



Industriellenvereinigung

An das
Präsidium des Nationalrates
Parlament

Dr. Karl Renner-Ring 3
A - 1017 Wien

RECHTSABTEILUNG
41-0010/98
19.05.1998

Kra 25.5.98

Dr. Klausgraber

Wien, am 19. Mai 1998

T

Betrifft: Entwurf eines BG über die Ordnung und Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz ÖPNRVG)
Begutachtungsverfahren Zl. 239597/5-II/C/13-1998

In der Anlage erlauben wir uns, Ihnen 25 Kopien unserer an das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr gerichteten Stellungnahme zu dem oben genannten Gesetzesentwurf zu übermitteln.

INDUSTRIELLENVEREINIGUNG

Abteilung Industrielle Strukturpolitik

(Dr. Gerhard PSCHOR)

(Dwvt. Ingomar KUNZ)

Beilagen



**An das
Bundesministerium für
Wissenschaft und Verkehr**

**Radetzkystraße 2
A - 1031 W i e n**

Wien, am 18. Mai 1998
Dvwt.Ku/T

zu: ZI. 239597/5-II/C/13-1998
Betrifft: Entwurf eines BG über die Ordnung und Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz ÖPNRVG)

Die Industriellenvereinigung dankt dem Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr für die Übermittlung oben zitierten Gesetzesentwurfs und erlaubt sich Stellung zu nehmen wie folgt:

Der vorliegende Gesetzesentwurf regelt vor allem organisatorische und finanzielle Grundlagen des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs sowie Aufgabenbereiche und Struktur von Verkehrsverbänden. Diese Regelungen berühren nicht die unmittelbaren Interessen der Industrie.

Eine Ausnahme bildet der § 24, der die Einführung einer ÖPNV-Anschluß-Abgabe vorsieht, der sogenannte Einkaufszentren (diese sind zwar nicht näher definiert aber es betrifft offensichtlich Anlagen und Betriebe des Handels ab einer gewissen Größenordnung) sowie Betriebsansiedlungen ab einer Größenordnung von 100 Beschäftigte unterliegen sollen.

Diese bzw. deren Eigentümer oder Betreiber haben in einem nicht näher definierten Verfahren - gemeint kann wohl nur das Betriebsanlagengenehmigungsverfahren sein - unter Bedacht-nahme auf die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs nachzuweisen, daß ein dem voraus-sichtlichen Bedarf entsprechender Anschluß an den öffentlichen Personenverkehr mit ausrei-chender Kapazität Zugänglichkeit und entsprechenden Fahrplan vorhanden ist.

Wie wohl in § 24 auf § 77 der GewO hingewiesen wird, findet sich dort selbst kein Hinweis auf Verkehrsbelange. Lediglich Absatz 5 des § 77 GewO nimmt Bezug auf Einkaufszentren und ähnliches durch deren potentielle Gefährdung der Nahversorgung der Bevölkerung mit Konsumgütern und Dienstleistungen.

Darüberhinaus bezieht sich § 77 Abs 5 GewO, der im übrigen unter Hinweis auf § 356 e Abs 1 und § 77 Abs 5 Zif 2 GewO genau definiert, was er mit Einkaufszentren meint, ausschließlich auf Anlagen und Betriebe des Handels.

Es ist daher falsch, § 77 GewO in einer Bestimmung zu zitieren, die Betriebsansiedlungen jeglicher Art ab einer Größenordnung von 100 Beschäftigten - also jedenfalls eine Vielzahl von Industrieunternehmen - einer Verfahrensvorschrift für das Betriebsanlagengenehmigungsverfahren unterzieht.

Bereits zum 1. Absatz ist kritisch festzuhalten, daß hier wahrscheinlich eine deutliche Kompetenzüberschreitung des Verkehrsministers vorliegt. Ist tatsächlich beabsichtigt, in Betriebsanlagengenehmigungsverfahren eine solche Bedachtnahme auf die Verkehrsinfrastruktur zur Anlage vorzusehen, so müßte dies wohl im betriebsanlagenrechtlichen Teil der Gewerbeordnung geschehen. Hier findet sich aber dazu nicht einmal eine Verordnungsermächtigung, daher steht es dem Verkehrsministerium in keiner Weise kompetenzrechtlich zu, in Belangen des Anlagengenehmigungsverfahrens Bestimmungen einzuführen, die den Belangen der Gewerbeordnung unterliegen.

Darüberhinaus ist festzuhalten, daß unabhängig von der Kompetenzfrage aus Sicht der Deregulierung und Vereinfachung des Verfahrens eine „Verkehrsbedarfsprüfung“ vom Grundsatz her abzulehnen ist. Diese Ablehnung betrifft nicht nur die unmittelbaren Interessen der Industrie an den hier einbezogenen Betriebsansiedlungen ab 100 Beschäftigten, sondern auch die die Belange der Industrie nicht unmittelbar berührenden Einkaufszentren, da - wie es sich hier zeigt - die Einführung einer zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzung für Einkaufszentren früher oder später ihre Ausdehnung auch auf Industrieanlagen erfährt.

Zwischen Einkaufszentren und Industrieansiedlungen besteht jedoch ein grundsätzlicher Unterschied. Einkaufszentren sind darauf angelegt, Personenverkehr weit über die Grenze der dort beschäftigten Arbeitnehmer anzuziehen während Industriebetriebe, was den Personenverkehr betrifft, grundsätzlich nur die dort beschäftigten Arbeitnehmer anzieht. Der restliche Verkehrsbedarf betrifft den Güterverkehr, also keinen dem öffentlichen Verkehr zugänglichen Verkehrsdienst.

Weiters ist festzuhalten, daß auf Grund strenger Raumordnungs- und Anlagengenehmigungsvorgaben Industriebetriebe zum Schutz der Anrainer gezwungen sind, sich außerhalb von Siedlungen, also im Regelfall außerhalb eines dichten Personennahverkehrsnetzes anzusiedeln, wofür sie nun als zusätzlicher Nachteil zum bestehenden Standortnachteil mit einer ÖPNV-Abgabe zur Kasse gebeten werden sollen.

§ 24 2. Absatz:

Aus dem ersten Halbsatz wird klar ersichtlich, daß mit Genehmigung bzw. Bewilligung wohl tatsächlich die Betriebsanlagengenehmigung gemeint sein muß.

Wird diese nun erteilt, so hat der Eigentümer jährlich einen Betrag zu entrichten, dessen Höhe im vorhinein nicht einmal kalkulierbar ist, da sie nicht etwa durch Verordnung oder durch das Gesetz im vorhinein festgelegt wird, sondern (je nach Finanzbedarf der Gemeinde) oder des Verkehrsverbundes) im nachhinein definiert wird. Die in den Erläuterungen hiezu enthaltene Bemerkung „es bleibt den Gemeinden unbenommen aus eigenen Mitteln für die Herstellung der notwendigen Verkehrsanbindung Sorge zu tragen, und damit die Zahlungsverpflichtungen der Eigentümer der Objekte einzuschränken oder aufzuheben“ ist nicht geeignet, die Sorge der Betreiber zu mindern, da gerade diese Bestimmung den Gemeinden die Möglichkeit gibt, Zuschußverpflichtungen des Anlagenbetreibers in der von ihnen benötigten/gewünschten Höhe festzusetzen. Der Entwurf enthält keine entsprechenden Richtlinien.

§ 24 3. Absatz sieht eine Zweckbindung der Mittel vor. Die Mittel sollen eingehoben oder sonst wie verkehrsbezogen verwendet werden, auch wenn gar keine Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz erfolgt.

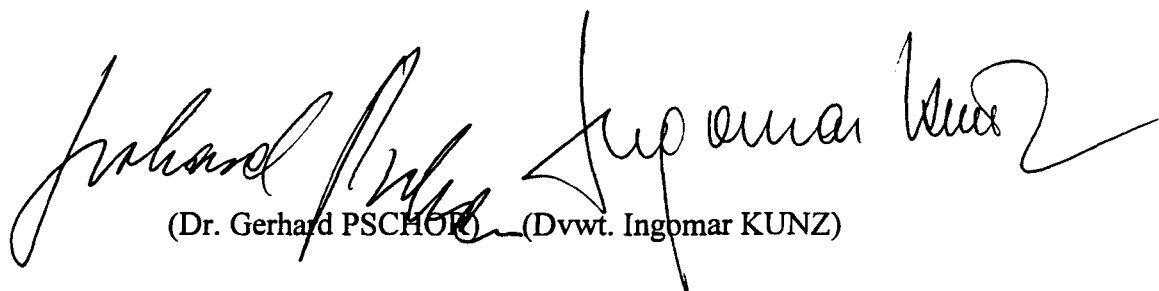
Das heißt, es handelt sich nicht um eine zeitlich befristete Abgabe eben nur zur Errichtung der öffentlichen Infrastruktur, sondern aus dem letzten Absatz des § 24 wird der Gemeinde das Recht eingeräumt, selbst nach Fertigstellung des Anschlusses einen „adäquaten“ Betriebskostenzuschuß einzuheben.

Aus oben dargelegten Gründen lehnt die Industriellenvereinigung nachdrücklich die Absicht des Verkehrsministeriums ab, Betriebsansiedlungen mit dieser neuen Abgabe zu verteuern und durch weitere bürokratische Hürden zu erschweren. Auch ist die Frage der gesetzlichen Zuständigkeit des Bundesministerium für Verkehr zu überprüfen, da offensichtlich auch in Kompetenzbelange des Bundesministerium für Finanzen bzw. des Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten eingegriffen wird, ebenso in Belange des Landes- bzw. Gemeinderechtes.

25 Exemplare dieser Stellungnahme ergehen unter einem an das Präsidium des Nationalrates.

INDUSTRIELLENVEREINIGUNG

Abteilung Industrielle Strukturpolitik



(Dr. Gerhard PSCHORR) (Dvwt. Ingomar KUNZ)