazu treffend VfSlg 15.063/1997.

3) Im Hinblick auf das Bundesgesetz über die Einführung des Klimatickets:

In Übereinstimmung mit den obigen Ausführungen unter Punkt II.2. wird die folgende textliche Änderung im zweiten Satz der Ausschussfeststellung angeregt:

„Die Anerkennung in und Abgeltung von ~~Eisenbahnverkehrsunternehmen und kommerziellen eigenwirtschaftlichen~~, das heißt nicht von Verkehrsverbänden von der öffentlichen Hand auf Basis von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen beauftragten, ~~Busverkehr~~ ~~Personenverkehrsdiensten~~ soll im Wege der Verordnung erfolgen.“

Für den Landesamtsdirektor:

Mag. Christian Pecnik

Mag.<sup>a</sup> Patricia Sylvia Bukovacz, LL.M.  
Senatsrätin

Beilage:

(Rechtsgutachten des Amtes der  
Wiener-Landesregierung,  
Magistratsdirektion - Geschäftsbereich  
Recht, GZ: MDR-970826-2020-4)

Ergeht an:

1. Präsidium des Nationalrates
2. alle Ämter der Landesregierungen
3. Verbindungsstelle der Bundesländer
4. MA 5  
(zu MA 5 - 325682-21-6)

mit dem Ersuchen um Weiter-  
leitung an die einbezogenen  
Dienststellen

