7/SN-246/ME

Österreichischer Städtebund

Rathaus
1082 Wien
Telefon 40 00
Telefax international 0043-1-4000-7135
Telefax national 01-4000-99-89980

Bundesgesetz für die Ordnung und Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV-G)
zu Zl. 239597/5-VI/3-1997

Wien, 15.5.1998
Schneider/Kr
Klappe 899 95
S/Parlamentbrief.doc
Zl. 668/1480/97

41 -GE/19 98
Kra 25 5.98

An die
Parlamentsdirektion

Parlament
1017 Wien

Dr. Klausgraber

Unter Bezugnahme auf den mit Note vom 18. November 1997, GZ 239597/5-VI/3-1997, vom Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr übermittelten Entwurf des oben angeführten Bundesgesetzes gestattet sich der Österreichische Städtebund, anbei 25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zu übersenden.

Dr. E. Pramböck

Dkfm. Dr. Erich Pramböck
Generalsekretär

Beilagen

Internet-Adresse: http://staedtebund.wien.at/
E-Mail-Adresse: post@stb.or.at

Österreichischer Städtebund

Rathaus
1082 Wien
Telefon 40 00
Telefax international 0043-1-4000-7135
Telefax national 01-4000-99-89980

Bundesgesetz für die Ordnung und Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV-G)
zu Zl. 239597/5-VI/3-1997

Wien, 15.5.1998
Schneider/Kr
Klappe 899 95
S/Verkehrsges_neu.doc
Zl. 668/1480/97

An das
Bundesministerium für
Wissenschaft und Verkehr

Radetzkystraße 2
1031 Wien

Zum gegenständlichen Gesetzesentwurf ist grundsätzlich anzumerken, daß dieser

1. unvereinbar mit geltendem EU-Recht und
2. bezogen auf den Regelungsgegenstand und den -bedarf in finanzieller und praktischer Hinsicht nicht geeignet erscheint.

Die Vorgaben der VO (EWG) 1107/70 und der Art. 92-94 EGV werden nicht berücksichtigt:

Nach den dem Österreichischen Städtebund vorliegenden Informationen kennt das EU-Recht nur zwei Regelungen, mit denen zuständige staatliche Behörden die Durchführung von Verkehrsdienstleistungen organisieren und deren Finanzierung regeln können: Auferlegung oder Vereinbarung; das heißt, daß generell alle Verkehrsdienstleistungen entsprechend zu behandeln sind.

Gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienstleistungen können lediglich durch Auferlegen von Pflichten zunächst vom Wettbewerb ausgeschlossen werden. Die VO (EWG) 1107/70 regelt, verbunden mit den Vorgaben der Art. 92 - 94 EGV, die Ausgleichsleistungen hierfür. Verkehrsdienstleistungen, die nicht gemäß solchen Auferlegungen organisiert und finanziert werden, bedürfen einer Vereinbarung. Eine solche Vereinbarung setzt in der EU in der Regel ein Wettbewerbsverfahren voraus, sinnvollerweise mit Ausschreibung der zu vergebenden Verkehrsdienstleistungen (siehe VO (EWG) 1191/69).

Die Möglichkeit zur Nichtanwendung der einschlägigen VO (EWG) 1191/69 wurde seinerzeit von Italien in die Formulierung der Verordnung hineinreklamiert und zwar nicht mit dem Ziel, bestimmte Verkehrsunternehmen nicht dem Wettbewerb auszusetzen, sondern vielmehr, um einen generellen Ausgleichsanspruch von Betriebsabgängen bei bestimmten Verkehrsunternehmen zu vermeiden.

Die im Gesetzesentwurf vorgesehene räumliche Gliederung der Tätigkeitsbereiche von Verkehrsunternehmen zur Regelung der Anwendung bzw. Nichtanwendung der VO (EWG) 1191/69 entspricht jedoch nicht diesem Ausgleichsanspruch, sondern scheint willkürlich erfolgt zu sein.

Wird der Gesetzesentwurf trotz Unvereinbarkeit mit dem EU-Recht beschlossen, schafft er für die betroffenen Betriebe und ihre Eigentümer erhebliche Rechtsunsicherheit, da völlig unklar bleibt, auf welchen Rechtszustand sich diese in Zukunft einzustellen haben. Zu befürchten ist, daß in der Folge durch Klagen der vom Wettbewerb ausgeschlossenen Verkehrsunternehmen Teile des Gesetzes oder das gesamte

Gesetz außer Kraft gesetzt würden und somit alle Aktivitäten im nachhinein sinnlos würden, die jetzt auf Grundlage des Gesetzesentwurfes von Betrieben und Eigentümern zu treffen wären.

Österreich müßte in einem solchen Fall auch zur Kenntnis nehmen, daß das - bereits derzeit geltende - EU-Recht Vorrang vor innerstaatlichen Regelungen hat.

Mischverbünde verhindern diskriminierungsfreie Bestellungen

Unterstellt man, die Annahme sei richtig, daß Unternehmen, die z.B. sowohl Stadtverkehr als auch "nicht-eigenwirtschaftlichen Regionalverkehr" betreiben, dem Wettbewerb ausgesetzt werden sollen, sind die Regelungen des Gesetzesentwurfes, die Verkehrsverbünde betreffend, hiermit nicht vereinbar. In § 12 Abs. 1 wird geregelt, "ein Verkehrsverbund ist in Form einer Gesellschaft des Handelsrechtes, in der grundsätzlich Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen als Gesellschafter vertreten sein sollen, zu organisieren".

Welche Verkehrsunternehmen dies sein sollten, ist nicht festgelegt. Sollte hier eine Ausgrenzung vorgesehen sein, etwa in der Form, daß nur vorhandene Verkehrsunternehmen in einem Bedienungsgebiet in einen Verkehrsverbund einbezogen werden könnten, wäre dies eine wettbewerbsrechtlich äußerst bedenkliche Situation. Weiters stellt sich die Frage, wie Abstimmungsprozesse in einem Verkehrsverbund organisiert werden sollen, wenn dort einerseits Verkehrsunternehmen beteiligt sind, die dem Wettbewerb ausgesetzt sind und andererseits solche Verkehrsunternehmen, die ohne Wettbewerbsdruck nur in einem Stadtgebiet agieren.

Der Hinweis in den Erläuterungen des Gesetzesentwurfes, daß eine solche Verkehrsverbundorganisation im Großraum Stuttgart gut funktioniere, ist letztlich kein Argument dafür, dieses Modell als eines unter vielen zu präferieren. Es gibt neben diesem Verbundmodell zahlreiche andere gut funktionierende Verkehrsverbünde, die weit weniger wettbewerbsbedenklich dafür aber EU-konform sind. Warum diese vom Gesetzgeber ausgeschlossen werden, ist nicht verständlich.

Nicht geeignet für den anstehenden Regelungsgegenstand und -bedarf

Regelungsgegenstand des Gesetzesentwurfes sind u.a. Verkehrsdienstleistungen im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr, deren Finanzierung und die Organisation und Ausgestaltung der Verkehrsverbünde.

Das geltende EU-Recht sieht für den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr den Wettbewerb vor. Eng damit verknüpft ist das im Kraftfahrliniengesetz geregelte Konzessionsrecht. Sachgerecht wäre die Behandlung beider eng miteinander verknüpfter Regelungsgegenstände in einem Gesetz. Der gewählte Weg, ein neues Gesetz zu schaffen und das vorhandene Kraftfahrliniengesetz zu ändern, ist ein Reformversuch, der den grundlegenden EU-weit geltenden durchgreifenden Änderungen im Nahverkehrsmarkt nicht gerecht werden kann.

Regelungsbedarf besteht aus der Sicht der Verkehrsunternehmen, deren Kunden, der Eigentümer von Verkehrsunternehmen und möglichen weiteren Wettbewerbern im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrsmarkt hinsichtlich der Überleitung zu einem Wettbewerbsmarkt. Es

wäre also zu regeln, welche Verkehrsdienstleistungen in welchen Fristen und auf welcher rechtlichen und finanziellen Grundlage dem Wettbewerb zugeführt werden sollen. Des weiteren ist zu regeln, wie die Auferlegung einer Pflicht zur Durchführung bestimmter Verkehrsdienstleistungen abzuwickeln, zu organisieren und finanziell auszugleichen ist. Zweckmäßig, weil zukunftssicher wäre es, auf die sich abzuzeichnenden Absichten der EU-Kommission Bedacht zu nehmen.

Diese will durch entsprechende Initiativen im EU-Parlament noch im Sommer 1998 die Einführung des Wettbewerbs im Personenverkehrsmarkt der EU forcieren. Es sollte auch im Sinne des Gesetzgebers sein, bei sich abzeichnenden neuen Rahmenbedingungen diesen in einem Gesetz Rechnung zu tragen und den Betroffenen durch klare politische Vorgaben, die rechtlich haltbar sind, möglichst verträgliche Übergänge zum Wirtschaften unter diesen neuen Rahmenbedingungen aufzuzeigen.

Die Hinweise im Vorblatt, daß das Gesetz unter anderem die Verankerung der Verordnung (EWG) 1169/91 (richtig: 1191/69) idF 1893/91 enthalte und die EU-EWR Konformität durch die Umsetzung dieser Verordnung gewährleistet sei, sind insofern mißverständlich, als diese Verordnung seit 1. Juli 1992 unmittelbar anwendbares Recht darstellt.

Darüber hinaus ergeben sich zum Gesetzesentwurf folgende Fragen, die aus dem dzt. vorliegendem Text nicht schlüssig zu beantworten sind:

- Ausübung der Bestellerfunktion für Verkehrsdienste?
- Regelung der Finanzierung von Investitionen und dem Betrieb bei Verbesserung bestehender Buslinien (z.B. Intervallverdichtungen usw.)?
- Aufnahme einer nachvollziehbaren und transparenten Zusammenstellung der Finanzierung und Förderung des öffentlichen Verkehrs (Personennahverkehr und Personenregionalverkehr).

Dazu wird noch bemerkt, daß es ganz entscheidend davon abhängt, wie ein Verkehrsverbund die ihm aufgetragenen gesetzlichen Verpflichtungen in die Tat umsetzt und mit welcher Methode und Effizienz, auch in Bezug auf die finanzielle Gebarung, die erforderliche Förderung des Personennahverkehrs und Personenregionalverkehrs vorangetrieben wird.

Deshalb erscheint es sehr wesentlich, auch die Frage zu klären, wie und nach welchen Kriterien die Effizienz eines Verkehrsverbundes von übergeordneter Seite geprüft wird. Die Aufnahme eines Kontrollsystems in das Gesetz wäre empfehlenswert.

Obgleich sich nunmehr in manchen Bereichen durchaus relevante Änderungen in Vergleich zu den Vorentwürfen finden, ist der Entwurf nach wie vor schwer verständlich, ein Mangel der auch durch die Erläuterungen nicht behoben wird.

Die Anführung der Kompetenzgrundlage fehlt nach wie vor. Lediglich zu § 6 wird in den Erläuterungen negativ

festgestellt, daß dies kein Eingriff in Artikel 10 Abs. 1 Z. 9 B-VG sei, weil "sich die Regelungen dieses Bundesgesetzes ausschließlich auf die nichtbehördliche Besorgung von Aufgaben bezieht" (richtig: beziehen).

In dieser Hinsicht ist auch die Kompetenzgrundlage der Regelung des § 24 zu hinterfragen, wonach Gemeinden berechtigt sind, unter gewissen Voraussetzungen von bestimmten Betrieben eine Abgabe zu erheben (wohl eine Gemeindeabgabe, unmittelbar begründet auf § 7 F-VG).

Keine finanzielle Absicherung gegeben

Auch im gegenständlichen Gesetzentwurf ist kein Hinweis auf Investitionsförderungen, weder im Bereich der Infrastruktur noch bei Fahrzeugen enthalten. Es wird daher vorgeschlagen, ähnlich wie beim Gemeinde-Verkehrsfinanzierungsgesetz in Deutschland, für Investitionsförderungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einen bestimmten Anteil des gesamten Finanzierungsvolumens zur Verfügung zu stellen. Da gerade im öffentlichen Personennahverkehr die mittel- bis langfristige Projektplanung und Umsetzung unumgänglich ist, ist es nicht ausreichend, sich auf Tarifstützungen im Rahmen der Verbünde und auf laufende Betriebsaufwendungen zu beschränken.

Auch wird der Forderung der Verkehrsunternehmen und Verbünde nach einer Ausweitung der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zu Lasten des Individualverkehrs mit diesem Gesetz nicht nachgekommen. Durch die gegenständliche Regelung erhalten die Verkehrsverbünde alle Macht, die Verkehrsunternehmen werden in die Rolle der "Lohnkutscher" gedrängt. Weiters ist anzunehmen, daß sich die

quersubventionierten innerstädtischen Verkehrsunternehmen mittelfristig auflösen werden.

Die Übertragung des Regionalverkehrs vom Bund zu den Ländern und Gemeinden nach dem Bestellerprinzip bewirkt für diese ein erheblich finanzielles Risiko, da durchaus nicht gewährleistet ist, daß die voraussichtlich vom Bund bereitgestellten Mittel (Deckelung) das Regional- und Nahverkehrsdefizit decken. Würden zum Beispiel nur die Quersubventionierungen des Güterverkehrs zum regionalen Personenverkehr wegfallen, so würde dies nach derzeitigem Stand voraussichtlich das Defizit um zusätzlich 1 Milliarde Schilling erhöhen. Es könnte also dazu kommen, daß trotz Erhöhung der Bundesmittel das erhöhte Defizit nicht abgedeckt werden kann. Zudem wäre noch erforderlich, daß in gleichem Maße die empfangenden Gebietskörperschaften ihre Beiträge zu erhöhen haben. Dadurch würden aber reale Zusatzleistungen tatsächlich von den Ländern und Gemeinden selbst getragen.

Leistet das Land für den Verkehrsverbund keinen entsprechenden Beitrag, so würden auch die zusätzlichen Bundesmittel (max. 50 %) nicht zur Auszahlung kommen. Der dadurch bewirkte höhere Abgang des Verkehrsverbundes bedeutet einen entsprechend höheren Beitrag der Gemeinden. Ebenfalls nicht im Gesetzesentwurf enthalten ist eine Valorisierung der Bundesmittel. Durch das Fehlen neuer echter Finanzierungsquellen (Road Pricing) und die erhöhte Budgetverankerung auch der nachgeordneten Gebietskörperschaften - hervorgerufen insbesondere durch die sog. Maastrichtkriterien - erscheint eine dauerhafte Regional- und Nahverkehrsfinanzierung nicht gewährleistet. Alternative Finanzierungsquellen, wie Parkraumbewirtschaftung

oder Anschlußabgabe an öffentliche Verkehrsmittel, sind bereits ausgereizt oder haben nie die erforderliche Ergiebigkeit.

Aus den angeführten Gründen würde es voraussichtlich zu einer erhöhten finanziellen Belastung der Städte, aber auch der Länder kommen. Zudem ist insbesondere durch die im Entwurf vorgesehene Gleichbehandlung der Schüler- und Lehrlingsfahrten anzunehmen, daß der Bundesbeitrag hiefür entsprechend reduziert werden soll (Gleichbehandlung aller Fahrgastgruppen) und sich dadurch die Abgänge im Regional- und Personennahverkehr erhöhen werden. Dies würde im städtischen Nahverkehr zu einer Erhöhung des Abgangs führen, welcher vorerst im Wege der Abgangsdeckung die Städte treffen würde. Die Länder werden unter Umständen sogar versuchen, die Städte und Gemeinden gesetzlich zur Abgangsdeckung der Verkehrsverbünde zu verpflichten.

Zu den einzelnen Bestimmungen wird bemerkt:

Zu § 2:

Die Definition wiederholt, sprachlich kaum verändert, nur jene der EU über die EU-Verordnung idF 1893/91. Eine darüber hinausgehende Definition etwa von "Ballungsraum" oder "Umland" findet sich weder im Gesetzesentwurf noch in den Erläuterungen.

Zu § 3:

Dies gilt auch für die Definition von "Personenregionalverkehr" und "Region". Unter Regionalverkehrsdiensten werden aber wohl neben bundesländerweiten, jedenfalls jene Verkehrsdienste anzusehen

sein, die eine Verkehrsbedienung anbieten, die über eine Verbindung zwischen Stadtgebiet - Ballungsraum und unmittelbar angrenzendem Umland hinausgehen, sohin etwa die Verkehrsdienste der Salzburger Lokalbahn.

Zu § 5:

Die Definition der Verkehrsverbünde ist sprachlich mißlungen und deckt sich auch nicht mit jener in § 39 Abs. 2 Z. 2 des vorliegenden Entwurfes für ein Kraftfahrliniengesetz.

Zu § 6/1:

Die Vorgabe, die Planungsressourcen der Verkehrsunternehmen zu nutzen, wird zu dem Besorgnis der Befangenheit beitragen. Eine wettbewerbsneutrale Bestellung ist bei diesen Vorgaben nicht möglich.

Zu § 6 Abs. 2:

Hier wäre ausdrücklich klarzustellen, daß unter regionalen Gebietskörperschaften nur die Bundesländer zu verstehen sind. Dies ergibt sich zwingend aus dem Zusammenhang der §§ 2,3, 6 und 22.

Zu § 7:

Die Regelung ist vollständig unklar. Sie erklärt unverständlicherweise für den Abschluß von Verkehrsdienstverträgen sowie für die Gewährung von Sondertarifen auch für den Personennahverkehr (sohin gemäß § 2 für den Stadt- und Vorortverkehr) die Bestimmungen der angeführten Verordnung für verbindlich, obwohl völlig EU-rechtskonform 1994 der ausschließliche Stadt- und Vororteverkehr bundesgesetzlich vom Anwendungsbereich dieser

Verordnung ausgenommen wurde (BGBl.Nr. 519/94), was auch in den Erläuterungen zu § 2 ausdrücklich angeführt ist.

Die Regelung widerspricht darüber hinaus der differenzierenden Darstellung in § 21 und 22.

Zu § 8:

Der erste Halbsatz erscheint überflüssig (die Überschriften zu § 21 und 22 stellen dies ohnehin klar), beim zweiten fehlt die offenbar gemeinte Formulierung, daß unter Zuschuß nur öffentliche Mittel zu verstehen sind.

Die Bedeutung der Anwendungsausnahme der VO (EWG) 1191/69 wird verkannt. Diese Ausnahme entbindet nicht von den beihilferechtlichen Regelungen der VO (EWG) 1107/70, sondern nur von der Pflicht des Ausgleichs gemäß VO (EWG) 1191/69.

Die Eigenwirtschaftlichkeit ergibt sich aus den Vorgaben der VO (EWG) 1107/70 i.V.m. Art. 92 - 94 EGV. Auch die Vergabe eigenwirtschaftlicher Verkehre hat in einem nichtdiskriminierenden transparenten Verfahren zu erfolgen.

Es wird vorgeschlagen, den Begriff "eigenwirtschaftlich" näher zu umschreiben. Vor allem sollte festgehalten werden, daß innerstädtische Verkehrsunternehmen, welche im Zuge des Querverbundes agieren, auch als "eigenwirtschaftlich" zu definieren sind.

Zu § 10:

Da auch Park & Ride-Anlagen von der Finanzierung nach dem vorliegenden Gesetzesentwurf ausgenommen sind und offenbar das SCHIG dafür zuständig ist, muß darauf hingewiesen werden,

daß die Mittel nach dem SCHIG von den Verkehrsunternehmen unter Berücksichtigung einer Erfolgsbeteiligung (Verzinsung) zurückbezahlt werden müssen. Der Beibehaltung des PBUG für die Privatbahnen kommt daher große Bedeutung zu. Die Frage, aus welchen Mitteln Fahrbetriebsmittel finanziert werden könnten, bleibt offen.

Vorgeschlagen wird, zumindest die Errichtung von Park- & Ride-Anlagen und eventuell die Herstellung von Busspuren als Teile von Straßenverkehrswegen in die Finanzierung aufzunehmen. Bezüglich der Schieneninfrastruktur sollte klargestellt werden, daß die nicht über das Schieneninfrastrukturgesetz finanzierbaren Schienenverkehrswege, wie die Herstellung der Infrastruktur der Straßen- und Stadtbahnen, sehr wohl im vorliegenden Gesetz Berücksichtigung finden. Dies insbesondere auch im Zusammenhang mit § 15 dieses Gesetzes, in dem auch die Qualitätsanforderungen für die Infrastruktur, wie z.B. Komfort der Fahrbetriebsmittel und benutzerfreundliche Konzipierung der Fahrzeuge, angeführt sind. Diese Qualitätskriterien, die nunmehr auch gesetzlich vorgeschrieben sein sollen, bedürfen aber einer entsprechenden Finanzierung. Daher erfordert jede Forderung des Gesetzgebers für ein bestimmtes Qualitätsniveau im öffentlichen Personennahverkehr eine entsprechende finanzielle Abdeckung, die aus eigenen Mitteln, noch dazu unter dem Gebot laufender Einsparungen im Betrieb, nicht zu erbringen sind. Diese Inkonsistenz in bezug auf die gesetzliche Vorschreibung für Qualitätsverbesserungen und die fehlenden Mittel ist in jedem Fall zu beheben, da sonst dieses Gesetz im Endeffekt nicht durchführbar sein wird.

Zu § 11:

Die Einbeziehung der Schüler und Lehrlinge stellt eine eminente Kostenfrage dar, die in keiner Weise geregelt wird.

In Abs. 3 sind offensichtlich sowohl die Grund- und Finanzierungsverträge als auch die Leistungsverträge gemeint - in Salzburg sind letztere jedoch zwischen der Verkehrsverbund Ges. m.b.H. und den einzelnen Verkehrsunternehmen abgeschlossen. Generell sollte die Verbundefinition des Kraftfahrliniengesetzentwurfes übernommen werden, das heißt, nur Gesellschaften mit Rechtspersönlichkeit zulässig sein.

Zu § 11 Abs. 3:

Städten und Gemeinden, die in den Verkehrsverbünden integriert sind, wurde neuerlich kein Mitsprache- und Entscheidungsrecht eingeräumt. Es wird daher vorgeschlagen, im Zuge der Neuorganisation der Verkehrsverbünde ein Mitsprache- und Entscheidungsrecht der betroffenen Gemeinden zu verankern.

Zu § 12:

Es wird auf das Problem der gemeinsamen Gesellschaft von Finanzierer (Zahler) und Finanzierten (Empfänger) bzw. Vergabe- und Ausschreibungszuständigen und Anbieter verwiesen (gesellschaftsrechtliche Treuepflicht), verschärft bei der vermutlich sinnvollsten Form der Gesellschaft, nämlich der Ges.m.b.H., durch das Weisungsrecht der Generalversammlung.

Es ist grundsätzlich zu begrüßen, daß Verkehrsunternehmen als Gesellschafter in die Verkehrsverbünde aufgenommen werden.

Die im bestehenden Gesetzesentwurf enthaltene Übertragung der wesentlichen Kompetenzen wie Tariffestlegung, Marketing, Kundeninformation und die Mitwirkung bei der Fahrplangestaltung von den VU´s auf die Verbünde sollte insofern abgeschwächt werden, als diese Punkte einer gemeinsamen Festlegung der Verbünde und Verkehrsunternehmen bedürfen und nicht diktatorisch von den Verkehrsunternehmen oktroyiert werden sollten, zumal es nicht Ziel des Gesetzes sein kann, eine weitere Schwächung der Verkehrsbetriebe anzustreben. Aus der Formulierung ist nicht ableitbar, daß Gemeinden im Verkehrsverbund vertreten sein, als Zahler jedoch jedenfalls auftreten werden müssen. Dies stellt ein Ungleichgewicht zu Rechten und Pflichten dar.

Zu § 13:

Die Erläuterung, daß hier nicht von einer Rechtsverordnung die Rede sein kann, kann sich nur auf den ersten Satz beziehen; die Regelung, wonach der Bundesminister auch notwendige legistische Maßnahmen zu treffen hat, worunter aber nur Gesetze im materiellen Sinn, also Rechtsverordnungen, verstanden werden können, kann sich wohl nur darauf beziehen, daß damit die Grundlage für verträgliche Harmonisierung geschaffen wird.

Es wird angeregt, diese "Verbündereform" im Einvernehmen mit den übrigen Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen festzulegen.

Zu § 14:

Diese Regelungen entsprechen nicht den Vorgaben der VO (EWG) 1107/70.

Ein Einfrieren der Alteinnahmengarantie auf zumindest gleiche Höhe wie im Bundesvorschlag für das Jahr 1998 bis zum Jahr 2007, noch dazu in Abhängigkeit von Zahlungen der regionalen Gebietskörperschaften, ist insofern problematisch, als durch die bestehenden Leistungsverträge in den einzelnen Verkehrsverbünden Österreichs die Valorisierungen deshalb vereinbart wurden, weil die Tarifhoheit an die Verbünde übergangen ist und die Verkehrsunternehmen ja laufende Lohnsteigerungen und Kostensteigerungen zu bewältigen haben, welche bisher aus Tariferhöhungen abgedeckt wurden. Dies ist nunmehr nicht möglich, d.h. es kann aufgrund dieser Bestimmung österreichweit nur zu einer Verkehrsrücknahme im öffentlichen Personennahverkehr kommen oder es müssen eintretende Kostensteigerungen, die nicht durch Umsatzerlöse gedeckt werden können, von den anderen an der Abgangsdeckung beteiligten Partnern aufgebracht werden. Dabei ist zu befürchten, daß die Gemeinden finanziell stärker belastet werden.

Zu Art. III:

Qualitative Faktoren, wie auf Dauer angelegte Leistungen, Flächendeckung, Kundenfreundlichkeit, Umweltfreundlichkeit und Verkehrssicherheit sind - wegen der sich immer wieder ändernden Herausforderungen - nicht leicht zu beschreiben und zu bewerten und können daher bei der Ausschreibung von Leistungen oft auch nicht berücksichtigt werden. In diesen Fällen besteht daher die Tendenz eines Zurückdrängens der qualitativen Leistungsfaktoren. Mitunter kann dies sogar zu einer Reduktion des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs führen. Dies entspricht aber nicht dem gesetzlichen Auftrag (vgl. § 1 Abs. 2 leg.cit.).

Zu § 15 Abs. 2:

Es wird für geboten erachtet, auch eine "Erfolgskontrolle" durch den Nachweis der Effizienz der bzw. durch entsprechende Wirkungsanalysen einzufordern.

Zu § 16 Abs. 1:

Die Regelung, daß für parallelführende nicht eigenwirtschaftlich betriebene Linien ein "monatlicher Abschlag zu entrichten" ist, ist in der Praxis nicht vollziehbar, da es in den einzelnen Verkehrssystemen in Österreich (und international) sehr viele durchaus sinnvolle Parallelverkehre gibt. In diesem Sinne erscheint der § 16 leg.cit. grundsätzlich entbehrlich, da er auch einen derzeit noch nicht absehbaren bürokratischen Aufwand erfordert.

Zu § 17 Abs. 3:

Anzuführen wären auch allfällige Folgen für das Verkehrsunternehmen als Gesellschafter einer Verkehrsverbundgesellschaft.

Zu § 18:

Die Festlegung, daß Kraftfahrlinienunternehmen, die eine verkehrspolitisch sinnvolle Anknüpfung an bestehende öffentliche Verkehre anbieten, jährlich im nachhinein eine durch die Verkehrsverbundgesellschaft im Einvernehmen mit dem Bundesminister festzulegende Zuschußzahlung erhalten können, erscheint nicht gerade als besondere Motivation für Verkehrsunternehmen geeignet, in neue Linien zu investieren. Hiefür müßte ein entsprechender Anreiz geschaffen werden.

Zu § 19:

Die Regelung über das Schiedsgericht ist unzureichend. Zu Abs. 1 erhebt sich die Frage, ob das Schiedsgericht den weiteren Rechtsweg ausschließt. Weiters bleibt es unklar, ob es sich um ein echtes Schiedsgericht handelt, das den ordentlichen Rechtsweg im Rahmen der Zivilprozeßordnung ausschließt oder nicht. Desgleichen gibt es keine Regelung über Zusammensetzung und Verfahren.

Zu § 21:

Diese Bestimmung dient ebenso wie die in § 22 offenbar zunächst einer Begrenzung der Bundesförderungen bei allfälligen Kostensteigerungen. Die Formulierungen sind äußerst mühsam zu lesen. Absatz 1 ist eine Beschreibung der gegenwärtigen Finanzierungsstruktur ohne konkrete Zahlenangabe für jene Unternehmen, die ausschließlich Stadt- und Vororteverkehr betreiben. In Verbindung mit den Erläuterungen zu § 13 ist anzunehmen, daß die Bundesbeitragshöhe bis 31.12.2007 zumindest in gleicher Höhe aufrecht bleibt wie 1998. Eine Erhöhungmöglichkeit sieht Absatz 2 vor, und zwar mit einer festen Obergrenze für den Bund. Zu bemängeln ist zunächst, daß nur "die betreffende Gemeinde" und nicht - alle betreffenden Gemeinden (jedenfalls im Vororteverkehr) einzubeziehen wäre. Schließlich ist auch nicht einzusehen, wieso hier kein Beitrag des Landes vorgesehen ist. Die Regelung in § 22 Abs. 2 letzter Satz stellt keinen relevanten Ersatz dafür dar. Ebenso erscheint die Bundeskonzentrierung im Entwurf sowie der Rückzug des Bundes zum rein beschränkten Förderer kritisierbar.

Ein weiteres Problem besteht darin, daß in Entsprechung der vorhin angeführten EU-Verordnung und der bundesgesetzlichen

Ausnahmeregelung unter Umständen in Salzburg die Stadtwerke AG möglicherweise nicht als Unternehmen angesehen wird, das ausschließlich Stadt- und Vororteverkehr betreibt, da auch die Lokalbahn als regionaler Verkehrsdienst von ihr betrieben wird. Die Folge wäre eine Subsumierung unter § 22 und das Bestellerprinzip, wobei die Gefahr bestünde, daß hier das Land mit viel Grund eine Regelung, nach der die Stadtwerke AG ausschließlicher Besteller wäre, nicht hinnehmen würde.

Die Regelung des § 21 bleiben im übrigen auch nach dem genannten Übergangszeitraum die Grundlage für die Finanzierung des ausschließlichen Stadt- und Vororteverkehrs.

Zu Abs. 3:

Diesbezüglich wird angemerkt, daß die Flaf-Mittel Tarifeinnahmen sind und sich aus den jeweils geltenden Tarifen ableiten. Sie ergeben sich aber nicht aus den mit den Verkehrsverbünden bzw. Verkehrsunternehmen zu verhandelnden Beträgen. Dies bedeutet, daß aus dem FLAF nur die tarifmäßigen Fahrpreise und nicht die höheren Kosten der Schülerbeförderung bezahlt werden.

Zu § 22:

Hier ist zu bemerken, daß nach § 20 (3) des Finanzausgleichsgesetzes nur gemeindeeigene Verkehrsbetriebe bzw. Nahverkehrseinrichtungen, an denen die Gemeinden überwiegend beteiligt sind, in den Genuß der Förderung kommen. Da in vielen Gemeinden diese Agenden jedoch von privaten Unternehmen übernommen werden, ist für die vorgeschlagene Art der Finanzierung die Gleichbehandlung nicht gewährleistet.

Zu § 24:

Die Formulierung "Eigentümer" einer "geplanten Betriebsansiedlung" ist juristisch unrichtig und wäre korrekt zu formulieren (Bauherr, Bauwerber, Generalunternehmer etc.).

Der Modus der Festlegung der Abgabenhöhe ist nicht determiniert, die Abgabe selbst durchaus sinnvoll. Es bleibt unklar, wer die Abgabe einhebt.

Zusammenfassung:

Grundsätzlich ist anzumerken, daß der vorliegende Gesetzesentwurf nicht geeignet erscheint, die Regional- und Nahverkehrsfinanzierung - insbesondere dauerhaft - zu gewährleisten und mit hoher Wahrscheinlichkeit zu zusätzlichen finanziellen Belastungen - insbesondere der Städte, aber auch der Länder - führen wird. Neben einem erheblichen finanziellen Risiko für die nachgeordneten Gebietskörperschaften birgt er auch - trotz aller gegenteiligen Beteuerungen - die Gefahr eines Zurückdrängens der qualitativen Leistungsfaktoren in sich. Im übrigen wird eine Ungleichbehandlung darin gesehen, daß die absehbare finanzielle Mehrbelastung vom Bund beschränkt und nicht valorisiert zu tragen ist, während für die Städte ein unbeschränktes finanzielles Risiko besteht.

Außerdem ist festzuhalten, daß dem Entwurf keine Erläuterungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen auf Länder und Gemeinden beigegeben sind. Es wird daher gefordert, anhand von Rechenmodellen die Auswirkungen auf die betroffenen Gebietskörperschaften darzustellen und sodann in weitere Gespräche mit den Städten und Gemeinden einzutreten.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden gleichzeitig der Parlamentsdirektion übermittelt.

Dkfm. Dr. Erich Pramböck
Generalsekretär