

*Verkehr*

REPUBLIK ÖSTERREICH

Bundesministerium für Wissenschaft
und Verkehr

A-1031 Wien, Radetzkystraße 2

Telefax (01) 71162 - 2399

Telefon (01) 71162 DW 2300

Zl. 239597/5-II/C/13-1998

An
 Präsidium des Nationalrates
 Dr. Karl Renner-Ring 3
 1017 Wien

Gesetzentwurf	
Zl.	41 -GE/1998
Datum	6.4.1998
Verteilt	7.4.1998

Betr.: Entwurf eines Bundesgesetzes über die Ordnung
 und Finanzierung des öffentlichen Personennah- und
 Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und
 Regionalverkehrsgesetz ÖPNRVG)

St. Klausgratel

Auf Grund von geänderten Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit Regelwerken der EU ist die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage zur langfristigen Sicherstellung und Verbesserung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs erforderlich.

Das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr übermittelt in der Beilage den Entwurf eines entsprechenden Gesetzes samt erläuternden Bemerkungen mit dem Ersuchen, hiezu bis

spätestens 18. Mai 1998

Stellung nehmen zu wollen.

Sollte bis dahin keine do. Stellungnahme eingelangt sein, darf angenommen werden, daß sich zum gegenständlichen Gesetzesentwurf keine Bemerkungen ergeben.

Die begutachtenden Stellen werden außerdem ersucht, 25 Ausfertigungen ihrer Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates zu übermitteln und das ho. Ministerium darüber zu informieren.

Beilagen

Wien, am 2. April 1998
 Für den Bundesminister:
 Dr. Kahr

Für die Richtigkeit
 der Ausfertigung:

Kahr

EntwurfBeilage zu Zl. 239597/5-II/C/13-1998**Bundesgesetz über die Ordnung und Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1998 - ÖPNRVG 1998)**

Der Nationalrat hat beschlossen:

**Artikel I
Anwendungsbereich, Begriffsbestimmungen, Aufgaben**

- § 1 (1) Dieses Bundesgesetz legt die organisatorischen und finanziellen Grundlagen für den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr sowie den Aufgabenbereich und die Struktur von Verkehrsverbünden fest.
- (2) Ziel des Gesetzes ist eine bessere Gestaltung, Nutzung und Förderung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs auch im Interesse der Daseinsvorsorge der Bevölkerung sowie zur Entlastung der Umwelt.
- (3) Grundlage dieses Bundesgesetzes bilden die VO (EWG) Nr. 1191/69 i.d.F. Nr. 1893/91 des Rates sowie die Empfehlungen des Grünbuches der Europäischen Kommission "Das Bürgernetz" vom 29.11.1995, KOM (95) 601.
- § 2 Unter Personennahverkehr sind Verkehrsdienste zu verstehen, welche die Verkehrsbedienung in einem Stadtgebiet oder Ballungsraum bzw. zwischen einem Stadtgebiet oder Ballungsraum und seinem unmittelbar angrenzenden Umland (Stadt- und Vororteverkehre) oder in einem sonstigen Gemeindegebiet sicherstellen.
- § 3 Unter Personenregionalverkehr sind Verkehrsdienste zu verstehen, welche die Verkehrsbedienung in einer Region sicherstellen. Ein Regionalverkehrsdienst im Sinne dieses Bundesgesetzes kann über die Grenzen eines Bundeslandes hinausgehen.
- § 4 Unter Verkehrsdiensten im Sinne dieses Bundesgesetzes sind Dienstleistungen im öffentlichen Schienen- und Straßenverkehr zur Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung zu verstehen.

- § 5 Unter Verkehrsverbünden sind Kooperationsformen des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs zur Sicherstellung einer freien Verkehrsmittelwahl mit Gemeinschaftstarif sowie zur Optimierung des Gesamtangebotes an öffentlichem Verkehr zu verstehen.
- § 6 (1) Die Zuständigkeit zur generellen Nahverkehrsplanung liegt grundsätzlich bei den betroffenen Gemeinden und für die generelle Regionalverkehrsplanung bei den jeweiligen Bundesländern, wobei erforderlichenfalls auf Übereinstimmung der jeweiligen Planungen Bedacht zu nehmen ist. Die Planungsressourcen der Verkehrsunternehmen sowie der Verkehrsverbünde sind zu nutzen.
- (2) Die Ausschreibung, Bestellung und Finanzierung von Verkehrsdiensten obliegt grundsätzlich den regionalen Gebietskörperschaften, wobei die unter Abs. (1) angeführten Planungen sowie die Qualitätskriterien gemäß Art. III dieses Bundesgesetzes zu berücksichtigen sind.
- § 7 Für den Abschluß von Verkehrsdienstverträgen sowie für die Gewährung von Sondertarifen für bestimmte Gruppen von Fahrgästen im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr sind die Bestimmungen der VO (EWG) Nr. 1191/69 i.d.F. Nr. 1893/91 maßgebend. Auf bestehende Verkehrsdienstverträge finden die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes keine Anwendung.
- § 8 Auf Unternehmen, die vom Anwendungsbereich der VO (EWG) Nr. 1191/69 i.d.F. Nr. 1893/91 des Rates ausgenommen sind sowie auf Unternehmen, die Kraftfahrlinien oder regionalen Schienenverkehr ohne Zuschußbedarf eigenwirtschaftlich betreiben, finden die Bestimmungen über Ausschreibungen und die Finanzierung von Verkehrsdiensten gemäß §§ 22 und 23 dieses Bundesgesetzes keine Anwendung.
- § 9 Die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes finden auf öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr zu Lande Anwendung, ausgenommen Verkehre zu ausschließlich touristischen Zwecken sowie ausgenommen Gelegenheitsverkehre. Personenverkehre mit solchen bedarfsoorientierten flexiblen Betriebsformen, die dem Kraftfahrliniengesetz unterliegen, werden von diesem Bundesgesetz jedoch erfaßt.

§ 10 Auf die Finanzierung des Baues und der Erhaltung der Schieneninfrastruktur, von Park & Ride-Anlagen und von Straßenverkehrswegen sind die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes nicht anzuwenden. Schieneninfrastruktur im Sinne dieses Bundesgesetzes umfaßt den in Anlage 1 Teil A der Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 der Kommission vom 18.12.1970 zur Festlegung des Inhaltes der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 definierten Umfang.

Artikel II Verkehrsverbünde

§ 11 (1) Der räumliche Geltungsbereich eines Verkehrsverbundes hat sich grundsätzlich an den jeweiligen Fahrgastströmen zu orientieren und kann somit auch ein Bundesländer- oder Staatsgrenzen übergreifendes Gebiet umfassen. Die Festlegung der räumlichen Ausdehnung obliegt den betroffenen Bundesländern und Gemeinden im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr.

- (2) Die Vorteile eines Verkehrsverbundes sind grundsätzlich allen Fahrgastruppen zu gewähren.**
- (3) Die Aufbau- und Ablauforganisation eines Verkehrsverbundes ist vertraglich zwischen Gebietskörperschaften einerseits und Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbundgesellschaften andererseits zu regeln. Dabei sind Raumordnungsziele sowie generelle verkehrspolitische Leitlinien zu berücksichtigen.**

§ 12 (1) Ein Verkehrsverbund ist in Form einer Gesellschaft des Handelsrechtes, in der grundsätzlich Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen als Gesellschafter vertreten sein sollen, zu organisieren.

- (2) Der Verbundgesellschaft kommen insbesondere folgende Aufgaben zu:**
- Planung und Festsetzung der Verbundtarife**
 - Abrechnung und Zuscheidung der Erlöse**
 - Mitwirkung bei der Fahrplangestaltung der Verkehrsunternehmen**
 - Ausübung von Marketing- und Vertriebstätigkeiten des Verbundes**
 - Kundeninformation, Fahrausweiskontrolle in Ergänzung zu unternehmenseigenen Kontrollen**
 - Ermittlung der Fahrgastströme bei den Verkehrsunternehmen**
 - Unter Einbeziehung der planerischen Ressourcen der Verkehrsunter-**

nehmen Vorschlag für generelle Nah- und Regionalverkehrsplanung der Länder und Gemeinden als Grundlage für deren Leistungsbestellung sowie Einzelplanungen zu Leistungsbestellungen im Zusammenwirken mit den Bestellern einschließlich Kosten- und Erlösschätzung, sofern dies nicht durch die Besteller selbst erfolgt. Die Einzelplanungen haben im Zusammenwirken mit den in Betracht kommenden Verkehrsunternehmen - sofern sie nicht durch diese selbst durchgeführt werden - zu erfolgen und auf generelle Bundes-, Regional- und Nahverkehrsplanungen Bedacht zu nehmen

- Abwicklung von Leistungsbestellungen und Ausschreibungsverfahren im Auftrag von Gebietskörperschaften oder von Dritten, sofern dies nicht von diesen selbst oder anderen beauftragten Stellen erfolgt.
- Beratung der Besteller von Verkehrsdiensten und der Bestellerförderer, Beratung von Verkehrsunternehmen
- Maßnahmen im Zusammenhang mit Parallelverkehren gemäß Art. IV
- Mitwirkung bei Konzessionsvergaben gemäß den Bestimmungen des Kraftfahrliniengesetzes.

§ 13 Die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bestehenden Verkehrsverbünde sind zu harmonisieren bzw. erforderlichenfalls neu zu strukturieren.

Nähere Vorgaben für eine Verbündereform sind durch Richtlinien des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr unter Anhörung der übrigen Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen festzulegen. Die hiezu notwendigen administrativen bzw. vertraglichen und/oder legistischen Maßnahmen sind durch den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr umgehend in Angriff zu nehmen und innerhalb eines Zeitraumes von 2 Jahren abzuschließen.

§ 14 (1) Die im Zusammenhang mit Alteinnahmengarantien bzw. zur Abdeckung verbundbedingter Einnahmenverluste der Verkehrsunternehmen vertraglich vereinbarten Bundesmittel bleiben in zumindest gleicher Höhe wie der im Bundesvoranschlag für das Jahr 1998 vorgesehene Betrag bis 31.12.2007 aufrecht, sofern auch die Zuschüsse der regionalen Gebietskörperschaften, Gemeinden oder Dritter entsprechend den bestehenden Grund- und Finanzierungsverträgen zumindest gleich bleiben.

(2) Innerhalb des in Abs. (1) genannten Zeitraumes ist das System gemäß Abs. (1) durch eine auf Bestellung von Verkehrsdiensten und finanzielle Förderung solcher Bestellungen bedachtnehmende Struktur des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs zu ersetzen.

- (3) Bei Reduzierung von Zahlungen der Gebietskörperschaften an die Verkehrsverbünde gemäß Abs. (1) sind die dadurch frei werdenden Mittel für Direktbestellungen der betreffenden Gebietskörperschaft bzw. hinsichtlich der Bundesmittel für Bestellerzuschüsse des Bundes im Bereich des jeweiligen Verkehrsverbundes zu verwenden, sofern dadurch eine Verbesserung des Angebotes bzw. der Qualität des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs erreicht werden kann.
- (4) Mit Stichtag 1.1.2002 ist die finanzielle Situation und Entwicklung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs durch den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr einer neuerlichen Beurteilung zu unterziehen.

Artikel III Qualitätskriterien

§ 15 (1) Voraussetzung zur Bereitstellung von Bundesmitteln gemäß § 21 Abs. (2) dieses Bundesgesetzes sowie gemäß § 23 Abs. (2) im Zusammenhang mit Bestellungen von Verkehrsdiensten sind insbesondere nachstehende Kriterien:

- Zugänglichkeit der Systeme durch
 - * Berücksichtigung der Bedürfnisse von in ihrer Mobilität physisch beeinträchtigten Personen und Personengruppen
 - * benutzerfreundliche Konzipierung der Fahrzeuge und Fahrkarten-ausgabegeräte, gute Erreichbarkeit und Gestaltung von Haltestellen unter Berücksichtigung möglichst kurzer Umsteigewege
 - * Anbindung von wichtigen Fahrzielen an das öffentliche Regional- und Nahverkehrssystem
 - * optimale Anknüpfung und Verbindung der Verkehre durch abgestimmte Fahrpläne
 - * Anbindung von ländlichen Gegenden und Randregionen, auch unter Einsatz bedarfsoorientierter flexibler Betriebsformen
- Persönliche und betriebliche Sicherheit, insbesondere Berücksichtigung von
 - * technischen und betrieblichen Vorschriften
 - * Beleuchtungsgüte der Stationsbauwerke
 - * Qualifikation des Personals
- Keine schwerwiegenden oder wiederholten Verstöße gegen arbeits- und sozialrechtliche Bestimmungen
- Fahrkomfort durch

- * Minimierung von Fahrt- und Umsteigedauer, Zuverlässigkeit und Häufigkeit der Fahrten
 - * Sauberkeit und Komfort der Fahrbetriebsmittel
 - Einheitliche und verkehrsträgerübergreifende Informationssysteme über Fahrpreise, Fahrpläne, Routenwahl, Umsteigerelationen
 - Positive Umweltauswirkung durch Reduktion von Schadstoffemissionen, Umweltfreundlichkeit des Verkehrsmittels
 - Optimierte Strukturen der Verkehrsunternehmen
 - Teilnahme am Verkehrsverbund.
- (2) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat unter Einbeziehung der Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde durch Verordnung festzulegen, welche Mindestanforderungen unter Berücksichtigung von Verkehrsart und Verkehrsnachfrage als Voraussetzung für eine finanzielle Förderung zu erbringen sind.

Artikel IV **Vermeidung von Parallelverkehren, Verknüpfungsverbesserung**

- § 16 (1) Bei Parallelführung von Kraftfahrlinien mit Schienenbahnen ist unter Bedachtnahme auf den Kundennutzen zunächst der Weiterbestand der Schienenbahnen und deren Ergänzung durch Umstellung des Kraftfahrlinienverkehrs auf verbesserte Zubringung oder Bedienung anderer Bereiche, insbesonders in der Fläche, anzustreben. Für parallelführende, nicht eigenwirtschaftlich betriebene Linien oder Kurse von Kraftfahrlinienunternehmen, für die verbundbedingte Fahrpreisersätze gewährt werden, haben die daran beteiligten Kraftfahrlinienunternehmen - sofern diese Linien und Kurse nicht verkehrspolitisch notwendig sind - einen monatlichen Abschlag zu entrichten.
- (2) Die verkehrspolitische Notwendigkeit ist insbesondere anhand der Qualitätskriterien gemäß Abschnitt III, des Fahrgastverhaltens, der Anzahl der beförderten Fahrgäste, des Kundennutzens, der Verknüpfung von Haltestellen sowie unter Berücksichtigung von nah- und regionalverkehrsplanerischen Aspekten sowie des Datums der erstmaligen Inbetriebnahme der parallel führenden Linien und Strecken bzw. Kurse zu beurteilen.
- (3) Die Feststellung, ob ein Parallelverkehr im Sinne Abs. (1) vorliegt, obliegt der Verkehrsverbundgesellschaft nach Anhörung der betroffenen Verkehrsunternehmen.

- (4) Die Zahlungsverpflichtung entsteht nach Ablauf eines Jahres, gerechnet ab Feststellung des Parallelverkehrs. Innerhalb dieser Jahresfrist wird dem Verkehrsunternehmen die Möglichkeit zur Aufhebung oder verkehrspolitisch sinnvollen Gestaltung der Linie bzw. des Kurses eingeräumt.

§ 17 (1) Die Höhe der Abschlagszahlung wird durch den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr im Einvernehmen mit der Verkehrsverbundgesellschaft festgelegt. Die Höhe der Abschlagszahlung darf die verbundbedingten Zahlungen gemäß § 14 Abs. (1) für die betreffende Linie bzw. den betreffenden Kurs nicht überschreiten.

- (2) Die Zahlungen sind an die jeweilige Verkehrsverbundgesellschaft zu leisten und für verkehrspolitisch sinnvolle Bestellungen von Verkehrsdielen zu verwenden. Ist eine derartige Bestellung nicht möglich, werden die Verbundzahlungen der Gebietskörperschaften anteilmäßig reduziert.
- (3) Kommt ein Unternehmen trotz zweimaliger Aufforderung durch die Verkehrsverbundgesellschaft seiner Verpflichtung zur Abschlagszahlung nicht nach, sind die Verbundzahlungen für die betreffende Linie bzw. den betreffenden Kurs einzustellen.

§ 18 Kraftfahrliniunternehmen, die eine verkehrspolitisch sinnvolle Anknüpfung an bestehende öffentliche Verkehre anbieten, können aus den Einnahmen gemäß § 17 jährlich im nachhinein eine durch die Verkehrsverbundgesellschaft im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr festzulegende Zuschußzahlung erhalten.

- § 19** (1) Über Streitigkeiten, die sich im Zusammenhang mit Abschlags- bzw. Zuschußzahlungen ergeben, entscheidet ein Schiedsgericht.
- (2) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann die näheren Bestimmungen für die Regelung der Abschläge bzw. Zuschüsse sowie über die Zusammensetzung des Schiedsgerichts durch Verordnung festlegen.

§ 20 Die Bestimmungen des Art. IV treten mit erfolgter Neuordnung der jeweiligen Verkehrsverbünde im Sinne dieses Bundesgesetzes, spätestens jedoch mit 1.1.2004 außer Kraft.

Artikel V Finanzierung

Unternehmen, die ausschließlich Stadt- und Vororteverkehr betreiben und vom Anwendungsbereich der VO (EWG) Nr. 1191/69 i.d.F. 1893/91 ausgenommen sind

- § 21 (1) Zur Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen, zur Gewährung von Sondertarifen für bestimmte Fahrgastgruppen sowie zum Ersatz vorgesehener Fahrpreise auf Basis bestehender privatrechtlicher Verträge stehen neben den gemeindeeigenen Finanzierungsquellen die gemäß § 20 Abs. (3) Z. 1 und 2 des Finanzausgleichsgesetzes den Gemeinden für diese Zwecke zukommenden Finanzzuweisungen, die den von der VO (EWG) Nr. 1191/69 i.d.F. 1893/91 ausgenommenen Verkehrsunternehmen direkt oder im Wege der Verkehrsverbundgesellschaft für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt aus dem Familienlastenausgleichsfonds zufließenden Einnahmen sowie die, diesen Verkehrsunternehmen zugewiesenen Zahlungen der Gebietskörperschaften im Rahmen der Verkehrsverbünde zur Verfügung.**
- (2) Bis zu maximal 50% der den Gemeinden für den öffentlichen Personennahverkehr im Jahr 1998 zugekommenen Finanzzuweisungen können nach Maßgabe der budgetären Möglichkeiten seitens des Bundes unter der Voraussetzung beigestellt werden, daß ein jeweils gleich hoher Betrag durch die betreffende Gemeinde aus nicht durch den Bund zugewiesenen kommunalen Mitteln zur Verfügung gestellt und die den Gemeinden gemäß § 20 Abs. (3) Ziff. 1 und 2 Finanzausgleichsgesetz 1997 zugekommenen Finanzzuweisungen zur Gänze zweckentsprechend aufgewendet wurden.**
- (3) Die Höhe der für den Ersatz der Fahrpreise für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt durch den Bundesminister für Umwelt, Jugend und Familie zu tragenden finanziellen Mittel ergibt sich aus den mit den Verkehrsverbünden bzw. Verkehrsunternehmen zu verhandelnden Beträgen.**

Unternehmen, die öffentliche Personennah- und Regionalverkehrsdienste anbieten und dem Anwendungsbereich der VO (EWG) Nr. 1191/69 i. d. F. 1893/91 unterliegen

- § 22 (1) Zur Bestellung von Verkehrsdiensten, zur Förderung derartiger Bestellungen, zur Finanzierung von Sondertarifen für bestimmte Gruppen von Reisenden sowie zum Ersatz vorgesehener Fahrpreise auf Basis bestehender privatrechtlicher Verträge stehen grundsätzlich die hiefür vorgesehene Finanzzuweisungen gemäß § 20 Abs. (4) des Finanzausgleichsgesetzes, die dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr für Zwecke des Öko- und Verlagerungsbonus sowie für die Privatbahnunterstützung zur Verfügung stehenden Mittel, die durch den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr und durch die Länder gemäß der geltenden Vertragslage eingebrachten Finanzmittel zur Abgeltung von verbundbedingten Einnahmenverlusten sowie die den Verkehrsunternehmen direkt oder im Wege der Verkehrsverbundgesellschaft für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt aus dem Familienlastenausgleichsfonds zufließenden Einnahmen zur Verfügung, soferne die Mittel aus den beiden letztgenannten Quellen nicht für Verkehre gemäß § 21 dieses Bundesgesetzes gebunden sind.
- (2) Bis zu maximal 50% der zur Bestellung von Verkehrsdiensten im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr benötigten weiteren Mittel können nach Maßgabe der budgetären Möglichkeiten als Bestellerförderung des Bundes unter der Voraussetzung beigestellt werden, daß ein jeweils gleich hoher Betrag aus Landesmitteln - ausgenommen Zuweisungen gemäß Finanzausgleich - zur Verfügung gestellt und die den Ländern gemäß § 20 Abs. (4) Finanzausgleichsgesetz 1997 zugekommenen Finanzzuweisungen zur Gänze zweckentsprechend aufgewendet wurden.
Bis maximal 10% dieser Mittel sind für Nahverkehrsdienste von Unternehmen vorzusehen, die dem Anwendungsbereich der VO 1893/91 unterliegen.
- (3) Zur Gewährung von Sondertarifen für bestimmte Gruppen von Reisenden sind die hiefür notwendigen Mittel durch diejenige Institution aufzubringen, die derartige Sondertarife verlangt.
- (4) Die Höhe der für den Ersatz der Fahrpreise für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt durch den Bundesminister für Umwelt, Jugend und Familie zu tragenden finanziellen Mittel ergibt sich aus den mit den Verkehrsverbünden bzw. Verkehrsunternehmen zu verhandelnden Beträgen.

§ 23 (1) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann die ihm für ÖKO- und Verlagerungsbonus, für die Förderung von Privatbahnen sowie für Zahlungen an die Verkehrsverbünde gemäß § 14 Abs. (1) zur Verfügung stehenden Beträge sowie Mittel gem. § 22 Abs. (2) insbesondere zur Förderung von Bestellungen anderer Gebietskörperschaften oder Dritter verwenden.

Die derzeit für ÖKO- und Verlagerungsbonus vorgesehenen Mittel sind jedoch für allfällige Direktbestellungen bei Schienenbahnen bzw. nach einer einvernehmlich festzulegenden Übergangsphase überwiegend zur Bestellerförderung bei Schienenbahnen zu verwenden, die Fördermittel für Privatbahnen weiterhin für diese.

- (2) Die Höhe der den einzelnen Bundesländern als Bestellerförderung maximal zukommenden Bundesmittel sowie die näheren Verteilungskriterien und -voraussetzungen sind durch den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr im Einvernehmen mit den Bundesländern - unter Berücksichtigung der seitens der jeweiligen Länder für öffentlichen Personenverkehr im Verhältnis zu Straßenbaumitteln unter Bedachtnahme auf die jeweilige Siedlungsstruktur aufgewendeten Mittel - durch VO festzulegen.
- (3) Seitens des Bundes wird nur die Bestellung solcher Verkehrsdienste gefördert, die mit Verbundfahrausweisen benutzt werden können.

Artikel VI

ÖPNV-Anschluß-Abgabe

§ 24 Der Eigentümer oder Betreiber einer geplanten Betriebsansiedlung ab einer Größenordnung von 100 Beschäftigten oder eines Einkaufszentrums ab einer in den Raumordnungsgesetzen definierten Größenordnung hat im Hinblick auf § 77 GewO unter Bedachtnahme auf die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs nachzuweisen, daß ein dem voraussichtlichen Bedarf entsprechender Anschluß an den öffentlichen Personenverkehr mit ausreichender Kapazität, Zugänglichkeit und entsprechendem Fahrplan vorhanden ist.

Ist diese Voraussetzung nicht gegeben und wird die Genehmigung bzw. Bewilligung für diese Betriebsansiedlung bzw. das Einkaufszentrum trotzdem erteilt, hat der Eigentümer oder Betreiber für jede bei seinem Objekt errichtete PKW-Abstellfläche jährlich einen Betrag zu entrichten, deren Höhe durch den Verkehrsverbund im Einvernehmen mit der betreffenden Gemeinde festzulegen ist. Die Beträge kommen derjenigen Gemeinde zu, auf deren Gebiet die Betriebsansiedlung oder das Einkaufszentrum errichtet

werden soll. Bei mehreren betroffenen Gemeinden haben diese einvernehmlich einen Aufteilungsschlüssel festzulegen.

Die Mittel sind für die Herstellung einer entsprechenden Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz zu verwenden. Ist ein solcher Anschluß in absehbarer Zeit nicht zu erwarten, können diese Mittel zur Sicherstellung bzw. Verbesserung sonstiger öffentlicher Personenverkehrsdienste in der betreffenden Gemeinde verwendet werden, andernfalls sie der Verkehrsverbundgesellschaft zufließen.

Die Zahlungsverpflichtung des Eigentümers bzw. Betreibers endet mit Herstellung des Anschlusses, sofern für die Aufrechterhaltung des Betriebes des betreffenden Verkehrsunternehmens seitens der Gemeinde nicht ein adäquater Betriebskostenzuschuß als erforderlich angesehen wird.

Artikel VII Inkrafttreten, Vollziehung

§ 25 (1) Dieses Bundesgesetz tritt mit xxxx in Kraft.

- (2) Verordnungen auf Grund dieses Bundesgesetzes können bereits an dem seiner Kundmachung nachfolgenden Tag erlassen werden. Sie treten jedoch frühestens mit dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes in Kraft.
- (3) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr betraut.

zu Zl. 239597/5-II/C/13-1998

Vorblatt

Problem:

Ungenügender Anreiz zur Verbesserung des modal split zugunsten des öffentlichen Verkehrs im Nah- und Regionalbereich bei beschränkten finanziellen Mitteln der öffentlichen Hand sowie teilweise Ineffizienz der eingesetzten Mittel, letztlich Fehlen einer gesetzlichen Grundlage für die Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs.

Aufgrund der Rahmenbedingungen im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr und der Vorgaben der EU ist eine Optimierung der in Österreich bestehenden Verbundmodelle und ein effizienter Mitteleinsatz notwendig, wobei die Grundlagen hiezu einheitlich bundesgesetzlich zu regeln sind.

Ziel:

Langfristige Sicherstellung und Verbesserung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs durch gezielten Mitteleinsatz unter Wahrung von marktwirtschaftlichen Kriterien durch Leistungsbestellungen im gemeinwirtschaftlichen Bereich in Entsprechung der VO (EWG) 1191/69 i.d.F. 1893/91.

Inhalt:

- Verankerung der VO (EWG) 1169/91 i.d.F. 1893/91
- Beachtung der Empfehlungen des Grünbuches der Europäischen Kommission "Das Bürgernetz" vom 29.11.1995 hinsichtlich von Qualitätskriterien im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr
- Klare Aufgabenzuweisung an Länder und Gemeinden hinsichtlich Planungsressourcen und Bestellerfunktion
- Stärkung der unternehmerischen Eigenverantwortung der Verkehrsunternehmen
- Neustrukturierung der Verkehrsverbünde und Definition der Aufgaben
- Festlegung der finanziellen Voraussetzungen zur Finanzierung von Leistungsbestellungen und Sondertarifen für bestimmte Gruppen von Reisenden
- Sicherstellung der Finanzierungsinstrumentarien
- Einbeziehung aller öffentlichen Personenlandverkehre (Schiene, Straße) einschließlich alternativer bedarfsoorientierter Verkehrsformen
- differenzierte Behandlung von eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Verkehren

Alternative:

Beibehaltung des derzeitigen Zustandes mit laufend steigenden öffentlichen Zuschüssen ohne Verbesserung des modal split.

Kosten:

Umschichtungen von Bundesmitteln. Eine zusätzliche Belastung für das Budget 1999 ist dadurch nicht gegeben. Zumindest gleichbleibender, im Zielzustand durch Systemänderung und Marktmechanismen reduzierter Mitteleinsatz unter Ausschaltung störender Wechselwirkungen zwischen den bisherigen Zahlungen durch gezielte Bestellung von ÖPNV-Leistungen gemäß VO (EWG) 1191/69 i.d.F. 1893/91.

EU/EWR-Konformität:

erreicht durch Umsetzung der VO (EWG) 1191/69 i.d. F. 1893/91

Erläuterungen

A. Allgemeiner Teil

Die Struktur des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs war in den letzten Jahrzehnten einem erheblichen Wandel unterworfen. Um den Anforderungen eines gut funktionierenden Systems zu entsprechen und vor allem damit verbunden den Zugang der Kunden zum öffentlichen Verkehr zu erleichtern, wurden im Laufe der letzten Jahre neue Kooperationsformen im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr gestaltet. Die Gründung sogenannter Verkehrsverbünde war zwar ein wesentlicher Bestandteil für die in den letzten Jahren sich abzeichnende positive Entwicklung im Verkehrsbereich, die der erhöhten Sensibilität gegenüber der Umwelt Rechnung trägt, gleichzeitig haben aber strukturelle Probleme und steigende Finanzierungskosten der öffentlichen Hand, verbunden mit gleichzeitigen Forderungen der regionalen Gebietskörperschaft nach Verdichtung und Ausbau der Verkehrsleistungen sowie die veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen innerhalb der Europäischen Union die Grenzen der derzeitigen Entwicklung und die Notwendigkeit zur Neugestaltung des Gesamtsystems im ÖPNRV aufgezeigt.

Um den Anforderungen eines gut funktionierenden Verkehrsnetzes besser Rechnung tragen zu können und einen effizienten Mitteleinsatz unter weitgehender Vermeidung von Finanzierungslücken zum Nachteil der Teilnehmer am öffentlichen Verkehr zu gewährleisten, ist daher eine Vereinheitlichung und Optimierung der unterschiedlichen Verbundmodelle unerlässlich, was auch zur Beauftragung des Institutes für Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik (IFIP) an der Technischen Universität Wien durch den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr zur Erstellung einer Studie für ein effizientes Modell der Beteiligung des Bundes an Verkehrsverbünden und Neugestaltung des ÖPNRV Anlaß gegeben hat.

Aufbauend auf die Ergebnisse dieser Studie wurden die einzelnen Bestimmungen für dieses Bundesgesetz konzipiert.

Ziel dieses Bundesgesetzes ist es, durch Schaffung klarer Strukturen für die Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs einen konsequenten Übergang zum Bestellerprinzip bei nicht eigenwirtschaftlich erbrachten Leistungen unter gleichzeitiger Sicherstellung der hiefür erforderlichen Geldmittel und damit ein verbessertes Angebot im ÖPNRV zu erreichen.

Die Umstellung der Organisation des ÖPNV wird nicht sofort mit Wirksamkeit dieses Gesetzes möglich sein, es werden aber zumindest innerhalb der nächsten zwei Jahre die entsprechenden ergänzenden Rahmenbedingungen, wie Verordnungen, Richtlinien, Novellierung des Kraftfahrlinienrechtes, zu setzen sein. Zugleich ist vorgesehen, nach zwei Jahren die Entwicklung des ÖPNRV im Hinblick auf die

Zielsetzungen dieses Bundesgesetzes nochmals einer eingehenden Beurteilung zu unterziehen, um allfällige Fehlentwicklungen zu vermeiden.

Da gemäß Artikel II des Bundesgesetzes vom 14.7.1994, BGBI.Nr. 519/94, Unternehmen, die Eisenbahnen und Kraftfahrlinien ausschließlich im Stadt- und Vororteverkehr betreiben, vom Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 vom 20.6.1991 derzeit ausgenommen sind, sind die Bestimmungen über Bestellungen von Verkehrsdiensten für diese nicht anwendbar; es handelt sich hiebei um Auftragsverkehre mit entsprechend anders gelagerter Finanzierungsorganisation. Der Abschnitt V dieses Bundesgesetzes sieht daher unterschiedliche Finanzierungsmaßnahmen vor.

Die von einigen Seiten geforderte Aufnahme von Bestimmungen über Infrastrukturfinanzierung ist nicht zweckdienlich. Einerseits haben die Erfahrungen mit der Regionalisierung in Deutschland mit undifferenzierter Zurverfügungstellung von finanziellen Mitteln sowohl für Infrastruktur als auch für die Erbringung von Verkehrsdiensten Probleme aufgezeigt, andererseits ist die Infrastrukturfinanzierung in Österreich sowohl hinsichtlich der Straße als auch der Schiene in anderen normativen Bestimmungen festgelegt. Schließlich entspricht eine getrennte Darstellung von Infrastrukturfinanzierung und Finanzierung von Verkehrsdiensten ohne Möglichkeit von Transfers von oder zu anderen Unternehmensbereichen auch den Zielsetzungen der EU.

B. Besonderer Teil

Zu § 1:

Diese Bestimmung definiert Ziel und Zweck des Gesetzes, dessen inhaltliche Vorgaben mit den Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffahrtsverkehrs in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 vom 21. Juni 1991 (in der Folge VO 1893/91 genannt) sowie mit den Empfehlungen des Grünbuches der Europäischen Kommission "Das Bürgernetz - Wege zur Nutzung des Potentials des öffentlichen Personenverkehrs in Europa" vom 29.11.1995 in Einklang stehen.

Es sollen damit die gesetzlichen Grundlagen für die Neugestaltung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs mit dem Ziel geschaffen werden, unter Stärkung der wirtschaftlichen Substanz der Verkehrsunternehmen den individuellen Kundennutzen, aber auch die ökologischen Aspekte durch Optimierung des öffentlichen Verkehrs zu berücksichtigen.

Ungeachtet der wirtschaftlichen Eigenverantwortung der Verkehrsunternehmen ist jedoch weiterhin davon auszugehen, daß der ÖPV mit einer zentralen Aufgabe der Gebietskörperschaften im Sinne einer Daseinsvorsorge für die Bevölkerung darstellt.

Zu § 2:

Unternehmen, die ausschließlich Stadt- und Vororteverkehre betreiben, sind derzeit gemäß Art. II des Bundesgesetzes Nr. 519 vom 14.7.1994, BGBl.Nr. 519/94, vom Anwendungsbereich der VO 1893/91 ausgenommen. Hingegen unterliegen regional oder bundesweit agierende Verkehrsunternehmen den Bestimmungen dieser VO auch dann, wenn sie Stadt- und Vororteverkehr betreiben oder die Verkehrsbedienung in einem Gemeindegebiet sicherstellen. Im Sinne dieser Definition unterliegen daher auch Unternehmen, die die Verkehrsbedienung zwischen der Bundes- bzw. einer Landeshauptstadt und anderen Gemeinden herstellen, dem Anwendungsbereich der VO 1893/91.

Zu § 3:

Entspricht der Definition gemäß Art. 1 Abs. (2) der VO 1893/91. Die Zuordnung als Regionalverkehr ist unter dem Aspekt des Zweckes der Inanspruchnahme des

Verkehrsmittels zu sehen, wobei eine entfernungsmaßige Abgrenzung nicht möglich erscheint (so wird ein Pendlerverkehr etwa vom südlichen Burgenland in die Bundeshauptstadt ebenso als Regionalverkehr anzusehen sein wie ein Verkehr zwischen Wien und Mödling).

Zu § 4:

Die Definition entspricht der VO 1893/91.

Zu § 5:

Die Definition entspricht der herrschenden Rechtsauffassung, wonach Verkehrsverbünde komplexe, über reine Tarifgemeinschaften hinausgehende Organisationsformen sind. Unter Gemeinschaftstarif ist dabei ein Tarif zu verstehen, der die Benützung mehrerer, dem jeweiligen Verbund angehörenden Verkehrsmittel mit einer einzigen Fahrkarte ermöglicht.

Zu § 6:

Die Bestimmung stellt keinen unzulässigen Eingriff in den verfassungsrechtlichen Tatbestand gemäß Art. 10 Abs. 1 Ziff. 9 B-VG dar, da sich die Regelungen dieses Bundesgesetzes ausschließlich auf die nichtbehördliche Besorgung von Aufgaben bezieht.

Die Aufgabenzuscheidung entspricht den Zielsetzungen der EU und der allgemein anerkannten Definition des Behördenbegriffes der VO 1893/91 sowie einer langjährigen Forderung der dezentralen Gebietskörperschaften und soll dazu beitragen, die notwendigen Aufgaben dort anzusiedeln, wo sie auf Grund der Kenntnisse der örtlichen Situation und der Bedürfnisse der jeweiligen Bevölkerung bestmöglich erledigt werden können. Diese Aufgabenzuscheidung muß aber auch mit der entsprechenden finanziellen Verantwortung verbunden sein.

Um die notwendige Kooperation der Verkehrsunternehmen untereinander zu fördern und die auf Grund des unmittelbaren Kundenkontaktes bei diesen gelegenen Ressourcen zu stärken, ist deren Einbindung in die Planungen notwendig.

Daß allfällige übergeordnete Planungen des Bundes (Bundesverkehrswegeplan) mit zu berücksichtigen sind, bedarf keiner ausdrücklichen Normierung.

Abs. (2) beschreibt die voraussichtlich in der Mehrzahl der Fälle bei nichteigenwirtschaftlichen Verkehrsdiensten zu wählende Vorgangsweise.

Die Ausschreibung eines Verkehrsdienstes ist nicht nur für einzelne Linien oder Strecken, sondern auch für Gesamtsysteme möglich, wobei der in Betracht kommende Besteller dies selbst zu entscheiden haben wird.

Eine Bestellung (gegebenenfalls auch Ausschreibung) sowie die Finanzierung von Verkehrsdiensten durch Gemeinden - soferne es sich nicht um von der VO 1893/91 ausgenommene Verkehre handelt - oder durch sonstige (private) Dritte ist durch die vorliegende Bestimmung nicht ausgeschlossen.

Zu § 7:

Die Bestimmung stellt einen Verweis auf die formalrechtlichen Vorschriften der VO 1893/91 dar.

Zu § 8:

Unter Zuschuß im Sinne dieser Bestimmung sind nicht Fahrpreisersätze für unternehmenseigene Tarifgestaltung zu verstehen, wie etwa Abgeltungen auf Grundlage der Verbundtarife oder Abgeltungen für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt. Auf die hier angeführten Unternehmen finden konsequenter Weise auch die Bestimmungen unter §§ 14 Abs. (2) sowie 16 keine Anwendung.

Zu § 9:

Um den Kriterien eines optimierten Personennah- und Regionalverkehrs entsprechen zu können, ist auch die Beachtung und Förderung alternativer Betriebsformen, wie Rufbusse und Anrufsammeltaxis im Umfang des Kraftfahrliniengesetzes, gerade in dünnbesiedelten Gebieten oder zu Schwachlastzeiten als bedarfsoorientierte Ergänzung zum Kraftfahrlinien- oder Schienenverkehr in Erwägung zu ziehen.

Zu § 10:

Da die Infrastrukturfinanzierung in Österreich sowohl hinsichtlich der Straße als auch der Schiene in anderen normativen Bestimmungen festgelegt ist und eine getrennte Darstellung von Infrastrukturfinanzierung und Finanzierung von Ver-

kehrsdiensten ohne Möglichkeit von Transfers von oder zu anderen Unternehmensbereichen auch den Zielsetzungen der EU entspricht, umfaßt dieses Bundesgesetz nur die für den Bereich Absatz relevanten Maßnahmen, d.h. die Kosten für die Bestellung von Verkehrsdiensten und für die Abgeltung von Sondertarifen für bestimmte Gruppen von Reisenden. Anlagebezogene, nicht in der VO (EWG) 2598/70 angeführte Investitionen können bei Bestellungen von Verkehrsdiensten jedoch als Preisbestandteil berücksichtigt werden, soferne Transfers von oder zu anderen Unternehmensbereichen ausgeschlossen und einschlägige EU-Bestimmungen dadurch nicht verletzt werden.

Die Bestimmungen des Privatbahnunterstützungsgesetzes werden von dieser Bestimmung nicht berührt.

Zu § 11:

Abs. (1) normiert eine (Neu)Ordnung der Verbundgrenzen nach verkehrspolitischen Gesichtspunkten. Um eine bundesländerübergreifende optimale Verkehrserschließung zu gewährleisten, ist bei der räumlichen Gestaltung das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr herzustellen.

Zweck dieser Bestimmung ist die Schaffung von an Fahrgastbedürfnissen orientierten Strukturen. Unter Berücksichtigung der Siedlungsstrukturen kann dies auch eine Reduktion der derzeitigen Anzahl der Verkehrsverbünde mit sich bringen, ohne dabei jedoch den Grundsatz der Flächendeckung des Staatsgebietes mit Verkehrsverbünden zu verlassen. Im Hinblick auf die geographische Lage Österreichs ist bei entsprechenden internationalen Vereinbarungen auch eine Einbeziehung grenznaher Bereiche nicht ausgeschlossen.

Gemäß Abs. (2) sollen beispielsweise auch Schüler und Lehrlinge von den Vorteilen der Verkehrsverbünde nicht ausgeschlossen sein.

Die Gestaltung der Verkehrsverbünde ist schon derzeit durch entsprechende Verträge sichergestellt; durch geänderte Rahmenbedingung wird jedoch eine Neuverhandlung und Gestaltung dieser Vertragsbeziehungen notwendig, die umgehend nach Wirksamwerden dieses Bundesgesetzes in Angriff zu nehmen sind.

Zu § 12 Abs. (1):

Die Einbeziehung der Verkehrsunternehmen als Gesellschafter in die Verkehrsverbünde soll einerseits die Zusammenarbeit der Unternehmen untereinander im Hinblick auf die gemeinsame Zielsetzung verstärken und andererseits deren eigene

Möglichkeiten und Erfahrungen als gleichberechtigte Partner einbringen. Eine derartige Neuorganisation der Verkehrsverbünde wird jedoch voraussichtlich nicht schon mit Wirksamwerden dieses Bundesgesetzes möglich sein sondern je nach den unterschiedlichen Voraussetzungen einen längeren Umstellungszeitraum benötigen.

Eine Organisation der Verbünde in Form von Gesellschaften des Handelsrechtes ist im Hinblick auf deren wirtschaftliche Verantwortung notwendig, wobei über die zweckmäßigste Gesellschaftsform selbst noch entsprechende Untersuchungen vorzunehmen sind.

Abgesehen von Gebietskörperschaften können als Gesellschafter auch Dritte, wie etwa Betreiber von Flughäfen, Betriebsansiedlungen, Fahrzeugindustrie etc. auf- scheinen.

Zu § 12 Abs. (2):

Wesentliche Hauptaufgabe der Verbundgesellschaft ist die Festsetzung eines Gemeinschaftstarifes unabhängig von politischen Einflußnahmen nach marktwirtschaftlich orientierten Kriterien. Es ist davon auszugehen, daß diese Maßnahme zwischen den Gesellschaftern der Verbundgesellschaft einvernehmlich erfolgt.

Neben der Ausübung aller Marketing- und Vertriebstätigkeiten des Verbundes, Kundeninformation etc. kommt der Verbundgesellschaft auch ein Mitwirkungsrecht bei der Konzessionsvergabe unter Zugrundelegung der Bestimmungen des Kraftfahrliniengesetzes zu. Eine Vergabe der Konzession an die Verbundgesellschaft selbst ist jedoch mit deren Struktur und Aufgaben unvereinbar.

Weitere wichtige Aufgaben der Verbundgesellschaft sind die allfällige Abwicklung von Leistungsbestellungen und Ausschreibungsverfahren im Auftrag sowie die Beratung des Bestellers von Verkehrsdiensten und - wenn gewünscht - Erarbeitung eines Vorschlages für eine generelle Nah- und Regionalverkehrsplanung durch die Länder und Gemeinden als Grundlage für deren Leistungsbestellungen.

Die Rahmenplanung bzw. Ausschreibung von zu bestellenden ÖPNV-Leistungen ist jedoch Aufgabe der betroffenen Gebietskörperschaften bzw. sonstiger Besteller, wobei insbesondere auch die Detailplanung - um der Notwendigkeit zur Stärkung der unternehmerischen Eigenverantwortung zu entsprechen - unter Einbeziehung der betreffenden Verkehrsunternehmen erfolgen soll. Die Verbundgesellschaften treten damit lediglich als Makler von Leistungsbestellungen auf, die Letztentscheidung über eine Bestellung liegt ausschließlich bei den, den betreffenden Verkehr finanzierenden Institutionen, d.h. bei den Gebietskörperschaften oder allfälligen

privaten Bestellern selbst.

Die Ermittlung von Fahrgastströmen ist insbesondere im Zusammenhang mit planerischen Aktivitäten und Bestellvorgängen zu sehen.

Zu § 13:

Die mit dieser Bestimmung zum Ausdruck gebrachte Harmonisierung ist vorrangig unter dem Aspekt des Kundennutzens (Orientierung der Verbundgrenzen an Fahrgastströmen, Kompatibilität der Abfertigung, Verrechnung zwischen benachbarten Verbünden u.a.m.) und nicht unter finanziellen Aspekten zu sehen. Die hiefür notwendigen administrativen, vertraglichen bzw. logistischen Maßnahmen werden soweit als möglich im Einvernehmen mit den übrigen Gebietskörperschaften und den Verkehrsverbünden durch den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr zu setzen sein; die Erlassung einer Rechtsverordnung hiezu ist nicht vorgesehen.

Zu § 14 Abs. (1):

Durch diese Bestimmung soll sichergestellt sein, daß der mit Stichtag 1.1.1998 für die Verkehrsverbünde budgetierte Bundesbeitrag in Höhe von 665,759 MioS bis zum Abschluß der Umstellung der Organisation des ÖPNRV weiterhin zur Verfügung steht. Die Frage einer allfälligen Wertsicherung über diesen Betrag hinaus kann nur in den Finanzausgleichsverhandlungen behandelt werden; es ist jedoch davon auszugehen, daß durch eine "Deckelung" der Verbundzuschüsse innovative Anpassungen der verkehrlichen Strukturen verstärkt werden.

Zu § 14 Abs. (2), (3):

Auf Grund dieser Bestimmung sollen die Zuschüsse der verbundtragenden Gebietskörperschaften in der derzeitigen Form in einem Zeitraum von zehn Jahren durch geeignete, im Bereich eines vermehrten Wettbewerbes angesiedelte Maßnahmen stufenweise abgebaut werden. Die damit freiwerdenden Mittel der Gebietskörperschaften sind im Gegenzug in Entsprechung der VO Nr. 1893/91 jedoch für Bestellungen von Verkehrsdienssten zu verwenden, die verkehrspolitisch als notwendig erachtet werden, ohne Zuschüsse aber nicht betrieben werden können.

Durch diese Bestimmungen wird sichergestellt, daß mit gebotener Vorsicht ein Prozeß des Überganges und der Neustrukturierung im Sinne dieses Bundesgesetzes in Gang kommt, wobei gleichzeitig ein Anreiz für Rationalisierungseffekte bei den

Verkehrsunternehmen eintreten soll.

Voraussetzung dafür, daß durch den Bund die derzeit zur Verfügung gestellten Mittel weiterhin, wenn auch mit anderer Zielrichtung, in den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr eingebracht werden, ist der Nachweis der entsprechenden Effizienz; andernfalls müßte ein Rückfluß dieser Mittel in das Bundesbudget erfolgen.

Für von der VO 1893/91 ausgenommene Verkehre sowie für eigenwirtschaftliche Verkehre ist - soferne diese am Verbund teilnehmen - eine Umstellung des Zahlungsziels nicht vorgesehen.

Zu § 14 Abs. (4):

Durch diese Bestimmung wird die Möglichkeit geschaffen, bei allfälligen nicht vorhersehbaren Fehlentwicklungen korrigierend eingreifen zu können.

Zu § 15:

Diese Bestimmung legt in Entsprechung der Empfehlungen des Grünbuches der Europäischen Kommission "Das Bürgernetz - Wege zur Nutzung des Potentials des öffentlichen Personenverkehrs in Europa" die Voraussetzungen für eine finanzielle Bundesförderung für Bestellungen von Verkehrsdiensten fest.

Zweck dieser Bestimmung ist die gleichzeitige Erreichung von wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Zielen, wobei die Abstimmung der Verkehrssysteme vordringlich auf die Bedürfnisse der Bürger unter besonderer Berücksichtigung sozial benachteiligter Gruppierungen, wie Kinder, Frauen und in ihrer persönlichen Mobilität beeinträchtigter Personen, zu erfolgen hat.

Durch die hier global definierten Qualitätsstandards betreffend Zugänglichkeit der Verkehrssysteme, persönlicher und betrieblicher Sicherheit und Fahrkomfort soll dem Fahrgärt ein optimaler Zugang zum öffentlichen Verkehr gewährleistet werden. Dabei müssen die einzelnen Verkehrssysteme auch auf die Bedürfnisse zukünftiger Fahrgastpotentiale abgestimmt sein, beispielsweise ist der öffentliche Verkehr auch den in ihrer Mobilität beeinträchtigten Bürger/Innen verstärkt zugänglich zu machen.

Durch positive Umweltauswirkung infolge Reduktion von Schadstoffemissionen und Lärm soll auch dem ökologischen Aspekt Rechnung getragen werden.

Um die erforderlichen Qualitätsmerkmale nicht zu unterlaufen, ist die Einhaltung von arbeits- und sozialrechtlichen Bestimmungen eine besonders wichtige Voraussetzung.

Die Ausarbeitung der Verordnung für die Detailausformung, auch in Bezug auf die Wertung der Qualitätskriterien sowie unter Berücksichtigung von Verkehrsart und Verkehrsnachfrage, wird im Einvernehmen mit den Verkehrsunternehmen und den Verkehrsverbünden so zeitgerecht zu erfolgen haben, daß diese bei Systemumstellung bereits Anwendung finden kann.

Zu § 16:

Obwohl im Zuge der Vorbegutachtung von verschiedenen Seiten festgestellt wurde, daß in den letzten Jahren das Problem von Parallelverkehren zunehmend abgenommen hat, entspricht diese Bestimmung trotzdem einer langjährigen verkehrspolitischen Forderung. Solange eine Betriebsführung von zwei oder mehreren parallelführenden Strecken/Linien und/oder Kursen von zwei oder mehreren Verkehrsunternehmen nicht jeweils für sich eigenwirtschaftlich, d.h. ohne Zuschußbedarf erfolgt, ist eine Ertragssicherung durch die öffentliche Hand nicht vertretbar.

Die Bestimmung kann sinngemäß sowohl auf Parallelführungen von Schienen- und Kraftfahrlinienunternehmen, auch aber auf parallelführende Kraftfahrlinien bzw. -kurse untereinander Anwendung finden.

Ein gewisser, wenn auch von verschiedenen Kriterien abhängig gemachter Vorrang der Schiene ist in diesem Zusammenhang unter Bedachtnahme auf Kostenwahrheit und ökologische Gesichtspunkte zu sehen. Im Vordergrund der Überlegungen hat jedoch der Kundennutzen zu stehen, wie dies in Abs. (2) dieser Bestimmung ersichtlich ist; unter diesen Aspekten ist auch die Frage der verkehrspolitischen Beurteilung mit zu entscheiden.

Im Falle der Parallelführung zu einer Schienenbahn ist grundsätzlich deren Weiterbestand aber auch deshalb anzustreben, da eine Umstellung des Kraftfahrlinienverkehrs einen weitaus größeren Spielraum und bessere Gestaltungsmöglichkeiten bietet als die Umstellung des Schienenverkehrs.

Da die Verkehrsverbundgesellschaft in der Regel Vorschläge für eine generelle Nah- und Regionalverkehrsplanung erarbeitet, erscheint es unter Wahrung des verfassungsrechtlichen Effizienzgrundsatzes der Zweckmäßigkeit auch sinnvoll, diese Institution mit der Feststellung des Vorliegens von Parallelverkehren zu betrauen.

Zu § 17:

Diese Bestimmung ist im Zusammenhang mit § 18 zu sehen, wonach die aus Abschlagszahlungen gewonnenen Einnahmen grundsätzlich weiterhin zur Verbesserung des öffentlichen Personenregionalverkehrs verwendet werden und einen Anreiz für eine verbesserte Netzgestaltung geben sollen.

Lediglich dann, wenn eine Zuschußzahlung gemäß § 18 bzw. eine sonstige Bestellung von Verkehrsdiensten im Bereich des betreffenden Verkehrsverbundes nicht oder nicht mehr möglich oder erforderlich ist, reduzieren sich die Verbundzahlungen der Gebietskörperschaften.

In diesem Zusammenhang ist nochmals festzuhalten, daß die Bestimmungen des Art. IV nur bis zur erfolgten Neuordnung der Verkehrsverbünde in Kraft stehen und einen Anreiz für entsprechende Verkehrsnetzoptimierung in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen bilden sollen.

Zu § 18:

Die Zahlungen sollen denjenigen Kraftfahrlinienunternehmen zukommen, die anstelle eines nicht erforderlichen Parallelverkehrs sinnvolle bestehende oder hinkünftige Verknüpfungen anbieten.

Zu § 19:

Vorgesehen ist ein echtes Schiedsgericht, das den ordentlichen zivilrechtlichen Rechtsweg ausschließt.

Zu § 20:

Der Zeitpunkt für das Außerkrafttreten dieser Bestimmung wurde unter Bedachtnahme auf die tatsächliche Realisierbarkeit hinsichtlich einer Beurteilung und Lösung von Parallelverkehren gewählt.

Zu Art. V:

Eine differenzierte Darstellung der Finanzmittelzuscheidung an Unternehmen, die von der VO 1893/91, ausgenommen sind, und für von dieser Verordnung nicht ausgenommene Unternehmen ist erforderlich, da es sich bei ersteren nach der

derzeitigen Rechtslage um Auftragsverkehre handelt, für die in der Regel keine Bestellungen von Verkehrsdiensten im Sinne dieser Verordnung und demnach auch keine Ausschreibungen erfolgen.

Zu § 21 Abs. (1):

Unter Sondertarifen sind in diesem Zusammenhang beispielsweise Ermäßigungen für Senioren, unter privatrechtlichen Verträgen auch solche zwischen dem Bundesminister für Umwelt, Jugend und Familie und den Verkehrsunternehmen bzw. den Verkehrsverbünden zwecks Abgeltung der Schülerfreifahrt zu verstehen.

Als gemeindeeigene Finanzierungsquellen kommen Abgeltungen der Unterdeckung der Betriebskosten für die unter diese Bestimmung fallenden Verkehrsunternehmen aus den jeweiligen Gemeindebudgets, aus Parkraumbewirtschaftung, wenn vorhanden aus kommunalen Nahverkehrsabgaben, Querverbünden etc. in Betracht.

Die Höhe der im Rahmen der Verkehrsverbünde derzeit zugewiesenen Zahlungen der Gebietskörperschaften an die von der VO 1893/91 ausgenommenen Unternehmen ergibt sich aus den Abrechnungen dieser Verbünde.

Zu § 21 Abs. (2):

Abs. (2) legt in Abhängigkeit von den budgetären Möglichkeiten einen an den derzeitigen zweckgebundenen Finanzzuweisungen orientierten maximalen Rahmen für eine Beistellung von weiteren Bundesmitteln fest, wobei dies in Relation zu einer gleichzeitigen Erhöhung der kommunalen Beiträge zu sehen ist. Für 1999 ist eine zusätzliche Belastung des Bundesbudgets ausgeschlossen.

Eine allfällige Zuweisung erfolgt nach dem gemäß FAG festgelegten Verteilungsschlüssel und nur dann, wenn seitens der Gemeinden eine entsprechende Erhöhung der eigenen Mittel erfolgt sowie die zweckgebundene Verwendung der Finanzzuweisungen gemäß § 20 Abs. (3) Ziff. 1 und 2 nachgewiesen wird.

Die Bestimmungen des § 21 sind unabhängig davon zu sehen, ob es sich um öffentlichen Personennahverkehr auf der Schiene oder auf der Straße handelt.

Zu § 21 Abs. (3):

Die Höhe des durch den Bundesminister für Umwelt, Jugend und Familie als

Fahrpreisersatz zu tragenden Beitrages kann auf Grund von Verhandlungen im Rahmen der nächstfälligen Finanzausgleichsverhandlungen allenfalls Veränderungen erfahren.

Zu § 22 Abs. (1):

Hinsichtlich von Sondertarifen und privatrechtlichen Verträgen wird auf die Erläuterungen zu § 21 verwiesen. Grundsätzlich hat die Mittelverwendung gemäß § 22 für Bestellungen von Verkehrsdiensten bzw. Finanzierung von Sondertarifen Anwendung zu finden.

Zu § 22 Abs. (2):

Siehe Erläuterungen zu § 21 Abs. (2).

Durch eine Mittelbindung in Höhe von 10% für Nahverkehr soll sichergestellt werden, daß eine Bestellung bzw. Bestellerförderung durch Gemeinden für solche örtlichen Verkehre, die der VO 1893/91 unterliegen, erfolgen kann.

Zu § 22 Abs. (3):

Entsprechend dem Verursacherprinzip soll in klar identifizierbarer Weise die Finanzverantwortung für Fahrpreisersätze dort liegen, wo - aus welchen Motiven auch immer - Sondertarife gewünscht werden.

Zu § 22 Abs. (4):

Siehe Erläuterungen zu § 21 Abs. (3).

Zu § 23 Abs. (1):

Eine sofortige Umstellung der derzeitigen Zahlungsflüsse im Bereich ÖKO- und Verlagerungsbonus sowie Privatbahnförderung würde eine Benachteiligung der betroffenen Verkehrsunternehmen bedeuten und letztlich zu Lasten des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs gehen. Es ist daher vorgesehen, den derzeitigen Modus vorerst beizubehalten und die Umstellung des Förderungssystems gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen in einem für diese vertretbaren Zeitraum vorzunehmen.

Zu § 23 Abs. (2):

Die bei einer Bestellung im Sinne dieses Bundesgesetzes im konkreten Anlaßfall gewährte Höhe der Bundesmittel wird sich unter Berücksichtigung der budgetären Möglichkeiten insbesondere an der Erfüllung von Qualitätskriterien, entsprechender Beurteilung durch die Verkehrsverbünde sowie vor allem an dem durch die Bestellung bewirkten Kundennutzen zu orientieren haben. Zu berücksichtigen wird auch sein, in welchem Ausmaß die Bestellung durch Beiträge der Länder bzw. Dritter erfolgt und ob eine entsprechende Zweckverwendung der den Ländern zugewiesenen Bundesmittel erfolgt.

Zu § 23 Abs. (3):

Ein Zwang, eigenwirtschaftlich erbrachte Verkehrsdienste in die Verkehrsverbünde einzubeziehen, ist daraus nicht abzuleiten. Zur Optimierung des ÖPNRV ist jedoch eine möglichst lückenlose Einbindung der Verkehrsunternehmen in Verkehrsverbünde erforderlich, eine finanzielle Förderung soll daher auch nur denjenigen Verkehrsunternehmen zukommen, die zu einer derartigen Optimierung im Interesse der Kunden beitragen.

Zu § 24:

Durch diese Bestimmung soll sichergestellt werden, daß schon im Zusammenhang mit der Planung von Betriebsansiedlungen und Einkaufszentren auf eine bedarfsorientierte Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz Vorsorge getroffen wird. Für die Umsetzung dieser Bestimmung werden die örtlich betroffenen Gemeinden entsprechende Vorsorge zu treffen haben; es bleibt den Gemeinden unbenommen, aus eigenen Mitteln für die Herstellung der notwendigen Verkehrsanbindung Sorge zu tragen und damit die Zahlungsverpflichtungen der Eigentümer bzw. Betreiber der Objekte einzuschränken oder aufzuheben.