



---

Rathaus, 1082 Wien

---

Telefon +43 (0)1 4000 89980  
Fax +43 (0)1 4000 7135  
post@staedtebund.gv.at  
www.staedtebund.gv.at

---

DVR 0656097 | ZVR 776697963

---

Unser Zeichen:  
60-08-(2020-1104)

---

bearbeitet von:  
Dipl.-Ing. Stephanie Schwer

---

elektronisch erreichbar:  
stephanie.schwer@staedtebund.gv.at

---

Stellungnahmen.Verkehrsausschuss@parlament.gv.at

Wien, 22. März 2021

**Betreff: Stellungnahme des  
Österreichischen Städtebundes zum  
Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem  
das Bundesgesetz über die Errichtung  
einer One Mobility GmbH und das  
Bundesgesetz über die Einführung des  
Klimatickets erlassen werden sollen**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Österreichische Städtebund bedankt sich für die Möglichkeit, zu den Entwürfen eines Bundesgesetzes über die Einführung des Klimatickets, sowie eines Bundesgesetzes über die Errichtung einer One Mobility GmbH im Rahmen der Ausschussbegutachtung eine Stellungnahme abgeben zu dürfen, obwohl durch den Verzicht auf ein ordentliches Begutachtungsverfahren eine breite Einbindung und Expertise derjenigen Stakeholder, die für die erfolgreiche Umsetzung des Klimatickets erforderlich sein werden, innerhalb dieser knappen Frist nur unzureichend erfolgen konnte.

Grundsätzliches

Die Einführung des Klimatickets wird als wichtiger Beitrag zur Erreichung der Klimaziele im Verkehr aus Sicht des Österreichischen Städtebundes jedenfalls unterstützt.

Eingangs muss angemerkt werden, dass Städte (vor allem jene mit mehr als 30.000 EW) den öffentlichen Verkehr maßgeblich aus den eigenen Budgets finanzieren. Der Zuschussbedarf beim Öffentlichen Verkehr liegt in Höhe von ca. 40 % und stieg allein in den fünf Jahren von 2014 bis 2019 um über ein Drittel. Zurzeit leisten die Länder – wenn überhaupt – sehr geringe Zuzahlungen zur ÖV-Infrastruktur (0-3%, nur im Falle Innsbrucks 12%). Die österreichischen Städte investieren daher in hohem Maße in den ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) und tragen dadurch wesentlich zu einer hohen Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger einer ganzen Stadtregion bei.

Sowohl der laufende Betrieb als auch die Investitionen im ÖPNV stellen die Städte dabei vor große finanzielle Herausforderungen, da die Städte immer stärkere Zuschüsse im ÖPNV-Bereich leisten, ohne die Mehrausgaben im Rahmen ihrer zentralörtlichen Funktion im Finanzausgleich entsprechend abgegolten zu bekommen. Auch die Kompetenz zu Organisation, Planung, Bestellung und Finanzierung des Öffentlichen Stadtverkehrs liegt gemäß ÖPNRV-G bei den demokratisch legitimierten Städten (in ihrer Rolle als „Gemeinden“) im eigenen Wirkungsbereich. Die Städte finanzieren, bestellen oder betreiben den städtischen öffentlichen Verkehr und sind auch zuständige örtliche Behörde im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 (PSO-VO).

Letztendlich findet sich auch die potentielle KundInnenbasis für das Klimaticket vor allem in den Städten, die auch über das Know-How, den direkten KundInnenkontakt, entsprechende Marketingkanäle und nicht zuletzt die verkehrsplanerische Expertise auf lokaler Ebene verfügen, um das Klimaticket zu einem Erfolg für alle - vor allem die BürgerInnen machen zu können.

Ausgehend von dieser städtischen Position erlauben wir uns die Einschätzung, dass es eines rechtssicheren, praktikablen Vorgehens mit Planungs- und Finanzierungssicherheit für die Städte und deren städtische Verkehrsunternehmen bedarf, damit die Einführung des Klimatickets zu der angestrebten Erfolgsgeschichte werden kann.

In zahlreichen Gesprächen und auch Stellungnahmen hat der Österreichische Städtebund bereits vorgeschlagen, dass bereits mit dem bestehenden Rechtsrahmen das Auslangen gefunden werden kann, indem der Bund mit den Städten und Ländern als Aufgabenträgern jeweils eine Vereinbarung über die Einführung des Klimatickets und den finanziellen Ausgleich schließt. Mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf wird deutlich, dass sich der Bund vom rein



konsensbasierten Vorgehen offenbar verabschiedet und aus strategischen Gründen eine Zentralisierung im Bereich des Öffentlichen Verkehrs vorzieht. Der Österreichische Städtebund möchte hier nachdrücklich darauf drängen, dass die Einführung des Klimatickets - allen strategischen Überlegungen des Bundes zum Trotz – jedoch in erster Linie so zu erfolgen hat, dass die Bedürfnisse der KundInnen im Mittelpunkt stehen.

#### Zu den Punkten im Einzelnen:

##### 1. Bundesgesetz über die Einführung des Klimatickets

###### Geltungsbereich, Tarifbestimmungen

Der Österreichische Städtebund begrüßt die Abänderungsanträge vom 16.03.2021 insbesondere jene in §1 Abs. 1 und §4 Z1 sowie Z2, verweist jedoch auf die Dringlichkeit weiterer Klarstellungen im Gesetzestext im Sinne der Rechtssicherheit.

Insbesondere muss außer Streit gestellt werden, dass die avisierte Verordnungsermächtigung hinsichtlich Geltungsbereich und Tarifbestimmungen nicht im Widerspruch zur Kompetenzverteilung gemäß Art. 15 Abs. 1 B-VG steht.

Nach der herrschenden Rechtsauffassung ist der Landesgesetzgeber (nicht der Bundesgesetzgeber) zuständig für Tarife, die den lokalen und regionalen öffentlichen Verkehr betreffen. Diese fallen eindeutig in die Gesetzgebungs- und Vollziehungskompetenz der Länder gemäß Art. 15 Abs. 1 B-VG (wie auch versteinierungstheoretischen Untersuchung der Stadt Wien, Magistratsdirektion – Geschäftsbereich Recht (GZ: MDR-970826-2020) eindeutig belegen, welche dem BMK im Rahmen der „Konsultation“ zum Klimaticket im Oktober 2020 zur Kenntnis gebracht wurde). Diese Zuständigkeit der Länder findet sich auch in § 3 Abs 4 iVm § 7 S 2 ÖPNRV-G 1999 wieder.

Entgegen der bestehenden Kompetenzverteilung soll gemäß § 1 Klimaticketgesetz zukünftig der/die Verkehrsminister/in die Rahmenbedingungen und die Tarifgestaltung des „3er“-Tickets per Verordnung vorschreiben können. Nach unserer Rechtsauffassung müsste der vorliegende Gesetzesentwurf daher formell als Verfassungsgesetz im Nationalrat beschlossen werden und bedarf darüber hinaus der Zustimmung des Bundesrates gem. Art. 44 Abs. 2 B-VG, sollte es nicht zu weiteren Änderungen am Gesetzestext kommen.

Die vorliegenden Entwürfe müssen wie folgt abgeändert werden, um die derzeitige Kompetenzverteilung unberührt zu lassen und als einfache Bundesgesetze beschlossen werden zu können.

Wir schlagen daher – im Sinne der Rechtssicherheit und Verfassungskonformität des Klimaticketgesetzes - die Einfügung eines neuen § 1a vor:

(1) Dieses Gesetz findet keine Anwendung auf Personenverkehrsunternehmen und Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften, die direkt oder indirekt im Eigentum von einem oder mehreren Ländern oder einer oder mehrerer Gemeinden stehen oder von solchen kontrolliert werden.

(2) Um den Geltungsbereich des Klimatickets auch auf solche Personenverkehrsunternehmen zu erstrecken, bedarf es einer Vereinbarung zwischen der Bundesministerin / des Bundesministers für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und der jeweils zuständigen regionalen oder lokalen Gebietskörperschaft.

### Finanzierung

Das Klimaticket stellt eine zentrale Klimaschutzmaßnahme im Verkehrsbereich dar. Daraus ergibt sich, dass eine nachhaltige Finanzierung über einzelne Legislaturperioden hinaus sichergestellt werden muss. Jedenfalls müssen in den Vereinbarungen der Städte mit dem Bund gem. §4 Z 1 auch über die Valorisierung der Abgeltungszahlungen Regelungen getroffen werden.

Aktuell haben sich durch die Pandemie die Einnahmen aus den Ticketverkäufen stark reduziert. Das ÖV-Angebot wurde dabei bewusst über dem tatsächlichen Bedarf gehalten, um die Sicherheit und den Komfort für die Fahrgäste möglichst hoch zu halten. Jedoch sind mit den ausbleibenden Fahrgästen auch wesentliche Bestandteile der Einnahmen eingebrochen. Für die Städte gibt es – anders als in Deutschland, wo 2020 bereits ein ÖV-Rettungsschirm in Höhe von 2,2 Mrd. Euro beschlossen wurde - seitens des Bundes jedoch keine entsprechenden Unterstützungen für den öffentlichen Verkehr.

Vor diesem Hintergrund erscheint es umso dringlicher, die Finanzierung des Klimatickets nachhaltig abzusichern und auch die Auswirkungen des 1er und 2er Tickets zu berücksichtigen. Die durch das Klimaticket induzierte massive Tarifabsenkung im nationalen Maßstab wird sich unvermeidbar auf das Tarifniveau in den Ländern und damit auch auf das Tarifniveau in den Städten auswirken. Dies wird sowohl bei den Erlösen als auch bei der Nachfrage massive Auswirkungen haben. Kosten ergeben sich dabei einerseits in Form



eines Erlösentgangs durch eine bundesweite Absenkung des Tarifniveaus. Mittel- bis langfristig werden sich aufgrund der, durch das Klimaticket induzierten, höheren ÖV-Nachfrage Folgekosten in Form zusätzlich benötigter ÖV-Infrastrukturen bzw. ÖV-Angebote in den Stadtregionen ergeben.

Aus diesen Gründen ist es unerlässlich, auch eine **Regelung hinsichtlich der durch das Klimaticket induzierten Folgekosten** zu treffen. Mittelfristig und dauerhaft bedarf es einer im bundesweiten Vergleich **gerechten, transparenten und unbürokratischen Finanzierungsgrundlage für den städtischen ÖPNV**.

Der Bund muss verbindlich zusichern, dass an der **Erarbeitung einer langfristig tragbaren Finanzierungsstruktur für den ÖPNV in Österreich gearbeitet wird und ein dahingehender Gesetzesschluss über welchen eine dauerhafte und verlässliche Grundfinanzierung der Aufgaben der Städte im ÖPNV geregelt und langfristig abgesichert werden kann, noch in der aktuellen Legislaturperiode gefasst wird**.

Aus Sicht des Österreichischen Städtebundes muss im gegenständlichen Gesetz ein entsprechender Passus zwingend aufgenommen werden, um die Zustimmungsfähigkeit des Österreichischen Städtebundes zum vorliegenden Gesetzesentwurf zu gewährleisten.

Der Österreichische Städtebund verweist an dieser Stelle auch auf den Beschluss der LandesfinanzreferentInnenkonferenz vom 25.09.2020 (GZ: VSt-3518/44), der wie folgt lautet: *„Die Landesfinanzreferentenkonferenz sieht es bei der geplanten Einführung eines österreichweiten Ticket- und Tarifsystems auf drei Ebenen (ein Bundesland, zwei Bundesländer, österreichweit; „1-2-3-Ticket“) als eine unbedingt erforderliche Grundvoraussetzung an, dass die Länder intensiv und vor allem gleichberechtigt in den Planungs- und Umsetzungsprozess eingebunden werden. Dabei erscheint es der Landesfinanzreferentenkonferenz unabdingbar, nicht alleine das österreichweite Ticket („3er“-Ticket) voranzutreiben, sondern dieses immer in Kombination mit anderen Netzkarten („1er“- und „2er“-Ticket) gemeinsam zu entwickeln und umzusetzen, die finanziellen Auswirkungen aller Fahrkartenarten auf die Partner zu berücksichtigen und diese vor Inkrafttreten des „3er“-Tickets vertraglich gemeinsam festzulegen.*

*Aus Sicht der Landesfinanzreferentenkonferenz ist in diesem Zusammenhang weiters zu berücksichtigen:*

- *Eine maßgebliche Rolle des Bundes bei der Finanzierung der notwendigen Angebotsausweitungen im Öffentlichen Verkehr (Schiene, Bus, Stadtverkehr) und die Kompensation der Einnahmenausfälle bzw sämtlicher wirtschaftlicher Ausfälle, die durch die Einführung eines österreichweiten Ticket- und Tarifsystems auf drei Ebenen (ein Bundesland, zwei Bundesländer, österreichweit) entstehen, ist notwendig. Eine konsensuale Indexierung der Tickets ist dabei unbedingt erforderlich.*
- *Eine Gleichbehandlung aller Bundesländer durch den Bund hinsichtlich der Finanzierung ist verfassungsrechtlich geboten, sodass auch Vorleistungen einzelner Bundesländer (zB durch die bereits frühzeitige Einführung regionaler Netzkarten) gebührend zu berücksichtigen sind. Eine maßgebliche Rolle des Bundes bei der Finanzierung der notwendigen Angebotsausweitungen im Öffentlichen Verkehr (Schiene, Bus, Stadtverkehr) und die Kompensation der Einnahmenausfälle bzw. sämtlicher wirtschaftlicher Ausfälle, die durch die Einführung eines österreichweiten Ticket- und Tarifsystems auf drei Ebenen (ein Bundesland, zwei Bundesländer, österreichweit) entstehen, ist notwendig. Eine konsensuale Indexierung der Tickets ist dabei unbedingt erforderlich.“*

## 2. Bundesgesetz über die Errichtung einer One Mobility GmbH

Der Entwurf zu einem Bundesgesetz über die Errichtung einer One Mobility GmbH sieht vor, dass sich neben dem Bund auch andere Gebietskörperschaften beteiligen dürfen, deren Anteile 25% nicht überschreiten dürfen. Gemeinsam mit von ihm kontrollierten Gesellschaften (ÖBB, Graz Köflach Bahn, usw), kann sich der Bund weitere 25% und damit in einfacher Art und Weise mittelbar die Mehrheit und alle damit verbundenen Rechte und Möglichkeiten innerhalb der Gesellschaft sichern.

Grundsätzlich muss angemerkt werden, dass Zweifel dahingehend bestehen, ob der Staat überhaupt den Vertrieb für sich beanspruchen kann, ohne selbst ein Verkehrsunternehmen zu sein. Gemäß der aktuellen Rechtslage (Kraftfahrliniengesetz, Eisenbahngesetz) obliegt der Vertrieb in erster Linie den gewerblichen Verkehrsunternehmen im Zusammenhang mit der Ausübung des Personenbeförderungsgewerbes. Aus Sicht des Österreichischen Städtebundes wäre eine rechtliche Prüfung dieses Sachverhalts angebracht.





Der Österreichische Städtebund stellt darüber hinaus fest, dass durch die vorliegenden Gesetzesentwürfe eine Monopolstellung des Bundes geschaffen wird, welche die Mitgestaltungsmöglichkeiten jener Städte, die eine Beteiligung eventuell mittelfristig in Betracht ziehen würden, stark einschränkt und auch wettbewerbsrechtlich in zweifacher Hinsicht bedenklich erscheint.

Zum einen wird durch die Anteile des Bundes und die von ihm kontrollierten Gesellschaften ein Kartell geschaffen, das Beschlüsse über die Interessen der anderen Gesellschafter hinweg ermöglicht.

Zum anderen errichtet der Bund mit der One Mobility GmbH ein Vertriebsmonopol, das in der derzeit vorliegenden Form auch nicht wettbewerbsneutral ist. Der Österreichische Städtebund hält an dieser Stelle fest, dass durch die skizzierte Art und Weise der Ausgestaltung der One Mobility GmbH im vorliegenden Gesetzesentwurf ein Verstoß gegen die Artikel 101 und 102 AEUV vorliegt, was sich negativ auf die Rechtssicherheit der Umsetzung auswirkt.

#### Diskriminierungsfreiheit, kartellrechtliche Vereinbarkeit:

Um einen Einklang mit Wettbewerbs- und Kartellrecht herzustellen muss wie folgt gewährleistet werden:

- Gegenseitigkeit beim Vertrieb: alle beteiligten Verkehrsunternehmen sollen das Klimaticket auch von Beginn an selbst vertreiben dürfen und zwar
- unter freiwilliger Nutzung der nationalen Vertriebsinfrastruktur und des gemeinsamen nationalen, wettbewerbsneutralen Hintergrundsystems
- unabhängig davon, ob die jeweilige Gebietskörperschaft bzw. das jeweilige städtisch Verkehrsunternehmen Anteile an der One Mobility GmbH hält, oder lediglich über eine vertragliche Regelung das Vertriebssystem in Anspruch nehmen möchte.
- Diese Möglichkeit ist den Verkehrsunternehmen von Beginn an einzuräumen.

Der diskriminierungsfreie Vertrieb des Klimatickets auch durch Verkehrsunternehmen, die nicht an der One Mobility GmbH beteiligt sind, wurde den Städten in den Verhandlungen stets zugesichert.

Ein gemeinsamer KundInnen-Login ist essentiell, damit die städtischen Verkehrsunternehmen diskriminierungsfrei am Klimaticket teilnehmen und dieses vertreiben können. Dabei ist die Beibehaltung der KundInnenbeziehung und -daten von essentieller Bedeutung. Neben der flexiblen Handhabung mit

unterschiedlichen multimodalen Anbietern, ist für die städtischen Verkehrsunternehmen der direkte Kontakt mit den KundInnen notwendig. Um die gewohnt hohe Servicequalität beibehalten zu können, müssen die Zuständigkeit für die KundInnen und die entsprechenden KundInnendaten im jeweils eigenem Vertriebssystem verbleiben. Durch eine technische Schnittstellenanbindung und einen gemeinsamen KundInnen-Login muss dies auch jenen Verkehrsunternehmen ermöglicht werden, die kein Partner der One Mobility sind.

Um in Gesetzesrang zu gewährleisten, dass auch jenen Verkehrsunternehmen, die sich nicht an der One Mobility GmbH beteiligen wollen oder können, ein im Einklang mit den unionsrechtlichen Vorgaben wettbewerbsrechtlich diskriminierungsfreier Datenzugang gewährt wird, müssen folgende Adaptierungen in Form eines neuen § 2 Abs. 1a zwingend vorgenommen werden:

NEU § 2 Abs.1a: „Unter diskriminierungsfreiem, unternehmensübergreifendem und kanalübergreifendem Zugang, Vertrieb und Kundenkonto sowie den dafür erforderlichen technischen Lösungen im Sinn des Abs. 1 wird insbesondere die verpflichtende Einrichtung von Schnittstellen durch die Gesellschaft für Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften und Verkehrsunternehmen verstanden.“

Auch bedarf es einer Nachschärfung in Hinblick auf die Aufgaben der Gesellschaft in § 2. Abs. 1. Durch die gewählte Formulierung: „Aufgaben der Gesellschaft sind jedenfalls“ [...] Organisation des Vertriebs einer österreichweiten Jahresnetzkarte für den öffentlichen Personenverkehr [...]“ könnte impliziert werden, dass davon auch der Vertrieb von regionalen Tickets umfasst ist.

Regionale Tickets sollten jedoch nicht automatisch über die One Mobility GmbH vertrieben werden, da die Aufrechterhaltung der direkten KundInnenbeziehung zwischen städtischen Verkehrsunternehmen, Verbundorganisation und ihren Fahrgästen im Sinne der KundInnenzufriedenheit und damit der KundInnenbindung essenziell ist.

Die Formulierung müsste daher heißen: „§ 2. Abs. 1 NEU: „Aufgaben der Gesellschaft sind ~~jedenfalls~~“ (das Wort „jedenfalls“ wäre zu streichen.)

Erforderlich wäre zudem auch eine entsprechende Klarstellung in § 2 Abs. 1 Z1 wie folgt: „*Organisation ~~des~~ eines diskriminierungsfreien,*





unternehmensübergreifenden und kanalübergreifenden Vertriebs einer österreichweiten bundesweit geltenden Jahresnetzkarte für den öffentlichen Personenverkehr.“

Auch eine Änderung in § 2 Abs. 1 Z 2 wäre wie folgt vorzunehmen:  
 „Sicherstellung eines diskriminierungsfreien, ~~und~~  
 unternehmensübergreifenden und kanalübergreifenden Kundenservice für  
 eine österreichweite bundesweit geltende Jahresnetzkarte für den öffentlichen  
 Personenverkehr.“

#### Ausschussfeststellung:

Eingangs soll darauf hingewiesen werden, dass eine Ausschussfeststellung keine eigene Gesetzesmaterie oder Rechtsquelle darstellt, weshalb jedenfalls zusätzlich zu den aus Sicht des Städtebundes erforderlichen Änderungen der Ausschussfeststellung im Sinne der Rechtssicherheit (Vereinbarkeit Wettbewerbsrecht, Kartellrecht) jedenfalls auch eine Adaptierung des Gesetzestextes zum Entwurf zu einem Bundesgesetz über die Errichtung einer One Mobility GmbH wie oben skizziert zu erfolgen hat.

#### Zum Text der Ausschussfeststellung im Speziellen:

Vor dem Hintergrund der erwähnten kartell- und wettbewerbsrechtlichen Bedenken begrüßt der Österreichische Städtebund die Feststellung des Verkehrsausschusses hinsichtlich der Bereitstellung der Vertriebskanäle der One Mobility GmbH über technische Lösungen zu diskriminierungsfreien und wettbewerbsneutralen Bedingungen für Dritte.

Jedenfalls sollten im Sinne der Kundinnen und Kunden der städtischen Verkehrsunternehmen und mit Blick auf die Diskriminierungsfreiheit beim Vertrieb noch folgende Klarstellungen in der Ausschussfeststellung erfolgen:

- ➔ Die Schnittstellenanbindung soll den Datenaustausch und den dezentralen Ticketverkauf ermöglichen
- ➔ Der damit ermöglichte digitale Vertrieb muss von Beginn an (also zeitgleich) auch Nicht-One Mobility Gesellschaftern ermöglicht werden.
- ➔ Dazu muss es von Beginn an eine gemeinsame KundInnen-ID und ein gemeinsames KundInnen-Login geben, damit sich Kunden nicht erneut bei den städtischen Verkehrsunternehmen anmelden müssen (um z.B. Bike-Sharing nutzen zu können) und es nicht zur Produktion unzähliger Duplikate kommt. Die für Vertrieb, Kundenservice, Validierung und Abgeltung erforderlichen Kunden- und Vertriebsdaten sind daher unter Einhaltung hoher Datenschutz-Standards auf Basis vertraglicher Vereinbarungen gem. Art. 28 DSGVO den Verkehrsverbänden und Verkehrsunternehmen gleichberechtigt zur Verfügung zu stellen.

- One Mobility soll ausschließlich das Klimaticket und Produkte der One Gesellschafter verkaufen können. Jedoch nicht – automatisch - die Tarifprodukte lokaler Dritter.
- Die Finanzierung der One Mobility GmbH muss – nach einer Anstoßfinanzierung - über die Gesellschaft sichergestellt werden.

Diesen Ansprüchen könnte durch folgende textliche Änderungen an der Ausschussfeststellung gerecht werden:

„Die zu gründende Gesellschaft stellt dabei ~~ihren Gesellschaftern~~ digitale Vertriebslösungen (z.B. Apps, Webshops, Schalterlösungen) im Corporate Design des jeweiligen ~~Gesellschafters~~ 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.“

Weiters wäre klarzustellen, dass durch die One Mobility GmbH keine regionalen Tickets vertrieben werden dürfen:

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

Auch fordert der Österreichische Städtebund nach Abstimmung mit seinen Mitgliedern eine Streichung des Satzes: „Darüber hinaus werden aus Sicht der Steuerzahler Synergien realisiert.“ So dürften die avisierten Einsparungen in erster Linie auf Bundesebene angesiedelt sein, da der Bund mit dem vorliegenden Gesetz über die Einführung der One Mobility GmbH den unlauteren Versuch unternimmt, den ÖBB-Ticketshop (das Vertriebssystem der ÖBB-PV AG) und dessen exorbitante Errichtungskosten in Höhe von 131 Mio. € (gemäß Rechtshofbericht aus dem Jahr 2018) auf die anderen Player – allen voran die städtischen Verkehrsunternehmen zu überwälzen. Der ÖBB-Ticketshop wurde ohne vorherige wettbewerbliche Ausschreibung und ohne Mitgestaltungsmöglichkeiten der Städte entwickelt, die ihrerseits über eine ausgezeichnete Vertriebsstruktur verfügen, die auch von den Fahrgästen gut angenommen und geschätzt wird (zuletzt auch in Form der Apps „WienMobil“, „LinzMobil“, „GrazMobil“, „LinzMobil“ und „KlagenfurtMobil“ usw).



Abschließend möchten wir nochmals festhalten, dass das Ziel der Einführung des Klimatickets aus Sicht des Österreichischen Städtebundes unterstützt wird!

Der Österreichische Städtebund ersucht um die Berücksichtigung der eingebrachten Änderungsvorschläge im Sinne einer im Rahmen der derzeitigen Kompetenzverteilung rechtssicheren, nachhaltig finanzierbaren und diskriminierungsfreien Ausgestaltung des Klimatickets.

Mit freundlichen Grüßen

OSR Mag. Dr. Thomas Weninger, MLS  
Generalsekretär