

**KÄRNTEN**

13/SN-246/ME

**AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG**

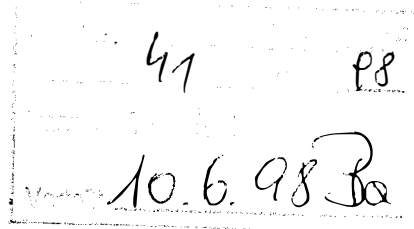
A - 9021 Klagenfurt

*Abteilung 2V -  
Verfassungsdienst***Zahl:** Verf-615/9/1998**Auskünfte:** Dr. Glantschnig**Telefon:** (0463) 536**Durchwahl:** 30204**Fax:** 32007**e-mail:** post.abt2v@ktn.gv.at**Betreff:**

Entwurf eines Bundesgesetzes, über die  
Ordnung und Finanzierung des öffentlichen  
Personennah- und Regionalverkehrs  
(Öffentlicher Personennah- und  
Regionalverkehrsgesetz 1998 - ÖPNRVG 1998);  
Stellungnahme

Bei Eingaben bitte die Geschäftszahl angeben.

DVR: 0062413

**An das****Präsidium des Nationalrates****1017 WIEN***A Klausgraber*

Beiliegend werden 25 Ausfertigungen der Stellungnahme des Amtes der Kärntner Landesregierung zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die Ordnung und Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1998 - ÖPNRVG 1998) übermittelt.

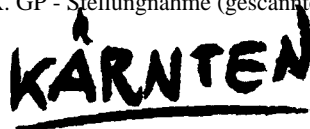
Klagenfurt, 5. Juni 1998

Für die Kärntner Landesregierung:

Der Landesamtsdirektor:

Dr. Sladko

FdRdA  
*[Signature]*



# AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG

A - 9021 Klagenfurt

*Abteilung 2V -  
Verfassungsdienst*

**Zahl:** Verf-615/9/1998

**Betreff:**

Entwurf eines Bundesgesetzes, über die Ordnung und Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1998 - ÖPNRVG 1998);  
Stellungnahme

**Auskünfte:** Dr. Glantschnig

**Telefon:** (0463) 536

**Durchwahl:** 30204

**Fax:** 32007

**e-mail:** [post.abt2v@ktn.gv.at](mailto:post.abt2v@ktn.gv.at)

Bei Eingaben bitte die Geschäftszahl anführen.

DVR: 0062413

An das  
Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr  
Radetzkystraße 2  
1031 Wien

Zu den mit Schreiben vom 2. April 1998, Zl. 239579/5-II/C/13-98 zur Stellungnahme übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes über den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr nimmt das Amt der Kärntner Landesregierung wie folgt Stellung:

## **Grundsätzliche Bemerkungen**

1. In Österreich werden Leistungen des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs von den verschiedensten Unternehmungen, insbesondere auch von den Gebietskörperschaften angeboten. Ein einheitlicher rechtlicher Rahmen zur Sicherstellung einer Koordinierung und Finanzierung dieses Angebotes würde durchaus begrüßt. Der zur Stellungnahme übermittelte Gesetzentwurf vermag allerdings diesen Anforderungen nicht gerecht zu werden. Vor allem das in den Erläuterungen deklarierte Ziel einer langfristigen Sicherstellung und Verbesserung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs kann durch den vorgeschlagenen Regelungskomplex, dessen Normativität sich in engen Grenzen hält, wesentliche Fragen insbesondere in der Aufgabenverteilung offenläßt bzw. sich auf vage Ankündigungen und Zieldeklarationen beschränkt, nicht erfüllt werden.

- 2 -

2. Als entscheidender Mangel des gegenständlichen Entwurfes muß die fehlende Klärung der kompetenzrechtlichen Grundlage genannt werden, aufgrund der der Bund glaubt, die verfassungsrechtliche Zuständigkeit zur Erlassung einer derartigen Regelung wahrnehmen zu können. In den Erläuternden Bemerkungen wird auf diese Frage lediglich im Zusammenhang mit den Bestimmungen des § 6 insoferne eingegangen, als betont wird, daß diese Bestimmung (die sich auf eine Zuordnung der generellen Nahverkehrsplanung auf die betroffenen Gemeinden und die generelle Regionalverkehrsplanung auf die Länder beschränkt) „keinen unzulässigen Eingriff in den verfassungsrechtlichen Tatbestand gemäß Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG“ darstelle, „da sich die Regelungen dieses Bundesgesetzes ausschließlich auf nicht behördliche Besorgung von Aufgaben bezieht“. Offensichtlich wird damit der Versuch unternommen, die Regelungskompetenz des Bundes mit Art. 17 B-VG zu begründen, wodurch festgelegt wird, daß die Stellung des Bundes und der Länder als Träger von Privatrechten durch die Kompetenbestimmungen der Art. 10 bis 15 in keiner Weise berührt werde. Diese Bestimmung des Art. 17 B-VG stellt zwar klar, daß weder der Bund noch die Länder bei ihrer Betätigung als Rechtsunterworfenen durch die Kompetenzverteilung der Art. 10 bis 15 beschränkt seien, demnach sie auch in Angelegenheiten tätig werden können, in denen Hoheitskompetenzen des jeweils anderen Rechtsträgers bestehen. Daraus kann aber nur abgeleitet werden, daß sowohl der Bund als auch die Länder befugt sind, ihre eigene Privatwirtschaftsverwaltung durch sogenannte „Selbstbindungsgesetze“ zu regeln (vgl. dazu Walter-Mayer RZ 292ff). Solche Gesetze dürfen allerdings nur das Verhalten der Organe des Rechtsträgers „selbst binden“ und insbesondere keine subjektive Rechte oder Pflichten Dritter begründen.

Hinsichtlich der Verpflichtung zur Kostentragung bei Aufgaben, die im Rahmen solcher Selbstbindungsgesetze normiert werden, ist auf § 2 Finanzverfassungsgesetz zu verweisen der den Grundsatz der Konnexität als zentrales Prinzip der Finanzverfassung festschreibt und Länder und Gemeinden haben danach die von ihnen zu besorgenden Aufgaben aus den Mitteln zu finanzieren über die sie aus eigenen Einnahmen verfügen. § 2 FVG ermächtigt zwar den zuständigen Gesetzgeber vom Konnexitätsgrundsatz abzuweichen und für bestimmte Fälle besondere Kostentragungsregelungen zu erlassen. Zuständiger Gesetzgeber ist der Materiengesetzgeber, diese Rolle kommt aber dem Bund im Gegenstand im nur bedingt zu.

3. Der vorliegende Gesetzentwurf muß als neuerlicher Versuch des Bundes gewertet werden, die Kostentragungspflicht insbesondere für die österreichischen Bundesbahnen auf andere Gebietskörperschaften abzuwälzen. Dies verdeutlicht vor allem die nachgereichte Darstellung des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr über die finanziellen Auswirkungen des Entwurfes. Einerseits wird dabei immer wieder auf die Deckelung der Finanzaufwendungen für den öffentlichen Personenverkehr hingewiesen und betont, daß im Bundesbudget 1999 keine zusätzlichen Mittel bereitgestellt werden andererseits wird aber bekräftigt, daß seitens der ÖBB in den nächsten Jahren noch um ein Drittel höhere zusätzliche Forderungen an die Länder gerichtet werden, für Privatbahnen ein Aufschlag anzusetzen wäre und die Forderungen der PTA überhaupt in vierfacher Höhe zu erwarten sind, sowie für den Bahnbus und private Busunternehmungen überdies ein Aufschlag von zwei Dritteln anzunehmen sei. Daraus wird deutlich, daß aus Bundessicht angenommen wird, daß diese angeschätzten Ausgabensteigerungen allein aus Landes- und Gemeindemitteln zu decken sein werden. Daß dies allerdings aus Landessicht keinesfalls Akzeptanz erwarten läßt, darf daher mit Nachdruck unterstrichen werden.
4. Ungeachtet der generellen Vorbehalte werden zu den einzelnen Bestimmungen des Gesetzentwurfes folgende Bemerkungen vorgebracht:

**Zu § 1:**

Der Verweis in Abs. 3, daß Grundlage dieses Bundesgesetzes die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 idF Nr. 1893/91 des Rates sowie die Empfehlung des Grünbuches der Europäischen Kommission „das Bürgernetz“ vom 29. 11. 1995, KOM (95) 601 bildet, wäre allenfalls in die Erläuterungen, nicht aber in den Gesetzestext aufzunehmen.

**Zu § 2 bis 5:**

Der Versuch einer Definition der Begriffe „Personennahverkehr“, „Personenregionalverkehr“, „Verkehrsdienste“ und „Verkehrsverbände“ in der vorgeschlagenen Form bietet keinerlei über den allgemeinen Sprachgebrauch hinausgehenden Informations- und Gestaltungsgehalt.

**Zu § 6:**

Die im Gegenstand angesprochene Zuständigkeit zur generellen Nahverkehrsplanung dürfte wohl Ausfluß der Landeskompetenz in Angelegenheiten der Raumordnung sein und demnach dem Zuständigkeitsbereich des Bundes zur gesetzlichen Gestaltung entzogen sein.

**Zu § 11:**

Der Einvernehmensvorbehalt bei der räumlichen Ausdehnung von Verkehrsverbänden für den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr mag allenfalls im Rahmen eines Basisfinanzierungsvertrages festgelegt werden können, nicht jedoch ist der Bund ermächtigt, eine derartige Einvernehmensverpflichtung gesetzlich festzuschreiben. Gleiches gilt für den Kontrahierungszwang in Abs. 2 und 3.

**Zu § 12:**

Auch für eine Festlegung, in welcher Rechtsform ein Verkehrsverbund einzurichten ist, fehlt dem Bund eine Regelungskompetenz.

**Zu § 13:**

Abgesehen davon, daß sich dabei eher um eine Übergangsregelung handelt, die den legislativen Richtlinien entsprechend in einem gesonderten Artikel festzulegen wäre, kann auch für den ausgesprochenen Harmonisierungs- und Neustrukturierungsauftrag für bestehende Verkehrsverbände und für eine Richtlinienkompetenz des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr keine Regelungszuständigkeit des Bundes gesehen werden.

**Zu § 14:**

Die in dieser Bestimmung in Aussicht gestellte Deckelung der Bundesmitteln war bereits Gegenstand einer kritischen Beurteilung im allgemeinen Teil der Erläuterungen.

**Zu den §§ 16 bis 19:**

Die Bestimmungen gehen über den Gestaltungsrahmen, den der Bund im Rahmen der Selbstbindung hat, wesentlich hinaus. Die Regelungen könnten allenfalls im Vertragswege zwischen den Vertragsparteien eines Verkehrsverbundes getroffen werden.

**Zu § 20:**

Auch diese Bestimmung wäre als Übergangsbestimmung zu qualifizieren und demnach aus dem geschlossenen Gesetzestext herauszunehmen.

**Zu § 21:**

Die Möglichkeit einer Verbesserung der Finanzierungsbasis jener Gebietskörperschaften, die ausschließlich Stadt- und Vororteverkehr betreiben, ist durch aus begrüßenswert. Nachdem allerdings eine verbindliche Verpflichtung nicht normiert werden soll und überdies eine Förderung nur „nach Maßgabe der budgetären Möglichkeiten seitens des Bundes“ in Aussicht genommen wurde, bietet die Bestimmung keine Grundlage für eine verlässliche und zukunftsorientierte Finanzierung des Städte- und Vororteverkehrs.

**Zu § 22:**

Die grundsätzlichen Bedenken, wie sie bereits zu § 21 geäußert wurden, gelten auch für diese Bestimmung.

**Zu § 23:**

Die Einvernehmensregelungen in dieser Bestimmung lassen die eminente Gefahr einer gegenseitigen Lähmung der Interessenträger außer Acht. Außerdem muß das Koppeln an die Straßenbaumittel als ungünstig bewertet werden. Besser wäre es beispielsweise die Zahl der PKW pro 1000 Einwohner als Meßgröße heranzuziehen.

**Zu § 23:**

Diese Regelung ist nicht nur legislatisch fachlich verfehlt, sie läßt auch die kompetenzrechtlichen Rahmenvorgaben außer acht. Äußerst unklar bleibt vor allem die Beurteilung der Frage, wann ein „entsprechender Anschluß an den öffentlichen Personenverkehr mit ausreichender Kapazität, Zugänglichkeit und entsprechenden Fahrplan“ vorliegt. Weiters erhebt sich die Frage, auf welche Raumordnungsgesetze dabei Bezug genommen wird und womit man die den Verkehrsverbund zugeordnete Ermächtigung zur Festlegung der „PKW-Abstellflächensteuer“ begründet.

- 6 -

Daß ein einvernehmliches Vorgehen bei der Festlegung der Aufteilungsschlüssel zwischen dem Verkehrsverbund und einer allfälligen Mehrzahl betroffener Gemeinden illusorisch sein dürfte, braucht nicht näher begründet werden.

Klagenfurt, 5. Juni 1998

Für die Kärntner Landesregierung:

Der Landesamtsdirektor:

Dr. Sladko

FdRdA  
