

**Rechnungshof  
Österreich**

Unabhängig und objektiv für Sie.

Parlamentsdirektion  
Parlamentsgebäude  
1017 WienWien, 22. März 2021  
GZ 303.267/001–P1–3/21**Ausschussbegutachtung zu dem Antrag 1275/A, dem dazu vorliegenden Abänderungsantrag  
und der dazu eingebrachten Ausschussfeststellung**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Rechnungshof dankt für den mit E-Mail vom 16. März 2021, GZ: 13460.0060/1–1.3/2021, übermittelten, im Betreff genannten Antrag und nimmt hiezu aus der Sicht der Rechnungs- und Gebarungskontrolle wie folgt Stellung:

**1. Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs und Klimaschutz**

In seinem Bericht „Luftverschmutzung durch Verkehr – Ausgewählte Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität“ (Reihe Bund 2021/7) weist der RH darauf hin, dass der Anteil des Verkehrs an den nationalen Treibhausgas-Emissionen (inklusive Emissionshandel) laut Klimaschutzbericht 2018 rd. 29 % betrug, wobei der Straßenverkehr (und hier insbesondere der PKW-Verkehr) als Hauptemittent galt. Im Nicht-Emissionshandelsbereich belief sich der Anteil des Sektors Verkehr an den Treibhausgas-Emissionen auf rd. 45 %. Der RH betonte in diesem Zusammenhang, dass im Verkehrsbereich das größte Reduktionspotenzial für klimarelevante Emissionen besteht; dieses sollte im Hinblick auf die Vorgaben des Klimaschutzes ausgeschöpft werden (TZ 9.2). Er hielt fest, dass Maßnahmen zum Aus- bzw. Umbau und zur Verbesserung der Servicequalität des öffentlichen Verkehrs sowohl positive Auswirkungen im Hinblick auf den Klimaschutz als auch für die Luftqualität nach sich ziehen können (TZ 43.2).

Generell weist der RH vor dem Hintergrund seiner laufenden Prüfungstätigkeit im Bereich „Klimaschutz“ auf die in Österreich nach wie vor hohen Treibhausgas-Emissionen hin: Seit dem Jahr 2017 verfehlt Österreich den gemäß Klimaschutzgesetz vorgeschriebenen Zielpfad zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen (Nicht-Emissionshandelsbereich). Dies lag insbesondere an den steigenden Treibhausgas-Emissionen im Sektor Verkehr, die zu deutlichen Überschreitungen der vorgegebenen Sektorziele führten. Der RH sieht in der Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs eine Möglichkeit zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen.

Zusammenfassend ist aus der Sicht des RH anzumerken, dass die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs jedenfalls für die Erreichung der für Österreich verbindlichen Klimaziele von Relevanz ist. Durch die nun vorgeschlagene Regelung wird die o.a. Empfehlung des RH somit berücksichtigt. Inwiefern (und wie rasch) die im vorliegenden Entwurf vorgesehenen Maßnahmen allerdings tatsächlich Wirkung entfalten, ist noch nicht abschätzbar.

## 2. Zur Vereinfachung der Tarifstrukturen im öffentlichen Verkehr

Das Klimaticketgesetz regelt die Schaffung der Rahmenbedingungen zur Umsetzung einer bundesweit gültigen Jahresnetzkarte des Öffentlichen Personenverkehrs (Klimaticket). In seinem Bericht „Ticket-Vertriebssystem der ÖBB-Personenverkehr AG“ (Reihe Bund 2018/66) hat der RH dem BMK empfohlen, dass – in Zusammenarbeit mit Anbietern öffentlicher Verkehrsdienste wie insbesondere der ÖBB-Personenverkehr AG, den Verkehrsunternehmen der Städte sowie den Verkehrsverbänden – mittelfristig auf eine Vereinfachung der Tarifstrukturen im öffentlichen Verkehr Österreichs hinzuwirken wäre. Eine wirksame Entflechtung der komplexen Tarifstrukturen würde auch die Bedienung des ÖBB-Ticketshops erleichtern und die Transparenz der Ticketpreise im Interesse der Fahrgäste erhöhen. Zugleich könnten die Kosten für Entwicklung, Tests und Wartung des ÖBB-Ticketshops gesenkt werden (TZ 15.2).

Weiters hat der RH dem BMK und der ÖBB-Personenverkehr AG empfohlen, im Sinne eines effizienten Mitteleinsatzes den ÖBB-Ticketshop als Basis für eine gemeinsame Vertriebsplattform oder jeweils als individuelle Vertriebsplattform für andere öffentliche Mobilitätsanbieter (etwa Verkehrsverbände und städtische Verkehrsunternehmen) nutzbar zu machen. Dabei wäre eine – für die jeweiligen Anforderungen optimierte – Benutzeroberfläche bereitzustellen, um für die Fahrgäste österreichweit eine ähnliche Bedienlogik zu gewährleisten. Die Gestaltung der Benutzeroberfläche wäre zentral in einer Arbeitsgruppe zu definieren, um die Benutzerführung einheitlich weiterzuentwickeln. Darüber hinaus wäre bei Bedarf der Eigentümer des ÖBB-Ticketshops zu ändern, um allfällige Bedenken bezüglich der Neutralität des ÖBB-Ticketshops als österreichweite Vertriebsplattform für öffentliche Mobilitätsangebote auszuräumen (TZ 25.2).

Im Bericht „Ticket-Vertriebssystem der ÖBB-Personenverkehr AG; Follow-up-Überprüfung“ (Reihe Bund 2021/6) empfahl der RH dem BMK neuerlich, mittelfristig auf eine Vereinfachung der Tarifstrukturen im öffentlichen Verkehr Österreichs hinzuwirken. Das BMK gab in seiner Stellungnahme an, das Projekt ONE mobility weiter voranzutreiben. Das Projekt ONE mobility zielt auf die Schaffung und gemeinsame Steuerung bzw. Nutzung eines neutralgestellten Vertriebssystems ab (TZ 2).

Der RH wertet die nun vorgeschlagenen Regelungen als Berücksichtigung seiner o.a. Empfehlungen.

## 3. Zu den finanziellen Auswirkungen der geplanten Maßnahmen

Die Erläuterungen enthalten keine Ausführungen zu den gesamten finanziellen Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen. Dem Entwurf lässt sich lediglich entnehmen, dass der Bund einmalig 6 Mio. EUR für die Finanzierung der One Mobility GmbH leisten soll (Investitionen in IT-Lösungen für



GZ 303.267/001-P1-3/21

3

den Vertrieb des Klimatickets, gemeinsame Rechnungslegungs- und Zahlungsabwicklung, Kosten zur rechtlichen und technischen Integration weiterer Gesellschafter – § 3 Z 4 des One Mobility Gesetzes). Jedoch werden weder die Kosten der Finanzierung des Klimatickets, die über Zuwendungen des Bundes nach Maßgabe der im jährlichen Bundesfinanzgesetz für diese Zwecke vorgesehenen Mittel sowie Einnahmen aus dem Verkauf der Jahreskarten erfolgen soll, noch die Kosten für die in den Erläuterungen angesprochene Vereinheitlichung des Ticketing im öffentlichen Verkehr dargelegt.

Da diese finanziellen Auswirkungen weder geschätzt noch beziffert werden, hält der RH fest, dass der übermittelte Entwurf insbesondere hinsichtlich seiner finanziellen Auswirkungen nicht abschließend beurteilt werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

Die Präsidentin:  
Dr. Margit Kraker

F.d.R.d.A.:  
Beatrix Pilat