

KAMMER FÜR ARBEITER
UND ANGESTELLTE FÜR WIEN

PROTOKOLL
der 3. Sitzung im Jahr 2021 des
Ausschusses für Verkehr
am 10.06.2021, 9:45 Uhr
MS Teams Videokonferenz

Anwesend:

Ausschussvorsitzender:

KR Helmut Gruber

Mitglieder:

KR Sandro Beer, KR Christian Berhart, KR Peter Dyduch, KR Karl Frint, KR Johanna Klco,
KR Vera Koller, KR Werner Stepanowsky, KR Leopold Wurm, KR Robert Wurm

Stellvertreter:

KR Erich Edelmaier, KR Richard Köhler, KR Erwin Pleßl, KR Gerhard Schneider, KR Walter Tiefenbacher

Entschuldigt:

Mitglieder:

KR Andreas Gollner

Stellvertreter:

KR Angela Graf, KR Olivia Janisch, KR Sabine Letz, KR Michael Oberlechner

Nicht Entschuldigt:

Mitglieder:

KR Alois Bachmeier

Stellvertreter:

KR Cornelia Lamm, KR Christian Lindmeier, KR Christian Schuster

Tagesordnung

TOP 1: **Genehmigung des Protokolls der letzten Sitzung vom 18.03.2021**

TOP 2: **Begutachtungen**

a) Stellungnahmen vor dem Ausschusstermin

- Fiaker- und Pferdewagenmiettarif
- Bundesgesetz, mit dem das Führerscheingesetz und die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert werden
- EU-Konsultation zur Folgenabschätzung für die Überarbeitung der TEN-V-Verordnung
- Kabinenluftqualität in Verkehrsflugzeugen
- Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 geändert wird
- EU-Konsultation Soziale Dimension des EU-Verkehrssystems
- Bundesgesetz, mit dem ein Bundesgesetz über die Beschaffung und den Einsatz sauberer Straßenfahrzeuge (Straßenfahrzeug Beschaffungsgesetz) erlassen wird
- Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, mit der die Mauttarifverordnung 2020 geändert wird
- Bundesgesetz, mit dem das Luftfahrtgesetz geändert wird
- Bundesgesetz, mit dem das Flughafenentgeltgesetz geändert wird

TOP 3: **Berichte**

- 1-2-3-Klimaticket

TOP 4: **Allfälliges**

- Veranstaltungen

Der **Ausschussvorsitzende KR Gruber** begrüßt die Mitglieder des Ausschusses sowie die MitarbeiterInnen des AK-Büros und dankt für die gute Organisation der Online-Sitzung. Er stellt erfreut fest, dass der Ausschuss beschlussfähig ist. **Koll Leodolter** ersucht um Ergänzung der Tagesordnung durch zwei Stellungnahmen: „Bundesgesetz, mit dem das Luftfahrtgesetz geändert wird“ und „Bundesgesetz, mit dem das Flughafenentgeltegesetz geändert wird“, die erst nach Versendung der Einladung hinzugekommen sind.

Die anwesenden Ausschussmitglieder sind mit der Erweiterung **einstimmig einverstanden**.

TOP 1

Genehmigung des Protokolls der letzten Sitzung vom 18.03.2021

Das **Protokoll vom 18.03.2021** wird von den **anwesenden Ausschussmitgliedern einstimmig angenommen**.

TOP 2

Begutachtungen

a) Stellungnahmen vor dem Ausschusstermin

Koll Artner-Severin berichtet über den **Fiaker- und Pferdemitwagentarif** (Stn-Datum: 29.03.2021): Die letzte Erhöhung des Fiaker- und Pferdemitwagentarifes erfolgte im Jahr 2012. Im Hinblick auf die erfolgte Preisentwicklung und den mit der Pferdehaltung verbundenen Kosten erscheint diese Erhöhung gerechtfertigt. Die AK Wien stimmt dem Antrag der Fachgruppe der Wirtschaftskammer Wien, den Höchsttarif für die „Große Stadtrundfahrt“ (§ 2 Abs 1) von derzeit 80,- Euro auf 95,- Euro zu erhöhen, zu.

Koll Hajdarevic berichtet über das **Bundesgesetz, mit dem das Führerscheingesetz und die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert werden** (Stn-Datum: 14.04.2021): Ziel der beiden Gesetzesnovellen sind Verschärfungen bei der Sanktionierung von Schnellfahren. Die Entziehungszeiten der Lenkberechtigung für Schnellfahren werden deutlich erhöht und der Beobachtungszeitraum, nach dessen Verstreichen ein Delikt wieder als Erstdelikt gilt, wird verlängert. Geschwindigkeitsüberschreitungen ab 80 km/h innerorts und 90 km/h außerorts (statt bisher 90 km/h und 100 km/h) und illegale Straßenrennen gelten jedenfalls als „unter besonders gefährlichen Verhältnissen“ begangen und haben nunmehr Nachschulungen zur Folge. Im Wiederholungsfall innerhalb von vier Jahren ist ein amtsärztliches Gutachten samt verkehrspsychologischer Untersuchung vorzulegen. Grundsätzlich befürwortet die AK die in den Novellen vorgeschlagenen Erhöhungen der Sanktionen gegen das Schnellfahren. Darüberhinausgehend sollten weitere Maßnahmen ergriffen werden, wie eine bundesweite Vereinheitlichung der Strafkataloge für Anonym- bzw Organstrafverfügungen, eine generelle Abschaffung der Geschwindigkeitstoleranzen bei der Sanktionierung oder die Beschlagnahme des Fahrzeugs bei sehr hohen Geschwindigkeitsübertretungen. Auch eine stärkere Anbindung der Strafhöhe an die Einkommensverhältnisse sollte angedacht werden, damit die Strafen für Raser nicht bei den einen abschreckende Wirkung haben. Koll Ruziczka ergänzt, dass das

Inkrafttreten ab 01. Juli 2021 hätte erfolgen sollen, nachdem jedoch der letzte parlamentarische Verkehrsausschuss ausgefallen ist, ist noch nicht klar, wann das Gesetz verabschiedet wird.

Koll Lahounik berichtet über die **EU-Konsultation zur Folgenabschätzung für die Überarbeitung der TEN-V-Verordnung** (Stn-Datum: 03.05.2020): Die Europäische Kommission hat bereits im Dezember angekündigt die Regelungen zu den Transeuropäischen Verkehrsnetzen (TEN) zu überarbeiten. Dazu hat sie eine Konsultation gestartet. Seitens der BAK wird der Ausbau der Transeuropäischen Verbindungen begrüßt. Es bedarf aber in jedem Fall eine stärkere Berücksichtigung der Rechte der ArbeitnehmerInnen, insbesondere bei Entlohnungsfragen („gleicher Lohn am gleichen Ort“) und den Einsatzbedingungen (Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten, Nächtigungsmöglichkeiten, Ausstattung der Parkplätze usw). Zudem ist den Städten, dort entstehen 80-90 % der Verkehre, mehr Aufmerksamkeit zu widmen und sind die Tacktknoten für den Personenverkehr abzusichern. Es wird angeregt, die Phyrn-Schober-Tauern-Achse in die prioritären Projekte aufzunehmen. Erste Gespräche mit Abgeordneten des Europäischen Parlaments haben dazu bereits stattgefunden.

Koll Artner-Severin berichtet über die Stellungnahme **Kabinenluft in Verkehrsflugzeugen an Austrian Standards International** (Stn-Datum: 19.04.2021): Obwohl die BAK grundsätzlich eine verbindliche gesetzliche Regelung für notwendig erachtet, hat sie aufgrund der großen Bedeutung für das fliegende Personal und Flugpassagiere auch auf dieser Ebene Stellung genommen. Die BAK begrüßt im Hinblick auf die Komplexität der Luftfahrt und die schwerwiegenden gesundheitlichen Gefahren aufgrund verunreinigter Kabinenluft den vorliegenden Normenvorschlag als wichtigen ersten und notwendigen Schritt. Das aktuelle Design von Flugzeugen bewirkt, dass luftgetragene chemische Arbeitsstoffe bzw Agenzien von den Triebwerken in die Belüftung gelangen und von den Insassen eingeatmet werden. Schon seit mehreren Jahrzehnten stehen diese Expositionen (wie Triebwerksöl, Hydraulikflüssigkeit, Enteismittel und Abgase) im dringenden Verdacht, auch schwerwiegende Gesundheitsschäden am Nervensystem zu verursachen. Viele Untersuchungen und Berichte, die bis in die 1950er Jahre zurückreichen, haben dies wissenschaftlich untermauert. Flugunfalluntersuchungsbehörden, die Luftfahrtaufsichtsbehörden der EU und der USA, wie auch die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) haben zwischenzeitlich anerkannt, dass eine Verunreinigung der Zapfluft, welche über die Triebwerke angesaugt wird, die Kabinenluft kontaminiert und somit die Flugsicherheit gefährden kann. Dennoch gibt es bis dato noch keine angemessene Regelung, um das fliegende Personal bzw die Flugpassagiere vor kontaminierter Lüftungsluft in Flugzeugen zu schützen. Der vorliegende europäische Norm-Entwurf hat sich daher dankenswerterweise – unter Berücksichtigung der aktuellen und noch in der Erarbeitung befindlichen rechtlichen Rahmenbedingungen – zur Aufgabe gemacht, die Luftfahrtbranche in die Lage zu versetzen, ihrer Verpflichtung nachzukommen, die darin besteht, eine für die Luftfahrzeugbesatzung und die Passagiere sichere und die Gesundheit nicht gefährdende Umgebung zu schaffen. Aufgrund der Komplexität der Wechselwirkungen der luftgetragenen chemischen Arbeitsstoffe bzw Agenzien, die von den Triebwerken in die Belüftung gelangen, musste zwar noch auf eindeutige Referenzwerte verzichtet werden. Dennoch ist der vorliegende Entwurf durch die Normierung von Vorsorge- und Kontrollverfahren geeignet, das Gefahrenpotential abzustellen bzw zu minimieren.

Koll Greil berichtet über das **Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 geändert wird** (Stn-Datum: 10.05.2021): Der Gesetzesentwurf setzt die Richtlinie über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden

Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union (EETS-RL) in innerstaatliches Recht um. Zum einen schafft er die Voraussetzungen für EETS Anbieter (= Dienstleister, mit dem ein/e StraßennutzerIn mit nur einem Mautgerät und einem Vertrag die Maut in zumindest vier Mitgliedstaaten der EU entrichten kann), zum anderen errichtet er einen grenzüberschreitenden Austausch der Behörden von Daten über Kfz-ZulassungsbesitzerInnen in allen EU-Mitgliedstaaten, für deren Fahrzeug eine Mautprellerei festgestellt wurde. Letzteres basiert auf einem bereits bestehenden Austausch-System bei Verkehrssicherheitsdelikten („EUCARIS“). Dieses sieht behördliche Regelungen für die grenzüberschreitende Zustellung von Anonymverfügungen und Verwaltungsstrafen vor, eine behördliche Vollstreckungspflicht von in anderen EU-Ländern begangenen Mautdelikten ist jedoch nicht vorgesehen. Die BAK-Stellungnahme kritisiert vor allem die fehlende Datenschutzqualität bei manchen EETS-Mautgeräten, die eine totale Echt-Zeitüberwachung von BerufslenkerInnen für Unternehmen ermöglichen. Das neue Austauschverfahren von nationalen Behörden bei Mautdelikten wird dagegen begrüßt.

In der **Diskussion** stellt **KR Behart** die Frage, was passiert, wenn eine ausländische Strafe nicht bezahlt wird. **Koll Greil** antwortet, dass zwar die österreichische Behörde nichts unternehmen wird, eine künftige Strafe im Ausland aber dadurch steigen würde. Allerdings ist das von Land zu Land sehr unterschiedlich geregelt. Der Vorteil für AutofahrerInnen liegt aber darin, dass es zu einer zuverlässigen Zustellung kommt und damit böse Überraschungen bei erneutem Auslandsbesuch vermieden werden können. Wenn es sich um (ausländische oder inländische) Mietwagen handelt, wird sich der Vermieter jedenfalls an die Mieter wenden und dort auf die Bezahlung der Strafe bestehen.

Koll Högelsberger berichtet über die **EU-Konsultation zu Soziale Dimension des EU-Verkehrssystems** (Stn-Datum: 07.05.2020): Die Europäische Kommission vergibt eine Studie über die „Soziale Dimension“ des zukünftigen europäischen Verkehrssystems (Jänner bis Dezember 2021). Dazu wurde ein Fragebogen an Stakeholder – so auch an die AK – über Themen und Einschätzungen ausgesandt. Dabei wurde abgefragt, wie sich die Kriterien Leistbarkeit, Verlässlichkeit und in Bezug zu den folgenden vier „Megatrends“: (1) Dekarbonisierung, (2) Digitalisierung und Automatisierung, (3) Alterung der Gesellschaft und (4) Corona-Pandemie, der Zugang für folgende spezielle VerkehrsteilnehmerInnen ändern werden:

- „Nicht-Digitale“
- Mobilitätseingeschränkte
- Bewohner*innen von abgelegenen Regionen
- Frauen & Mädchen
- Kinder & Jugendliche
- arme Menschen

Unsere Antworten konzentrierten sich auf die Aspekte Arbeitsbedingungen für Verkehrsbeschäftigte und zukünftige Ausbildungserfordernisse, Berufsbilder und eine Absage an weitere Liberalisierungen, sowie dem Erhalt der Direktvergabe bei Zugverkehr und interne Betreibern. Denn nur öffentlicher Verkehr (am besten im öffentlichen Besitz) sorgt für leistbare Mobilität. Weiters sieht die AK in attraktiven und sicheren Gehsteigen und Radwegen ein hohes Potential und fordert eine „Mobilitätsgarantie“ (abseits des eigenen Pkw) für ländliche Gebiete. Das „Abflachen“ der Verkehrsspitzen wird auch nach Corona eine Notwendigkeit bleiben.

Koll Greil berichtet über das **Bundesgesetz, mit dem ein Bundesgesetz über die Beschaffung und den Einsatz sauberer Straßenfahrzeuge (Straßenfahrzeug Beschaffungsgesetz oder SFBG) erlassen wird** (Stn-Datum: 12.05.2021): Der Gesetzesentwurf setzt die sogenannte „Clean Vehicles Directive“ in nationales Recht um. Öffentliche Auftraggeber müssen demnach bei öffentlichen Personenverkehren ab einem Jahresdurchschnittswert von mindestens 1.000.000,- Euro oder 300.000 km bei der Beschaffung von Neufahrzeugen eine Mindestquote an sauberen Fahrzeugen erfüllen. Bei der Auftragsvergabe im klassischen Bereich (va Gebietskörperschaften) bzw bei Sektorenauftraggebern (öffentlich beherrschte Unternehmen bei Energie, Post, Verkehr, Hafen und Flughäfen) gilt diese Quote ebenfalls. Die Referenzzeiträume sind 2021 bis 2025 und der 2026 bis 2030. Die BAK sieht die EU-Vorschrift sehr kritisch, weil die Quote besonders für den stadregionalen Busverkehr kostenintensiv ist. Dieser Kostendruck gefährdet den Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie die Arbeitsbedingungen von ÖV-Beschäftigten. In der umfangreichen BAK-Stellungnahme wird der Bund aufgefordert, die öffentlichen Gebietskörperschaften bei der Quotenerfüllung auch im Zeitraum nach 2025 zu unterstützen. Außerdem fordert die BAK, dass die Lieferkettenproblematik und soziale Kriterien bei der Beschaffung Berücksichtigung finden müssen.

In der anschließenden **Diskussion** äußern einige Kammerräte (**KR Robert Wurm, KR Behart, KR Frint**) besorgt über die möglichen Schwierigkeiten bei batterieelektrischen Bussen (va Gefährlichkeit von Bränden) und die mangelnde Gesamtbetrachtung beim ökologischen Fußabdruck von E-Fahrzeugen. **Ausschussvorsitzender KR Gruber** drückt seine Hoffnung aus, dass rasch die notwendige technische Infrastruktur zu Bekämpfung von Bränden bei E-Bussen ausgebaut wird. **Koll Högelsberger** verweist darauf, dass das Recycling der Batterien eigentlich kein offenes Thema ist und **Koll Greil** berichtet, dass auf EU-Ebene Verhandlungen über eine EU-Batterienverordnung laufen. **KR Leopold Wurm** berichtet, dass beim geplanten Einsatz von E-Bussen in Wien noch nicht alles (Infrastruktur, Standorte etc) endgültig festgelegt ist.

Koll Greil berichtet über die **Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, mit der die Mauttarifverordnung 2020 geändert wird** (Stn-Datum: 26.05.2021): Das Bundesstraßenmautgesetz (BStMG) wurde dieses Jahr dahingehend geändert, dass emissionsfreie Fahrzeuge (= Elektro- oder Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb) mit über 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht bei der Lkw-Maut begünstigt werden. Demnach kann der Tarif zu Gunsten dieser Fahrzeuge bis zu 75 % (bisher 50 %) unter dem höchsten Tarif für Fahrzeuge mit der schlechtesten EURO-Emissionsklasse festgesetzt werden. Die nun vorliegende Mauttarifverordnung nützt diesen Spielraum ab 1. Juli 2021 maximal aus. Aufgrund der geringen Anzahl dieser Fahrzeuge hat diese Verordnung aber keine nennenswerte Auswirkung auf Mauteinnahmen, Wirtschaft und Umwelt. Die BAK-Stellungnahme kritisiert den Symbolcharakter dieser Verordnung ohne jegliche Auswirkung auf Wirtschaft und Umwelt.

Koll Artner-Severin berichtet über das **Bundesgesetz, mit dem das Luftfahrtgesetz geändert wird** (Stn-Datum: 08.06.2021): Die BAK hat vorliegende Einladung zur Begutachtung gleichzeitig mit der Aufforderung zur Begutachtung des Bundesgesetzes, mit dem das Flughafenentgeltgesetz geändert wird, mit einer einwöchigen Stellungnahmefrist, in die ein Feiertag und ein Zwickeltag fällt, erhalten. Die BAK hat die viel zu kurze eingeräumte Frist zur Begutachtung der vorliegenden Novelle vehement kritisiert und in diesem Zusammenhang auf das entsprechende Rundschreiben des Verfassungsdienstes (GZ BKA-600.614/0002-V/2/2008) verwiesen, nach dem Begutachtungsfristen so zu bemessen sind, dass den zur Begutachtung eingeladenen Stellen eine Frist von wenigstens sechs Wochen zur Verfügung steht. Das Ersuchen, die Frist für die Begutachtung beider Entwürfe wenigstens

um eine weitere Woche zu verlängern, um der BAK – unter absoluter Priorisierung dieser Begutachtungen – die Möglichkeit einzuräumen, qualifiziert Stellung zu nehmen und somit die Interessen der von ihr zu vertretenden ArbeitnehmerInnen einbringen zu können, wurde vom BMK abgelehnt. Vor diesem Hintergrund sah sich die BAK nur zu einer ersten Einschätzung der Novelle ohne Anspruch auf eine abschließende Stellungnahme in der Lage. Laut Erläuterungen ist das Ziel der vorliegenden Novelle Anpassungen an das Unionsrecht, aber auch die Weiterentwicklung des nationalen Regelungsbereichs aufgrund von Erfahrungen in der Vollziehungspraxis sowie der Judikatur der Verwaltungs- und Höchstgerichte, die Beseitigung von Unklarheiten und Redaktionsversehen, wie Verwaltungsvereinfachungen. Aus Sicht der BAK ist jedenfalls zu kritisieren, dass die in der Novelle vorgeschlagene Frist von vier Wochen nach Erhalt der Mitteilung gemäß § 35 Abs 1 über die festgestellte Untauglichkeit jedenfalls zu kurz bemessen ist. Die Frist ist auf mindestens drei Monate zu verlängern. Zudem ist die Verordnungsbefugnis gemäß § 131 Abs 2 i 14 einzuschränken. Es handelt sich hierbei um eine öffentliche Aufgabe, die sich nicht für die Delegation an private Unternehmen eignet. Zudem sollte die Novellierung des § 134a Abs 2 genützt werden eine Erleichterung des Zutritts von Behörden wie Arbeitsinspektorat, Finanzpolizei etc zu verankern. Die Akteneinsicht von privaten Unternehmen, wie Flughäfen bzw Luftfahrtunternehmen in die Sicherheitsüberprüfung ist zudem zu beschränken. Das Einsichtsrecht sollte sich daher lediglich auf das Ergebnis der Sicherheitsprüfung beschränken.

Koll Artner-Severin berichtet über das **Bundesgesetz, mit dem das Flughafenentgeltegesetz (FEG) geändert wird** (Stn-Datum: 07.06.2021): Aufgrund der zu kurzen Frist (siehe unter Bundesgesetz mit dem das Luftfahrtgesetz geändert wird) sieht sich die BAK nur zu einer ersten Einschätzung der Novelle ohne Anspruch auf eine abschließende Stellungnahme in der Lage. Der vorliegende Entwurf beabsichtigt laut Vorblatt aufgrund von Problemstellungen in einigen Bereichen, wie beispielsweise der Auswirkungen des Fluglärms, eine Verbesserung des FEG. Zudem bedarf es aufgrund eines Urteil des EuGHs einer Klarstellung im Hinblick auf das Beschwerderecht bei Gericht. Des Weiteren soll die Price-Cap-Formel bei der Berechnung der Entgelte in den kommenden Jahren aufgrund der COVID-19-Krise mit ihrem Passagierrückgang ausgesetzt werden. Die wichtigsten Änderungen betreffen die ausdrückliche Benennung des Standorts als zulässiges Differenzierungskriterium bei Erstellung der Entgeltordnung gemäß § 4. Die Verpflichtung des Flughafenleitungsorgans zur Differenzierung seiner Entgeltordnung nach Lärmschutz Gesichtspunkten. Die Neuregelung des Verfahrens zur Genehmigung der Flughafenentgeltordnung entsprechend den Vorgaben des Europäischen Gerichtshofs und die Einführung einer Sonderbestimmung, welche die Entwicklung der Passagierzahlen auf Grund der COVID-19-Pandemie im Hinblick auf die Price-Cap-Formel in der Anlage zum FEG berücksichtigt. Differenziert betrachtet die BAK in § 4 FEG „Diskriminierungsverbot“ die Einfügung der Wortfolge „und des Standorts“ nach dem Wort „Umweltschutz“. Zum einen war der Standort bereits unter der geltenden Fassung durch das „öffentliche Interesse“ berücksichtigt. Die nun explizite Nennung des Standortes wäre daher nicht erforderlich und erweckt den Eindruck, dass die Interessen des Umweltschutzes im Hinblick auf die des Standortes eingeschränkt werden sollen bzw die des Umweltschutzes nicht überwiegen dürfen. Dies ist in Anbetracht der Notwendigkeit von Maßnahmen die fortschreitende Klimaerwärmung hintanzuhalten ein falsches Signal. Zudem fehlt eine Definition des Standortinteresses. Die Vergangenheit hat insbesondere in Hinblick auf die Überkapazität von Billigairlines am Flughafen Wien gezeigt, dass das Standortinteresse jedenfalls nicht im Sinne der in Österreich beschäftigten ArbeitnehmerInnen der ansässigen Fluggesellschaften interpretiert wird. Aus Sicht der BAK wären hier vor allem soziale Kriterien, wie Beibehaltung hochqualifizierter Arbeitsplätze, Einhaltung sozial- und arbeitsrechtlicher Standards etc zu berücksichtigen. Wenn nicht überhaupt auf die Einfügung des Standortinteresses verzichtet wird, sollte dieses zumindest durch die explizite Berücksichtigung von sozialen Interessen der Beschäftigten vor Ort ergänzt werden. Begrüßt wird hingegen eine vertiefte Berücksichtigung der Fluglärmproblematik bei der Erstellung von Flughafenentgeltordnungen. In § 10a FEG „Parteistellung und Rechtsmittelbefugnis“ bedarf es einer

Klarstellung. Der EuGH hat mit seiner Entscheidung im Urteil vom 21. November 2019 (ECLI:EU:C:2019:1000, Rs C-379/18) klargestellt, dass den einzelnen Flughafenutzern der Weg zu einer gerichtlichen Kontrolle der behördlichen Genehmigung von Flughafenentgeltordnungen offenstehen muss. Da diese Beschwerdemöglichkeit durch die geltenden Regelungen in Österreich nicht gewährleistet war, bedarf es dieser Klarstellung. Zudem ist eine Einschränkung der Parteistellung auf Gremium des Nutzerausschusses (vgl den geltenden § 7 FEG) abzulehnen. Eine Verminderung des Verwaltungsaufwandes rechtfertigt diese Beschneidung nicht, zudem ist nicht ersichtlich, wie durch die berechnete Inanspruchnahme dieses Rechtes die Rechtssicherheit verringert werden sollte. Aufgrund der knappen Frist für die Begutachtung können die Auswirkungen des § 17a COVID-19 nicht ausreichend beurteilt werden. Es ist jedenfalls bedauerlich, dass diese Novelle nicht genutzt wurde um eine Evaluierung und Überarbeitung der Flughafenentgeltordnung zu gewährleisten. Es liegt die Vermutung nahe, dass der ruinöse Preiskampf am Flughafen Wien durch die Incentive-Politik des Flughafens gefördert wurde, indem dieser mit Fördergeldern und Gebührenbefreiungen aktiv Billig-Airlines anlockte. Die Folgen der extrem niedrigen Ticketpreise, die zu Sozial- und Lohndumping sowie Steuervermeidung zum Schaden der ArbeitnehmerInnen und der SteuerzahlerInnen führten, sind allgemein bekannt. Insbesondere die Incentive-Politik des Flughafen Wiens ist dringend zu hinterfragen. Mit finanziellen Anreizen werden NutzerInnen für freie Kapazitäten gewonnen. Die vom Flughafen zunächst den Airlines verrechneten Gebühren – gemäß den im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben genehmigten Tarifen – werden in Form von Incentives über Sondervereinbarungen wieder rückerstattet.

Die anwesenden **Ausschussmitglieder nehmen die Berichte zu den Stellungnahmen einstimmig zur Kenntnis.**

TOP 3

Berichte

1-2-3-Klimaticket

Koll Leodolter berichtet über den aktuellen Stand des geplanten **1-2-3-Klimatickets** anhand einer Power-Point-Präsentation, die dem Protokoll als **Anhang** beigelegt ist.

Ausschussvorsitzender KR Gruber bedankt sich für den sehr guten Überblick zum Thema.

TOP 4

Allfälliges

Koll Leodolter weist auf eine Veranstaltungsreihe der AK gemeinsam mit der Gewerkschaft vida zum **europäischen Jahr der Schiene 2021** hin. Bisher haben bereits zwei Veranstaltungen stattgefunden:

- **Rettung des Schienengüterverkehrs - Maßnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene** → 2. Juni 2021, 16:30-18:00 Uhr per MS Teams

Nachlese hier:

https://wien.arbeiterkammer.at/service/veranstaltungen/rueckblicke/Klima_und_Arbeitsplaetze_rettet.html

- **Bahn frei für Frauen? - Hebel zur Erhöhung des Frauenanteils im Eisenbahnsektor** →
29. Juni 2021, 09:30-11:00 Uhr per MS Teams
Nachlese hier:
https://wien.arbeiterkammer.at/service/veranstaltungen/rueckblicke/Bahn_frei_fuer_Frauen.html

Drei weitere Veranstaltungen sind noch im Herbst 2021 zu den Themen Direktvergabe, Lehrlingsausbildung und Digitalisierung geplant. Die Details dazu stehen allerdings noch nicht fest.

Ausschussvorsitzender KR Gruber bedankt sich für die Vorbereitung der technisch doch sehr anspruchsvollen Sitzung und die konstruktive Diskussionskultur im Ausschuss trotz der widrigen Corona-Umstände. Er wünscht allen Kammerrätinnen und Kammerräten sowie den MitarbeiterInnen der AK erholsame Sommermonate und einen angenehmen Urlaub.

Sollte dies wieder mit physischer Anwesenheit möglich sein, wird der **nächste Ausschuss für Verkehr am 22. September 2021 in der TGA – Technisch-gewerblichen Abendschule, Plößlgasse 13, Hörsaal (4. Stock)** (Beginn 9:45 Uhr) **unter Einhaltung der 3G-Regel** stattfinden. So dies nicht möglich ist, wird es wieder eine Online-Sitzung werden.

Ende der Sitzung: 11:30 Uhr

Der Vorsitzende:

Die Referentin:

Helmut Gruber

Sylvia Leodolter

Anhang zum Protokoll



DAS 1-2-3-TICKET – NEU: KLIMATICKET ÖSTERREICH (KTÖ) UND KLIMATICKET REGION (KTR)

LEODOLTER | 10.6.2021

Kurztitel der Präsentation | Datum | Folie Nr.2

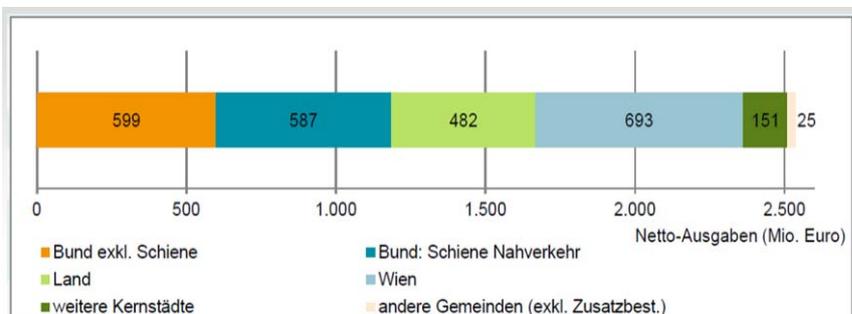
WAS MAN ÜBER DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR IN ÖSTERREICH WISSEN MUSS...

- Sehr komplexe Finanzierungsstruktur
- **Bund zahlt den größten Teil** – vor allem im Schienenverkehr
- Schienenverkehr wird vom Bund – gemeinsam mit den Ländern – über Verkehrsdiensteverträge bei den Eisenbahnunternehmen bestellt (nicht nur ÖBB) – mit Direktvergabe (ist EU-rechtlich möglich)
- Bei Schieneninfrastruktur zahlt der Bund das ÖBB-Netz, bei U-Bahn und Privatbahnen die Hälfte
- **Busverkehr** wird von den Verkehrsverbänden bei den Busunternehmen bestellt – hier gibt es wettbewerbliche Ausschreibungen/Vergaben
- **Besondere Rolle der Städte:** stemmen den Stadtverkehr (außer S-Bahn) fast allein, obwohl auch Umland profitiert; **Wien gibt (nach Bund) am meisten für den ÖV aus**
- Länder haben sehr unterschiedliche Bereitschaft für den ÖV Mittel bereitzustellen
- Der ÖV spielt sich vor allem rund um die Städte ab (Pendler- und Schülerverkehr)
- **Ostregion:** besondere Rolle – Verkehrsverbund umfasst 3 Bundesländer, mehr als 2/3 aller Passagiere, große Heterogenität (Wien gut ausgebaut, Burgenland unterversorgt, Niederösterreich im ländlichen Bereich ebenfalls)



Kurztitel der Präsentation | Datum | Folie Nr.3

WER ZAHLT WIEVIEL IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR?



Was hier fehlt:
Ca 1/3 der Gesamtkosten zahlen die Fahrgäste über die Tickets

- **Bund:** SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt, Grund- und Finanzierungsverträge, FAG-Mittel, Regionalverkehr Schiene
- **Länder:** Bestellung Infrastrukturzuschüsse
- **Kernstädte:** Bestellung, Abgangsdeckung
- **Gemeinden:** Verbundbeiträge, Zusatzbestellungen

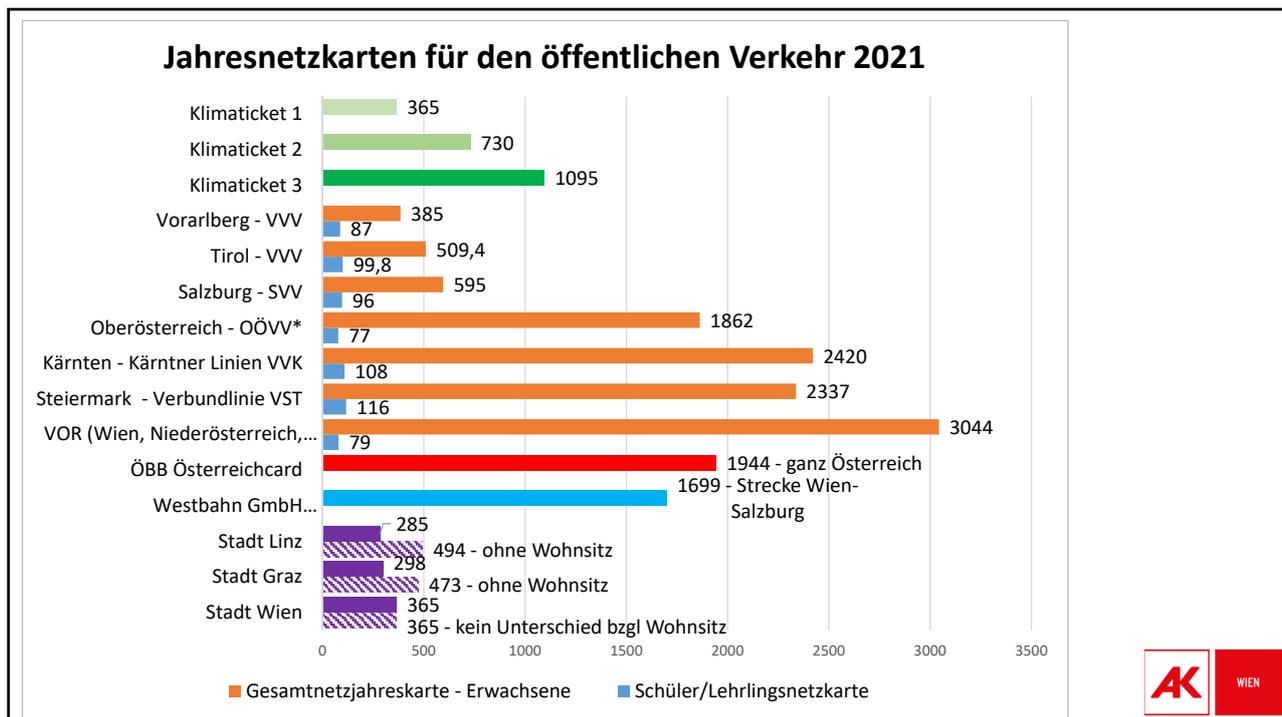
Quelle: Linz AG/Waldhör



Kurztitel der Präsentation | Datum | Folie Nr.4

VERKEHRSVERBÜNDE IN ÖSTERREICH





Kurztitel der Präsentation | Datum | Folie Nr.6

PENDLER*INNEN UND FAHRGÄSTE BEVORZUGEN EINE GLEICHZEITIGE EINFÜHRUNG

- Weil viele vor allem eine **Netzkarte für ihr Bundesland** – und eventuell für das Nachbarbundesland brauchen
- Weil es das im **VOR und in OÖ** (da sind die meisten Menschen unterwegs) noch nicht gibt
- Weil sie wenig Vertrauen darin haben, dass sich Bund und Länder wie versprochen einigen (3-er Ticket 2021, 1-er und 2-er Ticket 2024) – vor allem auch wegen der Differenzen zwischen den Regierungsparteien

ABER

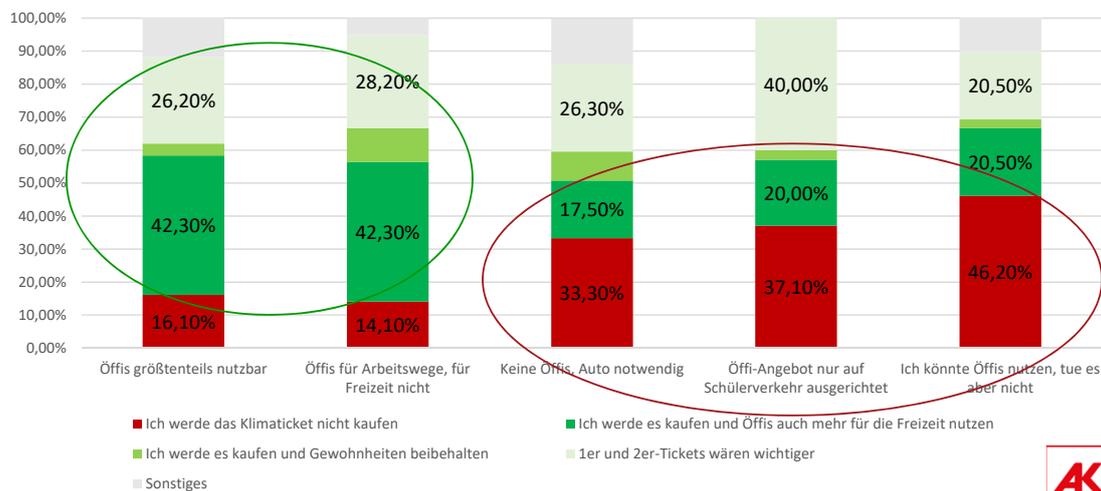
- Vor allem **in der Ostregion ist das 3-er Ticket (für ganz Österreich) schon für sehr viele Pendler*innen billiger, als ihre derzeitige Jahreskarte**
- Gilt zB für **alle burgenländischen Wien-Pendler*innen**
- **Beispiele** für aktuelle Jahreskarten-Preise:
 - Bruck/Leitha – Wien : 1.330,- (ebenso Tulln – Wien)
 - Wiener Neustadt – Wien: 1.524,- (ebenso z.B. Neusiedl/See – Wien; Eisenstadt – Wien)
 - St. Pölten – Wien: 1.689,-
 - Steyr – Linz (inkl Stadtverkehr): 1.279,-
 - Ried/Innkreis – Linz: ab 1.430,- mit Stadtverkehr Linz: 1.686,-



Kurztitel der Präsentation | Datum | Folie Nr.7

AK PENDLER*INNENUMFRAGE 2020/21 - WER ES NUTZEN WILL

Wahrgenommenes Öffi Angebot und Einschätzung Klimaticket



Kurztitel der Präsentation | Datum | Folie Nr.8

STAND DER VERHANDLUNGEN – WIE WEIT IST DAS KLIMATICKET?

- Initiativantrag der Regierungsparteien für ein „Bundesgesetz über die Errichtung einer One Mobility GmbH und das Bundesgesetz über die Einführung des Klimatickets“ wurde am 16.2.2021 im Parlament eingebracht
 - [1275/A \(XXVII. GP\) - Bundesgesetz über die Errichtung einer One Mobility GmbH und das Bundesgesetz über die Einführung des Klimatickets \(parlament.gv.at\)](#)
- **Ohne jegliche Begutachtung!**
- Wurde am 16.3. im Verkehrsausschuss behandelt → außergewöhnlich: „Ausschussbegutachtung“ – drei Arbeitstage Zeit!! - > schon beschlossen im Plenum
- BMK hat mit den meisten Ländern, zuerst Vorarlberg und Tirol die Umsetzungsverträge für das 3-er Ticket unterzeichnet (Ende Jänner 2021), Verhandlungen mit VOR besonders schwierig (NÖ, Wien, Bgld)
- Solche Verträge sind notwendig, weil es zu **Einnahmenverschiebungen** kommt
- Bund übernimmt die ganzen Kosten für das 3-er Ticket, aber 1er und 2er: das sollen die Länder stemmen (wieviel genau ist offen...)
- **Im Budget sind dafür 2020/21 170 Mio Euro vorgesehen (für 3-er Ticket)**



Kurztitel der Präsentation | Datum | Folie Nr.9

MINISTERRAT 26.5.2021 – BUND ZAHLT AUCH ZU REGIONALEN KLIMATICKETS DAZU – 100 MIO JÄHRLICH

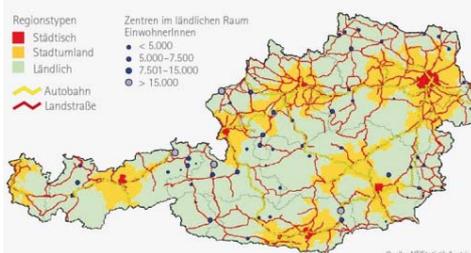
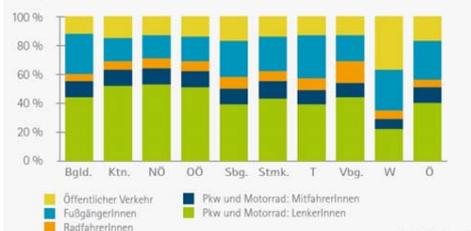
- Umsetzung der regionalen KlimaTickets in den Bundesländern:
<https://www.bundeskanzleramt.gv.at/medien/ministerraete/ministerraete-2021/61-ministerrat-26-mai-2021.html>
- „Der Bund stellt den Ländern zur Umsetzung neuer, preisattraktiverer KTR bzw. zur Aufrechterhaltung bestehender, die Kriterien der KTR erfüllender Jahreskarten sowie zur Finanzierung begleitender Angebotsausweitungen und -verbesserungen sowie Vertriebsleistungen **beginnend mit 2021 dauerhaft eine Finanzierung in der Höhe von Euro 100.000.000 (in Worten: einhundert Millionen Euro)** jährlich bereit.“
- Aufteilung nach Bevölkerungszahl:
- Burgenland: 3,3 Mio Kärnten: 6,3 Mio NÖ: 18,9 Mio
OÖ: 16,7 Mio Salzburg: 6,3 Mio Steiermark: 14,0 Mio Tirol: 8,5 Mio
Vorarlberg: 4,5 Mio Wien: 21,5 Mio
- Der Bund wird „im Einklang mit der Einführung des KTÖ noch im Laufe des Jahres 2021, jeweils eine Zusatzvereinbarung zu den bestehenden Grund- und Finanzierungsverträgen für die
- Verkehrsverbünde unbefristet abschließen“. (2021: wird aliquotiert – dh nur für das halbe Jahr)



Kurztitel der Präsentation | Datum | Folie Nr.10

ÖPNV – IST IMMER NOCH EINE FRAGE DER BALLUNGSZENTREN

Verteilung städtischer, ländlicher und Stadtumlandregionen in Österreich

Anteil der Wege (Modal Split) nach Bundesländern
werktäglicher Personennormalverkehr in Prozent

• Anzahl der Beförderten Personen 2016

- Schienenverkehr 288,8 Mio.
- Busverkehr 699,5 Mio.
- Städtischer Verkehr ca. 1.300 Mio.
(davon Wien ca. 950 Mio.)

• 60 % werden in den urbanen Bereichen befördert

Quelle: Linz AG/Waldhör



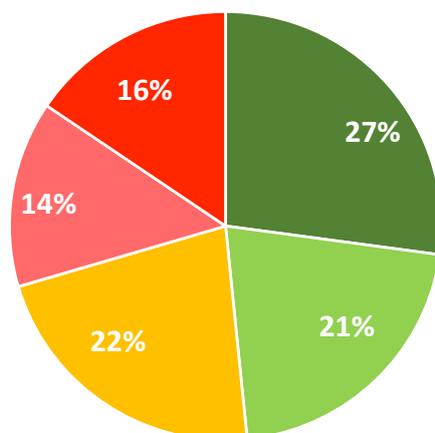
Kurztitel der Präsentation | Datum | Folie Nr. 11

GROÙE UNTERSCHIEDE IM ÖV-ANGEBOT



Kurztitel der Präsentation | Datum | Folie Nr. 12

Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichem Verkehr (an Werktagen mit Schulbetrieb; ÖV-Güteklassen)



- höchst- und hochrangiger städtischer ÖV
- sehr guter und guter ÖV (Knoten)
- sehr guter und guter ländlicher ÖV
- Basiserschließung
- ohne Basiserschließung

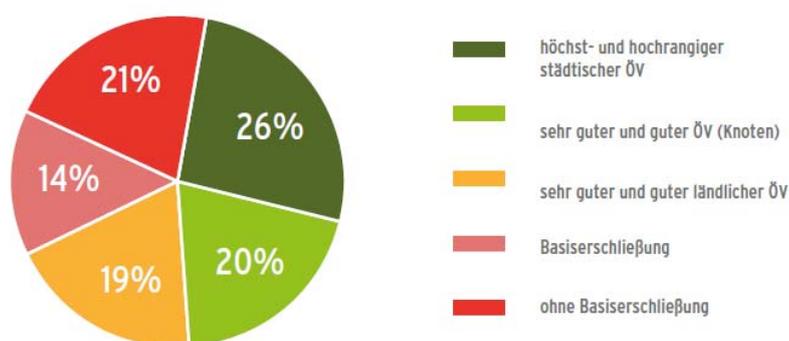
Basiserschließung: 4 Abfahrten je Richtung pro Tag; Intervalle 2 bis 3,5 Std



Kurztitel der Präsentation | Datum | Folie Nr. 13

Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichem Verkehr

(an Werktagen ohne Schule, nach ÖV-Güteklasse)



QUELLE: ÖREK 2017, ENTWICKLUNG EINES UMSETZUNGSKONZEPTEES FÜR ÖSTERREICHWEITE ÖV-GÜTEKLASSEN, ABSCHLUSSBERICHT

<http://www.ak-umwelt.at/schwerpunkt/?article=955&issue=2019-03>



Kurztitel der Präsentation | Datum | Folie Nr. 14

KLIMATICKET – RASCH VOLL UMSETZEN

- Das 1-2-3-Klimaticket ist ein wichtiges Element für eine sozial gerechte Klimapolitik
- Grundsätzlich wäre die gleichzeitige Einführung aller 3 Ticketstufen vorzuziehen
- Die AK fordert günstige Netzkarten in den Verbänden seit Jahren
- Aber: Gut, dass sich etwas bewegt - Einführung des 3er Tickets ist ein guter erster Schritt
- Das 3-er Ticket wird für viele Pendler*innen Vorteile bringen – weil ihre aktuellen Jahreskarten jetzt schon teurer sind
- Die beste Wirkung bringt die volle Umsetzung (günstige Netzkarten auch in allen Verbänden/Ländern „Klimaticket Region“ – sowohl sozial als auch klimapolitisch
- **Wichtiger Punkt:** innerbetriebliche Regelungen (und andere) dürfen nicht zum Nachteil der Beschäftigten ausfallen!! – Beispiele: Fahrtkostenersatz, Jobtickets, spezifische Unternehmenstickets etc.



Kurztitel der Präsentation | Datum | Folie Nr. 15

KLIMATICKET ALLEIN REICHT ABER NICHT

- Nur 42 % der Haushalte geben überhaupt Geld für den ÖV aus – ÖV ist (noch) kein Mehrheitsprogramm
- Hauptnutznießer des Klimatickets sind jene, die ohnehin eine gute ÖV-Anbindung haben → daher...
- ...muss es von einem Ausbau der Infrastruktur und von wesentlichen Angebotserhöhungen begleitet sein – vor allem auch im ländlichen Raum
- Es bringt dort wenig bis gar nichts, wo es immer noch kein passendes ÖV-Angebot gibt
- Achtung: Sinkende Fahrpreiseinnahmen dürfen nicht zu Einsparungen beim Angebot führen – wäre völlig kontraproduktiv



GERECHTIGKEIT MUSS SEIN

