

Bericht

des Verkehrsausschusses

über den Antrag 1275/A der Abgeordneten Andreas Ottenschläger, Hermann Weratschnig, MBA MSc, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über die Errichtung einer One Mobility GmbH und das Bundesgesetz über die Einführung des Klimatickets erlassen werden

Die Abgeordneten Andreas **Ottenschläger**, Hermann **Weratschnig**, MBA MSc, Kolleginnen und Kollegen haben den gegenständlichen Initiativantrag am 16. Februar 2021 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„Der Verkehrssektor spielt eine Schlüsselrolle für den Klimaschutz. Eine Verlagerung der Mobilität auf klimafreundlichere Verkehrsmittel des Öffentlichen Personenverkehrs (ÖV) ist dabei unabdingbar. Dazu ist eine Vielzahl von Maßnahmen erforderlich: Neben Investitionen in die Infrastruktur und in noch bessere Fahrplanangebote zählen einfache und preislich attraktive Netzkarten und ein einfacher Zugang zu den entscheidenden Faktoren.

Die Bundesregierung hat sich deshalb in ihrem Programm ‚Aus Verantwortung für Österreich. 2020-2024‘ zur Einführung regionaler und nationaler Jahresnetzkarten bekannt und zur Sicherstellung attraktiver Preise die Unterstützung aus Mitteln des Bundes vereinbart. Mit der Einführung der nationalen Jahresnetzkarte nimmt der Bund seine österreichweite Tarifverantwortung wahr und erfüllt eine langjährige parteiübergreifende Forderung, die gleichermaßen von vergangenen Regierungen mehrfach erhoben wurde.

Die Bundesregierung hat sich zudem in ihrem Regierungsprogramm ‚Aus Verantwortung für Österreich. 2020-2024‘ zur Schaffung einer nationalen Vertriebsplattform mit transparenten Tarifen und einer Vereinheitlichung des Ticketing im öffentlichen Verkehr bekannt. Das vorliegende Bundesgesetz ermächtigt nunmehr das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, in diesem Sinne die Grundlage für eine gemeinsame Vertriebsplattform mehrerer Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften zu schaffen.

Zunächst soll mit diesem Regelungsvorhaben die Gründung einer Gesellschaft zum diskriminierungsfreien Vertrieb der nationalen Jahresnetzkarte (‚Klima-Ticket‘) ermöglicht werden.

In Folge wird angestrebt, schrittweise Gesellschaftsanteile an interessierte Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften und im öffentlichen Eigentum stehende Verkehrsunternehmen zu übertragen. Mit dem Beitritt erwerben diese das Recht, die Vertriebsplattform für ihre Produkte und Vertriebskanäle einzusetzen und an der Ausrichtung und Weiterentwicklung der Vertriebsplattform mitzuwirken. Darüber hinaus ist eine Nutzung der Plattform auch durch dritte Mobilitäts- bzw. Vertriebsdienstleister zu diskriminierungsfreien Bedingungen vorgesehen. Damit trägt die Vertriebsplattform auch zu transparenteren Preisen bei und senkt die Eintrittsbarrieren für ‚Open Access Verkehre‘.

Die gemeinsame Vertriebsplattform zeichnet sich einerseits durch die Möglichkeit aus, dass Kundinnen und Kunden künftig unternehmensübergreifend durch alle teilnehmenden Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften und Verkehrsunternehmen ganzheitlich betreut werden können (gemeinsames Kundenkonto, gemeinsames Kundenservice) und dafür eine größere Produktpalette

(gemeinsames Portfolio) übergreifend auf bedienten und unbedienten Vertriebskanälen der teilnehmenden Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften und Verkehrsunternehmen (Web, App, Schalter, etc.) zur Verfügung steht. Andererseits können insbesondere im Hinblick auf künftigen Investitionsbedarf infolge einer fortschreitenden Digitalisierung in Mobilitätsbranche Synergien genutzt und Steuermittel noch effizienter eingesetzt werden.

Mit diesem Bundesgesetz werden die Grundlagen zur Umsetzung tariflicher Maßnahmen, insbesondere der nationalen Netzkarte (Klimaticket), durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie geschaffen.

Die Kosten zur Umsetzung des Klimatickets finanzieren sich aus den eingehobenen Fahrgelderlösen sowie Zuwendungen aus dem Bundesbudget. Mit dem Gesetz werden insbesondere die erforderlichen Voraussetzungen für Abgeltungen an die Verkehrsunternehmen, mit welchen die jeweiligen Beförderungsverträge mit dem Fahrgast zustande kommen, sowie für die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften, allenfalls auf Basis zu erlassender Verordnungen und abzuschließender vertraglicher Vereinbarungen, geschaffen.

Zu Artikel 1 (Bundesgesetz über die Errichtung einer One Mobility GmbH):

Zu § 1:

Abs. 1 normiert die Ermächtigung der Bundesministerin/des Bundesministers für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung zur Schaffung einer nationalen Vertriebsplattform und insbesondere zur Sicherstellung des Vertriebs der nationalen Jahresnetzkarte („Klima-Ticket“) zu gründen. Die Gesellschaft führt die Firma „One-Mobility GmbH“ (One-GmbH) und hat ihren Sitz in Wien.

Die Anteile an der Gesellschaft sollen zunächst zu 100 % im Eigentum des Bundes stehen. In Folge wird angestrebt, schrittweise Geschäftsanteile an der Gesellschaft an andere Gebietskörperschaften, Verkehrsunternehmen, die direkt oder indirekt zu 100 % im Eigentum von Gebietskörperschaften sind oder von einer solchen kontrolliert werden oder Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften im Sinne des § 17 des Bundesgesetzes über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 – ÖPNRV-G 1999) zu übertragen.

Der Gesellschaftsvertrag wird gem. § 3 Abs. 2 GmbHG durch eine Errichtungserklärung ersetzt, da die Gründung der Gesellschaft durch eine Person – den Bund – erfolgt. In dieser Erklärung, die im Wesentlichen einem Gesellschaftsvertrag zu entsprechen hat, sind die näheren Regelungen über die Gesellschaft zu treffen. Damit die Gesellschaft unverzüglich ihre Tätigkeit aufnehmen kann, wird die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ermächtigt die erste Geschäftsführerin/den ersten Geschäftsführer der Gesellschaft für die Dauer von neun Monaten interimistisch zu besetzen.

Zu § 2:

Die Gesellschaft wird insbesondere gegründet, um den Vertrieb des „Klima-Tickets“ und damit verbundene Serviceprozesse (Beratung, Verlängerung, Storno, Adressänderungen, Verlust, ...) unternehmensübergreifend durch geeignete technische Lösungen sicherzustellen. Kundinnen und Kunden des „Klima-Ticket“ können sich mit sämtlichen Anliegen an alle bedienten Vertriebsstellen der die Jahresnetzkarte anerkennenden Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften wenden.

Das Ziel eines unternehmensübergreifenden Vertriebs- und Kundenservices soll in weiterer Folge auch auf Produkte der Gesellschafterinnen/Gesellschafter und sonstiger Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften, wie Einzelfahrten, Zeitkarten und Rabattberechtigungen ausgeweitet werden. Dazu soll ein unternehmensübergreifendes Kundenkonto bereitgestellt werden, mit dem eine vollständige Servicierbarkeit aller Kundinnen und Kunden bei allen Vertriebs- und Servicestellen der Gesellschafterinnen/Gesellschafter gewährleistet wird. Die Produkte der Gesellschafterinnen/Gesellschafter sollen gegenseitig auf allen relevanten Vertriebskanälen (insb. Web, App und Schalter) der Gesellschafterinnen/Gesellschafter vertrieben werden. Eine gemeinsame Abwicklung der Zahlungen und Rechnungslegung trägt zur Kundenorientierung bei und ist auch aus Gründen der Sparsamkeit zweckmäßig. Die Gesellschaft soll auch sicherstellen, dass die spezifischen Anliegen der einzelnen Gesellschafterinnen/Gesellschafter in der Weiterentwicklung der technischen Lösungen angemessen und ausgewogen berücksichtigt werden.

Die Sicherstellung der Aufgaben gem. § 2 kann insbesondere im Wege der Vergabe von Dienstleistungs- oder Lieferaufträgen, des Erwerbs von Assets oder der Einräumung von Immaterialgüterrechten erfolgen.

Zu § 3:

Hier wird die Finanzierung der Gesellschaft dargestellt, einerseits durch Zuschüsse der AnteilseignerInnen. Andererseits kann die Gesellschaft für Dritte (andere Gebietskörperschaften oder Organisationen) oder Gesellschafterinnen/Gesellschafter gegen Entgelt Leistungen erbringen oder auch gesonderte Beauftragungsverträge abschließen.

Zur Schaffung der Voraussetzungen für die Erfüllung der Aufgaben gem. § 2 ist eine initiale Finanzierung in der Höhe von 6 Millionen Euro vorgesehen. Damit werden insbesondere Investitionen in IT-Lösungen für den unternehmensübergreifenden Vertrieb des Klimatickets (Z 1 und 2), für die gemeinsame Rechnungslegung- und Zahlungsabwicklung (Z 3 lit d) sowie Kosten zur rechtlichen und technischen Vorbereitung der Integration weiterer Gesellschafter (§ 1 Abs. 3) abgedeckt.

Zu Artikel 2 (Bundesgesetz über die Einführung des Klimatickets):**Zu § 1:**

Eine Jahresnetzkarte ist eine analoge oder digitale Fahrkarte, welche die im Voraus geleistete Zahlung des Beförderungsentgelts bestätigt. Das Entgelt wird dabei nicht für jeden Beförderungsvertrag, den der Fahrgast mit den einzelnen Verkehrsunternehmen hält, getrennt ermittelt, sondern für alle individuellen Beförderungsverträge im Rahmen des Geltungsbereichs durch den Bund in Form einer Jahrespauschale eingehoben. Der Beförderungsvertrag kommt sohin jeweils zwischen Fahrgast und dem Verkehrsunternehmen durch Betreten des Verkehrsmittels zustande; der Bund oder die One Mobility GmbH werden jedenfalls nicht Vertragspartner eines Beförderungsvertrags.

Für die Umsetzung des Klimatickets ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des europäischen Parlaments und des Rates über die Verpflichtung von Verkehrsunternehmen zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen maßgeblich. Durch Verordnung kann die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die Grundsätze der nationalen Jahresnetzkarte insbesondere im erlösverantwortlichen sowie kommerziell erbrachten Schienenpersonenverkehr festlegen. Darin sind insbesondere der räumliche (z.B. Umgang mit Grenzbahnhöfen), verkehrliche (z.B. umfasste Verkehrsmittel), persönliche (z.B. Übertragbarkeit des Tickets) und zeitliche (z.B. Gültigkeitsdauer des Tickets) Geltungsbereich enthalten. Ebenso sind die wesentlichen Tarifbestimmungen wie Preispunkte (z.B. Rabatthöhe), unterschiedliche Kundengruppen (z.B. Junioren, Senioren, Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigung) und Geschäftsbedingungen (z.B. Kündigungsbedingungen) festzulegen.

Zu § 2:

Die Einnahmen aus dem Verkauf des Klimatickets werden allenfalls nach Abzug von Spesen und hierfür anfallenden Vertriebskosten dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie überwiesen und dienen ausschließlich und zweckgebunden der Bedeckung der Kosten für Abgeltungen sowie weitere vertriebliche und tarifliche Maßnahmen gem. § 3.

Zu § 3:

Sofern die finanzielle Verantwortung für eine bestimmte Verkehrsleistung bei einer örtlichen Behörde liegt (z.B. Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft vereinnahmt Beförderungsentgelte im Rahmen einer ‚Bruttobestellung‘), wird die Berechnung der Abgeltung aufgrund der Tarifmaßnahme vertraglich vereinbart. Sofern die finanzielle Verantwortung für eine bestimmte Verkehrsleistung beim betreibenden Verkehrsunternehmen liegt, erfolgt die Berechnung der Abgeltung über die per Verordnung festzulegenden Verfahren.

Zu § 5:

Die Leistungen des Bundes im Zusammenhang mit der Umsetzung des Klimatickets (zB Verkauf des Klimatickets) stellen umsatzsteuerlich eine unternehmerische Tätigkeit dar und begründen einen Betrieb gewerblicher Art gemäß § 2 Abs. 3 UStG 1994 des Bundes. Ein Vorsteuerabzug aus Vorleistungen (zB der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften und Gebietskörperschaften bzw. der erlösverantwortlichen sowie kommerziellen Personenverkehrsunternehmen aufgrund von § 5) ist daher möglich.“

Der Verkehrsausschuss hat den gegenständlichen Initiativantrag in seiner Sitzung am 16. März 2021 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Abgeordneten Hermann **Weratschnig**, MBA MSc die Abgeordneten Katharina **Kucharowits**, Klaus **Köch**l, Dr. Johannes **Margreiter**, Dipl.-Ing. Gerhard **Deimek**, Christian **Hafenecker**, MA, Andreas **Ottenschläger** und Sabine **Schatz** sowie die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation

und Technologie Leonore **Gewessler**, BA und der Ausschussobmann Abgeordneter Alois **Stöger**, diplômé.

Im Zuge der Debatte haben die Abgeordneten Alois **Stöger**, diplômé, Kolleginnen und Kollegen gemäß § 40 Abs. 1 GOG-NR einen Antrag auf Ausschussbegutachtung eingebracht, der keine Mehrheit (**für den Antrag**: S, F, **dagegen**: V, G, N) fand.

Weiters haben die Abgeordneten Andreas **Ottenschläger**, Hermann **Weratschnig**, MBA MSc, Kolleginnen und Kollegen gemäß § 40 Abs. 1 GOG-NR einen Antrag auf Ausschussbegutachtung eingebracht, der mit Stimmenmehrheit (**für den Antrag**: V, F, G, N, **dagegen**: S) beschlossen wurde. Der Ausschuss beschloss einstimmig, die im Rahmen der Ausschussbegutachtung einlangenden Stellungnahmen auf der Homepage des Parlaments zu veröffentlichen. Anschließend wurden die Verhandlungen vertagt.

Nachstehende Institutionen wurden im Zuge der Ausschussbegutachtung gemäß § 40 Abs. 1 GOG-NR eingeladen, eine Stellungnahme abzugeben: Österreichische Präsidentschaftskanzlei, Rechnungshof, Volksanwaltschaft, Verfassungsgerichtshof, Verwaltungsgerichtshof, Bundesverwaltungsgericht, Bundeskanzleramt, Bundeskanzleramt/Verfassungsdienst, Bundesministerium für Europäische und Internationale Angelegenheiten, Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Forschung, Bundesministerium für Finanzen, Bundesministerium für Inneres, Bundesministerium für Justiz, Bundesministerium für Landesverteidigung, Bundesministerium für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus, Bundesministerium für Arbeit, Familie und Jugend, Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort, Bundesministerium für Kunst, Kultur, öffentlichen Dienst und Sport, Bundesministerium für Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Amt der Burgenländischen Landesregierung, Amt der Kärntner Landesregierung, Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Amt der Salzburger Landesregierung, Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Amt der Tiroler Landesregierung, Amt der Vorarlberger Landesregierung, Amt der Wiener Landesregierung, Österreichischer Gemeindebund, Österreichischer Städtebund, Verbindungsstelle der Bundesländer, Präsidium der Finanzprokuratur, Wirtschaftskammer Österreich, Bundesarbeitskammer, Österreichischer Landarbeiterkammertag, Österreichischer Rechtsanwaltskammertag, Vereinigung Österreichischer Industrieller, Österreichischer Gewerkschaftsbund, Landwirtschaftskammer Österreich, Bundeskammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten, Bundeskonferenz der Kammern der freien Berufe Österreichs, Austrian Standards, Bundesfinanzgericht, Auto-, Motor- und Radfahrerclub Österreichs (ARBÖ), Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touringclub (ÖAMTC), Verkehrsclub Österreich (VCO), Kuratorium für Verkehrssicherheit, Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV), Österreichische Gesellschaft für Gesetzgebungslehre, Datenschutzrat, Umweltbundesamt, Österreichische Bundesbahnen, ASFINAG, Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Wien, Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Graz, Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Linz, Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Innsbruck, Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Salzburg, Institut für österreichisches und europäisches öffentliches Recht der WU Wien, Institut der Rechtswissenschaften der Universität Klagenfurt, Institut für Rechtswissenschaften der BOKU Wien, Fachbereich Rechtswissenschaften der TU Wien, Oberster Gerichtshof, Verwaltungsgericht Wien, Landesverwaltungsgericht Niederösterreich, Landesverwaltungsgericht Burgenland, Landesverwaltungsgericht Oberösterreich, Landesverwaltungsgericht Salzburg, Landesverwaltungsgericht Steiermark, Landesverwaltungsgericht Kärnten, Landesverwaltungsgericht Tirol, Landesverwaltungsgericht Vorarlberg, Oberösterreichischer Verkehrsverbund, Salzburger Verkehrsverbund GmbH, Verkehrsverbund Steiermark GmbH, VKG - Verkehrsverbund Kärnten GesmbH, Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH, Verkehrsverbund Tirol GesmbH, Verkehrsverbund Vorarlberg GmbH und Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK).

Die eingelangten Stellungnahmen wurden auf Grund des Beschlusses des Verkehrsausschusses auf der Website des Parlaments unter www.parlament.gv.at veröffentlicht.

In seiner Sitzung am 23. März 2021 hat der Verkehrsausschuss den gegenständlichen Initiativantrag erneut in Verhandlung genommen. In der Debatte ergriffen die Abgeordneten Hermann **Weratschnig**, MBA MSc, Andreas **Ottenschläger**, Dr. Johannes **Margreiter**, Christian **Hafenecker**, MA sowie die

Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Leonore **Gewessler**, BA und der Ausschussobmann Abgeordneter Alois **Stöger**, diplômé das Wort.

Im Zuge der Debatte haben die Abgeordneten Andreas **Ottenschläger**, Hermann **Weratschnig**, MBA MSc, Alois **Stöger**, diplômé, Dr. Johannes **Margreiter**, Kolleginnen und Kollegen einen Abänderungsantrag eingebracht, der wie folgt begründet war:

„Zu Artikel 1 (Bundesgesetz über die Errichtung einer One Mobility GmbH (One Mobility Gesetz – ONE-G)):

Zu Z 1

Die Anpassung der Groß- und Kleinschreibung dient der Klarstellung, dass sich die einzelnen Buchstaben nicht auf die Anfangsbuchstaben der Silben eines Kurztitels beziehen.

Zu Z 2

Die Anpassung des ‚bzw.‘ statt des Schrägstriches dient der leichteren Verständlichkeit.

Zu Z 3

Streichung der Wortfolge ‚für den Bund‘, da für die Bedeutung der Regelung keine Relevanz. Streichung des Klammerzusatzes (One-GmbH) nach ‚One Mobility GmbH‘, da die Abkürzung im folgenden Gesetzestext nicht weiterverwendet wird. Streichung des Wortes ‚jedenfalls‘, da dieses Wort für die Bedeutung der Regelung keine Relevanz hat.

Zu Z 4

Anstatt ‚maximal‘ wurde in legistischer Hinsicht passender ‚höchstens‘ verwendet.

Zu Z 5

Anpassung der Zitation von Rechtsvorschriften im Sinne der Legistischen Richtlinien sowie Streichung der Abkürzung ‚ÖPNRV-G 1999‘, da diese im folgenden Gesetzestext nicht weiterverwendet wird.

Zu Z 6

Die Einfügung bezweckt ein ausgewogenes Verhältnis zwischen potenziellen weiteren Gesellschaftern, insbesondere bei der Stimmverteilung.

Zu Z 7

Anpassung der Zitation von Rechtsvorschriften im Sinne der Legistischen Richtlinien.

Zu Z 8

Die Einfügung bezweckt die Bereitstellung von technischen Lösungen für dritte Vertriebspartner, die keine Gesellschaftsanteile halten.

Zu Z 9

Die Einfügung dient der Klarstellung, dass die zu gründende Gesellschaft keine Tarife festlegt.

Zu Z 10

Anpassung der Zitation von Rechtsvorschriften im Sinne der Legistischen Richtlinien.

Zu Z 11

Streichung des Wortes ‚all‘, da dieses Wort für die Bedeutung der Regelung keine Relevanz hat.

Zu Z 12

Die Geltendmachung von Rechten gegenüber jedem Partner ergibt sich aus Art. 26 Abs. 1 DSGVO. Diese Bestimmung hätte somit nur klarstellenden Charakter und kann daher entfallen.

Zu Z 13

Der Begriff AnteilseignerInnen ist im Gesetzeskontext gleichbedeutend mit GesellschafterInnen. Es bedarf daher einer Anpassung der Begrifflichkeiten an Z 1 im Sinne einer einheitlichen Verwendung.

Zu Z 14

Streichung der Wortfolge ‚im Bundesgesetzblatt‘, da ein Bundesgesetz jedenfalls im Bundesgesetzblatt kundzumachen ist und die Wortfolge damit für die Bedeutung der Regelung keine Relevanz hat.

Zu Artikel 2 (Bundesgesetz über die Einführung des Klimatickets (Klimaticketgesetz)):

Zu Z 15

Redaktionelle Änderung.

Zu Z 16

Die Einfügung dient der Klarstellung, dass die gesetzlichen Regelungen lediglich das bundesweit gültige Klimaticket und nicht auch regionale Klimatickets betreffen.

Die Ergänzung des Verweises auf § 4 Z 2 in Abs 2 dient der Präzisierung des Geltungsbereichs und der Tarifbestimmungen einer durch die Bundesministerin bzw. den Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu erlassenden Verordnung. § 4 Z 2 normiert, gegenüber welchen Tarifpartnern sich die Anerkennung und Abgeltung des Tarifs direkt aus der Verordnung ableitet. In Abgrenzung dazu leiten sich Anerkennung und Abgeltung bei Tarifpartnern nach § 4 Z 1 aus Verträgen ab.

Die Einfügung von Abs 4 legt fest, dass die Jahresnetzkarte nach einer Markteinführungsphase analog etwa zur Autobahn-Vignette jährlich valorisiert wird.

Zu Z 17

Die Einfügung dient der Klarstellung, dass die gesetzlichen Regelungen lediglich das bundesweit gültige Klimaticket und nicht auch regionale Klimatickets betreffen.

Zu Z 18

Anpassung der Zitation von Rechtsvorschriften im Sinne der Legistischen Richtlinien.

Zu Z 19

Redaktionelle Änderung.

Zu Z 20

Die Anerkennung und Abgeltung des Klimatickets stellt die zentrale Leistungs- Gegenleistungsbeziehung im Rahmen der Umsetzung der Jahresnetzkarte dar. Gegenüber Adressaten gemäß § 4 Z 1 erfolgt diese im Vertragswege, gegenüber Adressaten gemäß § 4 Z 2 im Ordnungswege. Im Sinne der Rechtssicherheit wird mit der Änderung klargestellt, dass sich § 4 auf Leistung und Gegenleistung bezieht.

Stadtverkehrsunternehmen können im Initiativantrag sowohl unter § 4 Z 1 (intendiert) als auch unter § 4 Z 2 (nicht intendiert) subsumiert werden. Im Sinne der Rechtssicherheit erfolgt diese Klarstellung.

Zu Z 21

Anpassung der Zitation von Rechtsvorschriften im Sinne der Legistischen Richtlinien.

Zu Z 22

Die Schaffung der organisatorischen Rahmenbedingungen für die Einführung und Umsetzung des Klimatickets soll nach Abs.1 von allen bundesgesetzlich geregelten Abgaben, den Bundesverwaltungsabgaben sowie den Gerichts- und Justizverwaltungsgebühren befreit werden.

Darüber hinaus sollen auch die laufenden Leistungen des Bundes im Zusammenhang mit der Umsetzung des Klimatickets nach Abs. 2 nicht der Körperschaftsteuer unterliegen. Ein Verweis im Gesetz auf die Begründung eines Betriebs gewerblicher Art gemäß § 2 Abs. 3 UStG 1994 hätte rein klarstellenden Charakter und soll daher entfallen.

Zu Z 23

Redaktionelle Änderung der Paragraphen.

Zu Z 24

Streichung der Wortfolge ‚im Bundesgesetzblatt‘, da ein Bundesgesetz jedenfalls im Bundesgesetzblatt kundzumachen ist und die Wortfolge damit für die Bedeutung der Regelung keine Relevanz hat.“

Bei der Abstimmung wurde der Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des oben erwähnten Abänderungsantrages der Abgeordneten Andreas **Ottenschläger**, Hermann **Weratschnig**, MBA MSc, Alois **Stöger**, diplômé, Dr. Johannes **Margreiter**, Kolleginnen und Kollegen mit Stimmenmehrheit (**dafür**: V, S, G, N, **dagegen**: F) beschlossen.

Ferner beschloss der Verkehrsausschuss mit Stimmenmehrheit (**dafür**: V, S, G, N, **dagegen**: F) folgende Feststellungen:

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

Die Teilnahme an der bundesweiten Vertriebsplattform One Mobility GmbH durch Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften bzw. Verkehrsunternehmen und Nutzung für den Vertrieb der jeweils eigenen Tarifprodukte erfolgt freiwillig. Die zu gründende Gesellschaft stellt dabei ihren Gesellschaftern digitale Vertriebslösungen (z.B. Apps, Webshops, Schalterlösungen) im Corporate Design des jeweiligen Gesellschafters zur Verfügung. In weiterer Folge wird die zu gründende Gesellschaft auch entsprechende technische Lösungen (z.B. sog. Schnittstellen) für Dritte und deren Vertriebskanäle zu diskriminierungsfreien und wettbewerbsneutralen Bedingungen bereitstellen. Ebenso sollen Tarifprodukte Dritter zu diskriminierungsfreien und wettbewerbsneutralen Bedingungen über One Mobility vertrieben werden können. Mit Ausnahme des Klimaticket-Webshops sind keine eigenen kundenwirksamen Vertriebsaktivitäten der Gesellschaft geplant.

Ziel des Bundes ist der Aufbau einer nationalen Vertriebsplattform. Der Bund wird daher ehestmöglich allen potenziellen Gesellschaftern anbieten, die One Mobility Plattform in angemessener Frist als ihr primäres Vertriebssystem zu nutzen und Gesellschaftsanteile zu übernehmen. Je nach organisatorischen, tariflichen und technischen Voraussetzungen des jeweiligen Partners kann dieser Prozess unterschiedlich lange dauern.

Durch das gemeinsame Kundenkonto, in dem alle für Vertrieb, Rechnungslegung, Zahlung und Service erforderlichen Daten enthalten sind, und den gegenseitigen Vertrieb der Gesellschafter wird für die Kundinnen und Kunden der Zugang zum ÖV erleichtert und die Vertriebspräsenz der Verbände und Verkehrsunternehmen ausgeweitet. Darüber hinaus werden aus Sicht der Steuerzahler Synergien realisiert. Jede über die Anstoßfinanzierung hinausgehende Kostentragung soll möglichst verursachungsgerecht erfolgen und ist auf vertraglichem Wege sicherzustellen.

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

Im Hinblick auf ökologische, soziale und wirtschaftliche Nachhaltigkeit ist für die Stärkung des Öffentlichen Personenverkehrs (ÖV) eine Vielzahl von Maßnahmen erforderlich: Neben Investitionen in die Infrastruktur und in noch bessere Fahrplanangebote zählen einfache und preislich attraktive Netzkarten zu den entscheidenden Faktoren. Mit der Einführung des bundesweiten Klimatickets ermöglicht der Bund einen breitenwirksamen Zugang zu leistbarer Mobilität von Menschen, um eine erhöhte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel langfristig zu sichern und erfüllt eine langjährige parteiübergreifende Forderung.

Das bundesweit gültige Klimaticket wird von einem Einvernehmen zwischen Bund, Ländern und Städten und Gemeinden mit deren Verkehrsunternehmen getragen. Die Anerkennung in und Abgeltung von

erlösverantwortlichen (nettobestellten) Eisenbahnverkehrsunternehmen und kommerziellen, das heißt nicht von Verkehrsverbänden oder Gebietskörperschaften beauftragten, Personenverkehrsunternehmen soll im Wege der Verordnung erfolgen.

Abweichend davon soll das bundesweite Klimaticket von Verkehrsverbänden und städtischen Verkehrsunternehmen auf Basis privatrechtlicher Verträge als Verbundtarif anerkannt werden, im Gegenzug verpflichtet sich der Bund zur Leistung entsprechender Abgeltungszahlungen. Diese Verträge sind vor Inkrafttreten der Verordnung abzuschließen und haben Mechanismen zur Herstellung des Einvernehmens bei für die Vertragspartner nachteiligen Änderungen der Verordnung, insbesondere der Tarifbestimmungen, und damit verbundene Sonderkündigungsrechte zu enthalten.

Ein möglichst einfacher und bundesweit einheitlicher Zugang zum Klimaticket ist entscheidend für die Kundenakzeptanz und den Erfolg des Klimatickets. Ebenso wichtig ist die Aufrechterhaltung der Kundenbeziehung durch die Verkehrsverbände und Verkehrsunternehmen. Daher sind die Verkehrsverbände und Verkehrsunternehmen (ungeachtet einer allfälligen Gesellschafterrolle in der One Mobility GmbH) gleichberechtigt in die Lage zu versetzen, das Klimaticket bei ihren bedienten Vertriebsstellen zu verkaufen und Serviceanliegen aller Klimaticket-Kunden zu bearbeiten. Die für Vertrieb, Kundenservice, Validierung und Abgeltung erforderlichen Kunden- und Vertriebsdaten sind unter Einhaltung hoher Datenschutz-Standards auf Basis vertraglicher Vereinbarungen gem. Art. 28 DSGVO den Verkehrsverbänden und Verkehrsunternehmen gleichberechtigt zur Verfügung zu stellen.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2021 03 16

Hermann Weratschnig, MBA MSc

Berichterstatter

Alois Stöger, diplômé

Obmann

