



REPUBLIK ÖSTERREICH
 Bundesministerium für Umwelt,
 Jugend und Familie
 PRÄSIDIUM

A-1010 Wien, Stubenbastei 5

Tel. : (01) 515 22
 Fax : 7332
 DVR : 0441473
 Abteilung : Präs. Abt. 1
 Sachbearbeiter/in : Radovan
 Durchwahl : 1635

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

41	PS
Datum:	4. Juni 1998
Von:	J. G. P. Bal

Wien, am 4. Juni 1998
 GZ 61 1510/12-Präs.1/98

H. Klausgruber

Betrifft: **Entwurf eines Bundesgesetzes über die Ordnung
 und Finanzierung des öffentlichen Personennah- und
 Regionalverkehrs (ÖPNRVG)**

Unter Bezugnahme auf den vom Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr mit Schreiben vom 2. April 199, Zl. 239597/5-II/C/13-1998, übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes über die Ordnung und Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs erlaubt sich das Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie in der Beilage 25 Ausfertigungen der Stellungnahme zum ggstl. Entwurf zu übermitteln.

Für den Bundesminister:

Thomasitz

Für die Richtigkeit
 der Ausfertigung:

M. J. ...



REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Umwelt,
Jugend und Familie
PRÄSIDIUM

A-1010 Wien, Stubenbastei 5

Tel. : (01) 515 22
Fax : 7332
DVR : 0441473
Abteilung : Präs. Abt. 1
Sachbearbeiter/in : Radovan
Durchwahl : 1635

An das
Bundesministerium für
Wissenschaft und Verkehr
Radetzkystraße 2
1031 Wien

Wien, am 4. Juni 1998

GZ 61 1510/12-Präs.1/98

**Betreff: Entwurf eines Bundesgesetzes über die Ordnung
und Finanzierung des öffentlichen Personennah- und
Regionalverkehrs (ÖPNRVG)**

Das Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie bezieht sich auf den mit do. Schreiben vom 2. April 1998, Zl. 239597/5-II/C/13-1998, übersandten Gesetzesentwurf zum Gegenstand und erlaubt sich wie folgt Stellung zu nehmen:

Vorerst wird festgehalten, daß Gesetzesentwürfe, die den ho. Wirkungsbereich - in diesem Fall insbesondere den FLAF - berühren, bereits vor der Begutachtung mit dem ho. Ressort abzustimmen wären.

Allgemeines:

Grundsätzlich ist die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs ein wichtiger Beitrag zur Verringerung des verkehrsbedingten Co₂ - Ausstoßes. Attraktivierungsmaßnahmen in diesem Bereich führen zu einer Verlagerung von Kfz - Fahrten. Damit der öffentliche Verkehr auch in der Lage ist, diesen Mehrverkehr aufzunehmen, ist eine Restrukturierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit verstärkter Einbindung bedarfsorientierter Systeme, eine langfristige Sicherstellung der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie eine bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel unumgänglich.

- 2 -

Die Schaffung eines Nahverkehrs - Finanzierungsgesetzes ist eine der zentralen Forderungen des vom Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie und des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr in Zusammenarbeit mit Expertengruppen erarbeiteten „Stufenplans zur schnellstmöglichen Emissionsreduktion“ (Schwerpunktmaßnahme im Kapitel „Attraktivierung Umweltverbund“). Das Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie begrüßt daher grundsätzlich die Initiative zur Erarbeitung eines Entwurfes zum ÖPNVRVG.

Auch in der im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Jugend und Familie erstellten Studie zur Nachhaltigkeit des Verkehrsrechts wurde ausgeführt, daß „.....im österreichischen Recht ein geschlossenes Regelungssystem für den ÖPNV gänzlich fehlt, das eine ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Verkehrsdiensten zum Gegenstand hat“. Daher sollte im ggstl. Entwurf verankert werden, daß Mindestbedienungsstandards, z.B. durch Verordnung, festgelegt werden..

Zu den einzelnen Bestimmungen:

**Ad Artikel I - Anwendungsbereich, Begriffsbestimmungen,
Aufgaben:**

Zu § 5:

Die genaue Begriffsbestimmung von Gemeinschaftstarif wie sie in den Erläuterungen angeführt ist - *Tarif, der die Benützung mehrerer, dem jeweiligen Verbund angehörenden Verkehrsmittel mit einer einzigen Fahrkarte ermöglicht* - sollte auch im Gesetz aufgenommen werden.

Zu § 6 Abs. 1:

Die Berücksichtigung verkehrs- und umweltpolitischer Zielsetzungen wäre zu verankern.

Es wird daher nachstehender Text vorgeschlagen: „ .. wobei () auf Übereinstimmung der jeweiligen Planungen und die umwelt- und verkehrspolitischen Zielsetzungen Bedacht zu nehmen ist.“

Ferner wird vorgeschlagen, den letzten Satz dieses Absatzes durch nachstehenden Text zu ersetzen: „ Die Verkehrsunternehmen und die Verkehrsverbände sind unter Nutzung ihrer Planungsressourcen in die Planungen einzubeziehen“

- 3 -

Zu § 6 Abs. 2:

Es wäre klarzustellen, daß auch Gemeindeverbände als regionale Gebietskörperschaften zu verstehen sind.

Zu § 8:

Es ist nicht verständlich, warum für Unternehmen, die Kraftfahrlinien oder regionalen Schienenverkehr ohne Zuschußbedarf eigenwirtschaftlich betreiben, die Bestimmungen der Ausschreibung keine Anwendung finden. Zur Durchsetzung von Qualitätsstandards wäre die Anwendung der §§ 22 und 23 dieses Bundesgesetzes zielführend.

Zu § 9:

Eine grundsätzliche Ausnahme von öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr zu ausschließlich touristischen Zwecken von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes sollte nicht vorgenommen werden. Gerade der Freizeitverkehr weist enorme Wachstumsraten und hohe Auto - Anteile auf, so daß attraktive Angebote des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs auch im Freizeit- und touristischen Verkehr immer wichtiger und notwendiger werden. Seitens des Bundesministeriums für Umwelt, Jugend und Familie und des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr wird daher ein Modellvorhaben „Autofreier Tourismus“ in den nächsten fünf Jahren durchgeführt, worin die Schaffung attraktiver ÖV-Angebote einen wichtigen Schwerpunkt darstellen. Dies sollte durch das ggstl. Gesetz nicht hintangehalten werden.

Weiters wäre zu definieren, welche ÖV - Form unter das Gelegenheitsverkehrsgesetz fällt, und welche bedarfsorientierten flexiblen Betriebsformen nun in das Kraftfahrlineiengesetz aufgenommen werden sollen. (AST, Rufbus, Taxi etc.).

- 4 -

Artikel II - Verkehrsverbände

Zu § 11 Abs. 3 - letzter Satz

Es wird vorgeschlagen hier genau zu definieren, welche generellen verkehrspolitischen Leitlinien zu berücksichtigen sind sowie neben verkehrspolitischen auch umweltpolitische Ziele aufzunehmen. (etwa Nationaler Umweltplan, Österreichisches Gesamtverkehrskonzept).

Der letzte Satz sollte daher lauten: „.... *verkehrs- und umweltpolitische Leitlinien, Kriterien und Ziele zu berücksichtigen.*“

Zu § 12 Abs. 2

Die Aufgaben der Verbundgesellschaft sollten noch ergänzt werden um:

- *Fahrplanauskunft, Mobilitätsberatung und Reiseinformationen*
- Fahrausweiskontrolle

Artikel III - Qualitätskriterien

Zu § 15 Abs. 2

Der Punkt „Zugänglichkeit der Systeme sollte folgendermaßen ergänzt werden:

„Berücksichtigung der Bedürfnisse *der Kunden, insbesondere* von in ihrer Mobilität
.....“

Es wird die Aufnahme eines neuen Punktes empfohlen:

„*benutzerfreundliche Gestaltung der Haltestellen (Witterungsschutz, Beleuchtung, Sitzgelegenheit) und deren optimale Ausstattung mit Fahrgastinformationen (Fahrplan, Linienplan, Anschlußmöglichkeiten, Umgebungs- und Ortsplan)*“

- 5 -

Der Punkt „..... gute Erreichbarkeit und Gestaltung von Haltestellen“ sollte als eigener Punkt aufgenommen werden und folgendermaßen ergänzt werden:

„.... unter Berücksichtigung möglichst kurzer Umsteigewege, *insbesondere zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln sowie durch optimale Anbindung von Fuß- und Radwegen.*“

„Stationsbauwerke und Haltestellen“

Neuformulierungsvorschlag:

„Reise- und Fahrkomfort

- * *Minimierung von Fahrtdauer, Umsteige- und Wartezeiten*
- * *Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Häufigkeit der Fahrten unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse eines Mindestbedienungsstandards an Werktagen, sowie Sonn- und Feiertagen zur Gewährleistung der Mobilitätsbedürfnisse in den einzelnen Verkehrszwecken. Die Mindestbedienungsstandards werden durch VO des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr in Abstimmung mit den Ländern und Gebietskörperschaften bestimmt.*
- * *Koordination und Abstimmung der Fahrpläne und Gewährleistung von Anschlußverbindungen zu anderen Linien des öffentlichen Verkehrs (insbesondere zu Bahn und Bus)*

Der Punkt - Einheitliche und verkehrsträgerübergreifende Informationssysteme über Fahrpreise, Fahrpläne, Routenwahl, Umsteigerelationen sollte folgendermaßen ergänzt werden :

„sowohl in publizierter als auch in EDVgestalteter Form sowie in den Verkehrsmitteln und beiden Haltestellen“

Der Punkt - Positive Umweltauswirkung durch Reduktion von Schadstoffemissionen sollte ergänzt werden durch: „ Reduktion von Schadstoffemissionen und Lärm, Verwendung möglichst umweltfreundlicher Verkehrsmittel entsprechend dem jeweils verfügbaren besten Standes der

- 6 -

Technik unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Verkehrsbetreiber.“

Artikel IV - Vermeidung von Parallelverkehren,

Verknüpfungsverbesserung

Zu § 18:

Bei § 18 wäre zu konkretisieren:

„ die ihre Linien und Netze optimal aufeinander abstimmen und die Verknüpfung und Anschlußsicherung zwischen ihren Linien untereinander und mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln insbesondere der Bahn gewährleisten“

Artikel V - Finanzierung:

Aus den Erläuterungen ergibt sich u.a., daß es das Ziel des Gesetzes ist, durch die 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 hierfür erforderlichen Geldmittel, und damit ein verbessertes Angebot im ÖPNVR, zu erreichen.

Aus den §§ 21 Abs.1 und 3 und 22 Abs.1, 3 und 4 im Zusammenhang mit § 6 ergibt sich, daß zum wiederholten Mal versucht wird, das sog. Bestellerprinzip auf den Familienlastenausgleich auszudehnen. Der Familienlastenausgleich soll demnach zur Differenzabgeltung von Sondertarifen und Fahrpreisersätzen herangezogen werden.

Hiezu wird seitens des Bundesministeriums für Umwelt, Jugend und Familie bemerkt, daß aus Mitteln des Ausgleichsfonds für Familienbeihilfen ausschließlich familienpolitisch motivierte Forderungen zu erfüllen sind und dementsprechend ausschließlich familienpolitisch motivierte Fahrpreise, nicht hingegen verkehrspolitisch motivierte Fahrpreise abzugelten sind.

- 7 -

Aus dem Familienlastenausgleichsgesetz 1967 ergibt sich auch keinerlei wie immer geartete Bestellzuständigkeit .

Darüber hinaus widersprechen § 21 Abs.3 sowie § 22 Abs.3 und 4 der Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr, Dr. Einem, und dem Bundesminister für Umwelt, Jugend und Familie, Dr. Bartenstein, vom 3.April 1998 bzw. 6.April 1998, da nach dieser Vereinbarung ab Beginn des Schuljahres 2002/2003 nur die Verbundpreise gelten sollen und Herr Bundesminister Dr. Bartenstein jedweden Durchtarifierungsverlust bzw. Abtarifierungsverlust ablehnt. Außerdem ist das Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie zufolge § 39 f Abs.1 des Familienlastenausgleichsgesetzes 1967 nicht Tarifbehörde, sodaß das ÖPNRVG insoweit unrichtig ist.

Hinzuweisen ist überdies auf die Kostenfrage:

Wenn der vorliegende Entwurf des ÖPNRVG Gesetzeskraft erlangen würde, hätte dies folgende Auswirkungen :

- Der FLAF hat nicht nur keine Ersparnis aus den Abtarifierungsverlusten und Durchtarifierungsverlusten in der Höhe von 932 Millionen Schilling, sondern zahlt ohne Kundenrabatt Mehrkosten von rund..... 760 Mio. S.
- Laut Ministervereinbarung erfolgt eine generelle Ausweitung der Fahrten: 300 000 Schüler x 4.000 S.... = 1 200 Mio.S
Das ergibt Mehrkosten von insgesamt jährlich rund 1 900 Mio.S.

Das Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie ersucht daher klarzustellen, daß die §§ 21 und 22 im Zusammenhang mit § 6 des vorliegenden Entwurfs in keiner Weise ein Bestellungen - oder Auferlegungsrecht des Bundesministers für Umwelt, Jugend und Familie

- 8 -

vorsehen dürfen, andernfalls die vorgesehenen Bestimmungen der §§ 21 und 22 keine Aussicht auf Zustimmung im Ministerrat haben.

Daher sollte § 21 Abs.1 wie folgt lauten :

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 Finanzausgleichszuweisungen sowie die, diesen Verkehrsunternehmen zugewiesenen Zahlungen der Gebietskörperschaften im Rahmen der Verkehrsverbünde zur Verfügung.“

§ 21 Abs.3 hätte zu entfallen.

22 Abs.1 hätte zu lauten :

„ 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 hierfür vorgesehenen Finanzausgleichszuweisungen 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 sowie die durch den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr und durch die Länder gemäß der geltenden Vertragslage eingebrachten Finanzmittel zur Abgeltung von verbundbedingten Einnahmenverlusten zur Verfügung, sofern die Mittel aus der letztgenannten Quelle nicht für Verkehre gemäß § 21 dieses Bundesgesetzes gebunden sind.“

§ 22 Abs.3 und 4 hätte zu entfallen.

- 9 -

Zu Artikel VI - ÖPNV-Anschluß-Abgabe:

Die Einführung einer „ÖPNV - Anschluß - Abgabe“ wird begrüßt.

Für den Bundesminister:

T h o m a s i t z

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Schö' or similar, written in a cursive style.