17/SN-246/ME

AMT DER
TIROLER LANDESREGIERUNG
Präsidialabteilung II/EU-Recht

A-6010 Innsbruck
Landhaus

Tel.: 0512-508-2208

Fax: 0512-508-2205

Sachbearbeiter: Dr. Biechl
DVR: 0059463

Bitte in der Antwort die Geschäftszahl dieses Schreibens anführen

Innsbruck, 03.06.1998

Präs. II/EU-Recht-42/274

An das
Bundesministerium für
Wissenschaft und Verkehr
Radetzkystr. 2
1031 Wien

41 P8
Datum: 16.6.98
Verteilt: M
A Klausgraber

Betreff: Entwurf eines Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrsgesetzes 1998;
Stellungnahme

Zu Zl. 239597/5-II/C/13-1998 vom 2. April 1998

Die Tiroler Landesregierung gibt zum übersandten Entwurf eines Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrsgesetzes 1998 folgende Stellungnahme ab:

I.
Allgemeines:

a) Der Grundgedanke des vorliegenden Entwurfes, nämlich die Neuordnung des Marktes des öffentlichen Verkehrs mit verstärkter Möglichkeit der Einflußnahme der Länder und Gemeinden, insbesondere in Zusammenschau mit dem vorliegenden Entwurf eines entsprechend geänderten Kraftfahrliniengesetzes auch auf die Bestellerkosten, wird grundsätzlich begrüßt. Dem Entwurf kann jedoch im Hinblick auf die offenen Fragen der Finanzierung bzw. wegen der für die Länder zu befürchtenden massiven finanziellen Mehrbelastungen nicht zugestimmt werden.

Kritisiert wird, daß, entgegen der Vereinbarung über den Konsultationsmechanismus, weder der Entwurf noch die vom Bundes-

ministerium für Wissenschaft und Verkehr übermittelte Darstellung der finanziellen Auswirkungen vom 17. Mai 1998 ausreichend konkrete Aussagen über die finanzielle Mehrbelastung der einzelnen Bundesländer enthält. Vielmehr wird in der genannten Darstellung zur Kernproblematik, nämlich, in welcher Höhe tatsächlich Ausgaben für die Länder anfallen, bzw. wie die Leistungspflicht zahlenmäßig ermittelt wird, lediglich ausgeführt, daß sich dies nach den budgetären Möglichkeiten und nach den Budgetvolumen bzw. Bestellvolumen der Länder, Gemeinden oder Dritter richtet.

Es entsteht der Eindruck, daß der Bund nur im geringen Ausmaß bereit zu sein scheint, die heute im öffentlichen Verkehrsbereich zur Verfügung stehenden Bundesmittel an die künftigen Aufgabenträger (Länder, Gemeinden) zu übertragen. Vielmehr zieht er sich aus seiner wirtschaftlichen Verantwortung für den Personennah- und Regionalverkehrsbereich zurück und überträgt das finanzielle Risiko den Ländern und Gemeinden. Dies ergibt sich insbesondere auch daraus, daß der Bund seine Finanzmittel nur nach seinen "budgetären Möglichkeiten" zur Verfügung stellen will, einem unbestimmten Gesetzesbegriff, der jeder Handlungsweise des Bundes Tür und Tor öffnet, was nicht im Interesse der Rechts- und Planungssicherheit für die Beteiligten ist.

Besondere Bedenken bestehen gegen die obligatorische Einräumung der Vorteile eines Verkehrsverbundes für die Schüler und Lehrlinge, ohne die Finanzierung dafür klar abzusichern.

Tirol ist der Ansicht, daß, nachdem insgesamt gesehen finanzausgleichsrechtliche Fragen betroffen sind, entsprechende Finanzausgleichsverhandlungen zu führen wären.

b) Der Entwurf läßt jede eingehende verfassungsrechtliche Auseinandersetzung mit den Kompetenzgrundlagen vermissen. Dies wäre aber notwendig, um die Überlegungen des Bundes, die zu einer so umfassenden und teilweise andere Konstruktionen ausschließenden Materienregelung führen, nachvollziehen zu können. Lediglich aus den Erläuterungen zu § 6 läßt sich entnehmen, daß sich die Regelungen dieses Gesetzes ausschließlich auf die nichtbehördliche Besorgung von Aufgaben beziehen soll.

Unter diesem Gesichtspunkt erscheinen insbesondere die Aufgabenzuweisung an die Länder und Gemeinden, die ja ihrerseits wiederum finanzverfassungsrechtliche Folgen haben würde, durch ein Selbstbindungsgesetz des Bundes, aber auch die Konstruktion der ÖPNV-Anschluß-Abgabe bedenklich. Vor allem letztere entspricht in keiner Weise den verfassungsrechtlich geforderten Ansprüchen an die Erfordernisse einer Abgabe. Davon abgesehen ist die Erlassung der genannten Abgabe einer erwünschten Betriebsansiedlung und der damit verbundenen Schaffung von Arbeitsplätzen nicht unbedingt förderlich.

II.

Bemerkungen zu einzelnen Bestimmungen:

Zu Art. I:

Zu den §§ 2 und 3:

Die Begriffe "Personennahverkehr" und "Personenregionalverkehr" sollten exakter definiert werden, um eine klare Abgrenzung voneinander zu erreichen. Weiters sollte auch der Begriff des "öffentlichen Verkehrs" definiert werden.

Zu § 8:

Es stellt sich die Frage, ob mit einer Definition des Begriffes "Zuschußbedarf" in den Erläuterungen das Auslangen gefunden werden kann. Die Definition sollte vielmehr im Gesetz erfolgen.

Zu Art. II:

Zu § 11:

Abs. 2 erfaßt auch die Schüler und Lehrlinge und räumt diesen somit die entsprechenden Vorteile eines Verkehrsverbundes ein. Tirol ist damit nicht einverstanden, es sei denn, daß vorher die Finanzierung durch den Bund abgesichert wird und die Länder und die Gemeinden der Abwicklung und Finanzierung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrten im Rahmen der Verkehrsverbünde zustimmen.

Zu § 12:

Da es zu Interessenkonflikten kommen kann, wenn sich die Tätigkeiten der Gesellschaft auf Unternehmen beziehen sollen, die selbst Gesellschafter sind, wird im Abs. 1 die Streichung der Wortgruppe "... und Verkehrsunternehmen ..." verlangt.

Letztlich wird die Finanzierung der Verkehrsverbünde auf die Gebietskörperschaften Länder und Gemeinden zurückfallen, da der Bund nicht beabsichtigt, Gesellschafter der Verkehrsverbünde zu werden. Der Entwurf läßt diesbezüglich jegliche entsprechende Finanzmittelausstattung vermissen.

Zu § 13:

Die bloße Anhörung der Gebietskörperschaften und Verkehrsverbünde scheint nicht ausreichend. Es wird verlangt, die erforderlichen Maßnahmen im Einvernehmen mit den Gebietskörperschaften und Verkehrsverbünden durchzuführen.

Zu § 14:

Die im Abs. 1 vorgesehene Deckelung der Bundesmittel würde eine Kostenverschiebung zu Lasten der Länder und Gemeinden bedeuten, die nicht hingenommen werden kann. Die vertraglich vereinbarten Bundesmittel werden unabhängig davon aufrecht zu erhalten sein, welche Zuschüsse die regionalen Gebietskörperschaften leisten, da ja auch diese ihre entsprechenden vertraglichen Pflichten zu erfüllen haben. Für eine Junktimierung der Bundesmittel besteht jedenfalls kein Anlaß.

Hinsichtlich der Bundesmittel müßte außerdem eine Wertsicherung vorgesehen werden, weil nicht davon auszugehen ist, daß im gegenständlichen Zeitraum mit den derzeitigen Beträgen gleiche Leistungen erbracht werden können.

Zu Abs. 2 wird bemerkt, daß der Umstellung des Systems auf Bestellung von Verkehrsdiensten und der damit im Zusammenhang stehenden finanziellen Konsequenz nicht zugestimmt werden kann, weil auf diese Weise zwangsläufig die vor allem in exponierter Lage bestehenden Verkehrsbedürfnisse automatisch durch die Gemeinden bzw. das jeweilige Land finanziell abzusichern wären.

Zu Art. III:

Die Vorgabe von Qualitätskriterien setzt eine entsprechende finanzielle Ausstattung der Länder und Gemeinden voraus, um die damit verbundenen zusätzlichen Kosten, die trotz Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen an die Besteller weitergegeben werden, abdecken zu können. Im Entwurf fehlt aber jegliche Ausstattung der betroffenen Gebietskörperschaften mit den entsprechenden finanziellen Mitteln.

Zu § 15:

Abgesehen davon, daß es eine Fülle von technischen Normen (z.B. ÖNORMEN) zum Gegenstand gibt, wäre die Erlassung der im Abs. 2 vorgesehenen Verordnung nur im Einvernehmen mit den regionalen Gebietskörperschaften vorstellbar, da es nicht angeht, daß der Bund einseitig Qualitätsanforderungen festlegt, deren Kosten sodann die regionalen Gebietskörperschaften zu tragen hätten.

Zu Art. IV:

Zu § 19:

Es ist unklar, warum der Abs. 2 als Kannbestimmung formuliert ist.

Zu Art. V:

Zu den §§ 21 und 22:

Die §§ 21 Abs. 2 und 22 Abs. 2 sehen einen Mittelzuschuß des Bundes bis zu max. 50% nach Maßgabe der budgetären Möglichkeiten vor. Die nicht näher definierte Wendung "budgetäre Möglichkeiten" erlaubt es dem Bund gemeinsam mit der gewählten Formulierung als Kannbestimmung, sich der Kostenbeteiligung zu entziehen, während die Länder gezwungen sind, jedenfalls die Bestellkosten in der vollen Höhe zu tragen. Das bedeutet somit eine drastische Kostenverlagerung zu Lasten der Länder und auch eine Planungsunsicherheit für diese, die abgelehnt wird.

Im § 21 Abs. 2 sollte hinsichtlich des Beitrages des Bundes eine Wertsicherungsklausel eingefügt werden und in den §§ 21 Abs. 2

und 22 Abs. 2 sollte der Beitrag des Bundes nicht variabel von 0 bis 50% sondern fix mit 50% festgelegt werden.

Die Regelung des § 21 Abs. 3, aber auch jene des § 22 Abs. 4, wird seitens Tirol abgelehnt. Eine Lösung läßt sich darin erblicken, daß entweder die zukünftigen Schüler- bzw. Lehrlings-Verbund-Verrechnungspreise als Höhe für den Ersatz der Fahrpreise für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt festgelegt werden, oder man einigt sich im Rahmen des Finanzausgleiches. Außerdem läßt eine Verhandlung, wie sie in den genannten Bestimmungen vorgesehen ist, eine Ungleichbehandlung zwischen den einzelnen Ländern und den Gemeinden befürchten.

§ 22 Abs. 1 läßt die Frage unbeantwortet, wie der Besteller einer Verkehrsleistung künftig die für die Bestellung nötigen Finanzmittel erhalten soll. Jedenfalls ist es absolut unakzeptabel, daß der Bund keine Mittel zur Abgangsdeckung für die Bundesverkehrsunternehmen mehr zur Verfügung stellen will.

§ 22 Abs. 1 letzter Halbsatz ist zu streichen, weil es nicht einsehbar ist, warum für den Regionalverkehr nur der verbleibende Rest an Mitteln zur Verfügung stehen soll und kein Einfluß auf die Höhe dieses Restes genommen werden kann.

Zu § 23:

Im Abs. 1 zweiter Satz sollte die Wendung "... einvernehmlich festzulegenden Übergangsphase ..." durch die Wendung "... einvernehmlich mit den regionalen Gebietskörperschaften festzulegenden Übergangsphase ..." ersetzt werden.

Der Inhalt des Abs. 2 ist nicht im Verordnungswege, sondern direkt im Finanzausgleichsgesetz festzulegen.

Zu § 24:

Auf die oben unter Punkt I. b) angeführten grundsätzlichen Bedenken wird hingewiesen.

§ 24 verwendet eine Reihe unbestimmter Begriffe, wie "voraussichtlicher Bedarf", "ausreichende Kapazität", "Zugänglichkeit" oder "absehbare Zeit", die in der Praxis zwei-

fellos zu zahlreichen Auslegungsproblemen führen werden. Gerade die nicht genaue Festlegung der "absehbaren Zeit" könnte dazu verleiten, durch eine Nichteingliederung eines Betriebes in das bestehende öffentliche Verkehrsnetz die Anschlußabgabe möglichst lange als Kostensubvention für die sonstigen öffentlichen Personenverkehrsdienste aufrechtzuerhalten.

Sollte sich kein Verkehrsunternehmen für die Einrichtung eines öffentlichen Verkehrsdienstes entschließen, so stellt sich die Frage, welchem Zweck die Ausgleichszahlung im betreffenden Fall dienen soll. Die Verwendung für sonstige Verkehrsdienste in der Gemeinde kann das Problem eines fehlenden Verkehrsdienstes in der Relation zwischen Einkaufszentrum und dem übrigen Ortszentrum wohl nicht lösen.

Der letzte Satz ist bedenklich, als er sehr unbestimmt ist und den Gemeinden einen weitreichenden Spielraum eröffnet. So werden weder die Voraussetzungen für die Vorschreibung einer Betriebskostenabgabe noch deren Höhe festgelegt, noch enthält diese Bestimmung ein Mitsprache- oder Gestaltungsrecht für die Betroffenen.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden unter einem der Parlamentsdirektion zugeleitet.

Für die Landesregierung:

Dr. Arnold
Landesamtsdirektor

Abschriftlich

An alle Ämter der Landesregierungen

gesondert an die Verbindungsstelle der Bundesländer
beim Amt der Niederösterr. Landesregierung, Wien

an das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst, Wien

an das Präsidium des Nationalrates, Wien, 25 Ausf.

an alle National- und Bundesräte in Tirol

zur gefl. Kenntnisnahme.

Für die Landesregierung:
Dr. Arnold
Landesamtsdirektor

F.d.R.d.A.:

Mayr