



# Land Salzburg

Für unser Land!

LEGISLATIV-

UND

VERFASSUNGSDIENST

Bundesministerium für  
Wissenschaft und Verkehr  
Minoritenplatz 5  
1014 Wien

ZAHL

0/1-1299/10-1998

|                                 |                 |
|---------------------------------|-----------------|
| Betrifft GESETZENTWURF          |                 |
| ZI. ....                        | 41 - GE / 19 98 |
| Datum: 17. Juni 1998            |                 |
| Verteilt 19.6.98 B& St Klausger |                 |

DATUM

10.6.1998

CHIEMSEEHOF

FAX (0662) 8042 - 2164

post@legistik.land-sbg.gv.at

TEL (0662) 8042 - 2290

Herr Dr. Schernthaner

BETREFF

Bundesgesetz über die Ordnung und Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz ÖPNRVG); Entwurf; Stellungnahme

Bezug: Do ZI 239597/5-II/C/13-1998; 239057/18-II/C/13-1998

Zum obbezeichneten Gesetzentwurf gibt das Amt der Salzburger Landesregierung folgende Stellungnahme bekannt:

## 1. Allgemeines:

1.1. Das verfolgte Ziel, durch 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 ÖPNRV zu erreichen, entspricht gemeinschaftsrechtlichen Anforderungen und ist grundsätzlich zustimmend zur Kenntnis zu nehmen. Vehement abzulehnen sind jedoch alle jene Bestimmungen, die unter Außerachtlassung des Grundsatzes der Finanzausgleichsgerechtigkeit (§ 4 F-VG) bedeutende Kostenüberwälzungen auf die Länder und die Gemeinden verursachen würden. Der Gesetzentwurf in der vorliegenden Form ist deshalb entschieden abzulehnen. (Die Anmerkungen zu den einzelnen Bestimmungen erfolgen vorbehaltlich dieses generellen Standpunktes.)

AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG • LANDESAMTSDIREKTION

☒ POSTFACH 527, A-5010 SALZBURG • TELEFON (0662) 8042-0\* • FAX (0662) 8042-2160 • DVR 0078182

Im Zusammenhang wird vorab auch mitgeteilt, daß der Gesetzentwurf ebenso vom Salzburger Landtag als untauglich abgelehnt wurde. (Diesbezüglich ergeht ein gesondertes Schreiben.)

1.2. Die Länder – darunter vor allem auch Salzburg – haben in den letzten Jahren wiederholt gegenüber dem Bund die Forderung nach Erlassung eines Nahverkehrsfinanzierungsgesetzes erhoben. Die Gründe für eine derartige Forderung lagen zum einen in der Erkenntnis, daß verkehrstechnische und –politische Probleme nur durch eine rechtzeitige Ordnung bzw Organisation des Nahverkehrs zu lösen sind, und zum anderen in Problemen, die sich im Zusammenhang mit der Umorganisation bestimmter für den Nahverkehr wesentlicher und im Eigentum des Bundes stehender Verkehrsunternehmen sowie mit sonstigen Maßnahmen des Bundes ergaben, die direkt Auswirkungen auf die Finanzierung des Nahverkehrs in den Ländern bzw bei den Verkehrsverbänden hatten. So sahen sich die regionalen Gebietskörperschaften gezwungen, zusätzliche Mittel zum Zweck der Nahverkehrsfinanzierung bereitzustellen, ohne ihrerseits den Mehrbedarf durch vom Bund zur Verfügung gestellte zusätzliche Einnahmen ausreichend abdecken zu können.

Durch die grundsätzliche Zuordnung von Ausschreibung, Bestellung und Finanzierung von Verkehrsdiensten an die regionalen Gebietskörperschaften (§ 6 Abs 2) würde eine Entwicklung fortgeschrieben werden, die letztendlich den gänzlichen Rückzug des Bundes aus seiner Kostenverantwortung im Personenverkehrsbereich bedeutet. Zu verweisen ist im Zusammenhang auf die §§ 2 f des Bundesbahngesetzes, durch die mehr oder weniger erstmalig ein faktischer Finanzierungszwang für Länder und Gemeinden verankert wurde. Die angezogenen Bestimmungen bewirken, daß im Geltungsbereich des Bundesbahngesetzes ein im Eigentum des Bundes stehendes Unternehmen den Ausbau von Eisenbahninfrastruktur von der Mitfinanzierung durch Länder und Gemeinden abhängig machen kann. In der Folge sind die Österreichischen Bundesbahnen aber über diesen Bereich hinaus noch an die Länder herangetreten, um den Abschluß von Verkehrsdienstverträgen zu erreichen, dh sie machen teilweise auch die Aufrechterhaltung ihres bisherigen Verkehrsleistungsangebotes von Zahlungen der Länder abhängig (trotz der nach § 3 Bundesbahngesetz gegebenen Zuständigkeit des Bundes).

Wenn nun die Länder und Gemeinden grundsätzlich die Bestellung und Finanzierung von Verkehrsdiensten zu übernehmen haben, wird die geschilderte Entwicklung weiter vorangetrieben und der Bund in Hinkunft nur auf eine Mitzahlerrolle bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen beschränkt.

In den Erläuterungen zum Gesetzentwurf wird festgehalten, daß die vom Bund intendierte Aufgabenübertragung ua den Zielsetzungen der EU und der allgemein anerkannten Definition des Behördenbegriffes der Verordnung 1893/91/EWG entspräche. Diese Aufgabenübertragung müsse auch mit der entsprechenden finanziellen Verantwortung verbunden sein. Hiezu wird ausdrücklich festgestellt, daß diese vom Bund vertretene Auffassung in der Finanzverfassung jedenfalls keine Deckung findet: Nach § 2 F-VG geht mit der Besorgung einer Aufgabe die Tragung der hierfür erforderlichen Kosten einher, sofern die zuständige Gesetzgebung nicht anderes bestimmt. Der Personennahverkehr bzw dessen Finanzierung fällt in den Bereich der Privatwirtschaftsverwaltung, woran sich mangels einer anderslautenden verfassungsrechtlich geregelten Zuständigkeitsverteilung alle Gebietskörperschaften finanziell engagieren können.

Im Gesetzentwurf wird nirgendwo auf die Tatsache Bezug genommen, daß jede (neue) finanzielle Verantwortung im Licht der Finanzausgleichsgerechtigkeit des § 4 F-VG zu beurteilen ist. Daraus folgert, daß bei finanziell gleichbleibendem Gesamtaufwand und sich ändernder Aufgabenverteilung der Bund zunächst jedenfalls die von ihm für die Finanzierung der gegenständlichen Zwecke nicht mehr benötigten Mittel den nunmehr zur Zahlung berufenen Gebietskörperschaften zur Verfügung stellen müßte. Bei Erhöhung des finanziellen Gesamtaufwandes (etwa infolge einer Steigerung der Qualität und Quantität des Nah- und Regionalverkehrs) und gleichzeitiger Änderung der Aufgabenverteilung kann bei Beachtung des Grundsatzes der Finanzausgleichsgerechtigkeit eine reine Mittelumschichtung nicht ausreichen; dann sind den betroffenen Gebietskörperschaften vom Bund auch die zusätzlich erforderlichen Mittel zur Verfügung zu stellen. Die Lösung des Problems eines steigenden Finanzierungsbedarfes kann und darf nicht in der Verlagerung der (finanziellen) Verantwortung liegen. Dabei wird darauf hingewiesen, daß bereits die bisherige Mittelzuteilung für die Länder in diesem Bereich als unzureichend bezeichnet werden muß. (Die für die Zwecke des Nahverkehrs vorgesehenen

MÖSt-Mittel des § 20 Abs 4 FAG decken im Land Salzburg kaum die Hälfte des hierfür benötigten Bedarfes ab.)

Aus den vorangeführten Gründen wird eine auf die regionalen Gebietskörperschaften beschränkte Aufgabenfestlegung entschieden abgelehnt und dabei festgehalten, daß auch keine gemeinschaftsrechtliche Notwendigkeit für eine derartige Beschränkung besteht.

Zu den finanziellen Auswirkungen des Gesetzentwurfes im einzelnen darf auf die Ausführungen zu den einzelnen Bestimmungen, insbesondere zu den §§ 6, 10, 11, 14, 15, 22 und 23, hingewiesen werden.

1.3. Über Ersuchen aller Bundesländer hat das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr mit Schreiben vom 11. Mai 1998, Zl 239057/18-II/C/13-1998, eine Darstellung der finanziellen Auswirkungen des Gesetzentwurfes nachgereicht.

Hiezu erscheinen folgende Bemerkungen angebracht:

Zur Fußnote 1: Wie die bisherigen Verhandlungen über Verkehrsdienstverträge gezeigt haben, ist damit ein nicht unerheblicher Personaleinsatz verbunden. Es kann deshalb die Ansicht, daß mit den vorhandenen Personalkapazitäten grundsätzlich das Auslangen gefunden werden kann, nicht geteilt werden.

Zur Fußnote 3: Beim ersten Absatz ist völlig unklar, was unter "grundlegenden erstmaligen Verkehrsdienstverträgen" zu verstehen ist.

Aus dem ersten Satz des dritten Absatzes geht hervor, daß sich die Länder an der Aufrechterhaltung bestehender Verkehrsleistungen beteiligen sollen. Das Ziel einer besseren Gestaltung, Nutzung und Förderung des ÖPNRV (siehe § 1 Abs 2 des Gesetzentwurfes) wird damit nicht verfolgt. Weder die finanzielle Mehrbelastung noch die Aufgabe des genannten Ziels können akzeptiert werden. Falls mit den diversen Verkehrsdienstverträgen nur das bestehende Leistungsangebot aufrecht erhalten werden soll, ist der Schluß zu ziehen, daß der Bund als Eigentümer sich seiner bisherigen Finanzierungsverpflichtungen zumindest teilweise entziehen will und Mittel in seinem Bereich nur umschichtet. Die Förderung gemäß § 22 Abs 2 des Gesetzentwurfes würde damit letztendlich keine Bundesförderung für Landesnahverkehrsinteressen darstellen, sondern eine Maßnahme der Pflichtenabwälzung vom Bund auf die Länder.

Laut der dem dritten Absatz angefügten Tabelle rechnet der Bund damit, daß in nächster Zeit Forderungen in Höhe von 86 Mio S an das Land Salzburg seitens bundeseigener Verkehrsunternehmen gestellt werden. In dieser Summe sind die gemäß Verkehrsdienstvertrag an die ÖBB fließenden Mittel von jährlich 20 Mio S (1999: 30 Mio S; ab 2000 40 Mio S) noch nicht enthalten. Der letztgenannte Verkehrsdienstvertrag war nicht zuletzt deswegen notwendig, weil die ÖBB in den Raum gestellt hatten, ihre bestehenden Leistungen nicht mehr im selben Umfang weiter zu gewährleisten. Für den genannten Bedarf in Höhe von 86 Mio S im Land Salzburg wäre der Bund bereit, die Hälfte, sohin 43 Mio S im Weg der Förderung des § 22 Abs 2 bereitzustellen. Die restlichen 43 Mio S müßten aber sodann zur Gänze aus Landesmitteln bedeckt werden. Im Zusammenhang erscheint der Grundsatz der Finanzausgleichsgerechtigkeit (§ 4 F-VG) verletzt!

Zur Fußnote 8: Aus diesen Ausführungen ergibt sich die Erwartung des Bundes, daß durch das Gesetzesvorhaben in Folge des Entfalls der Bundesfinanzierung für die Kostensteigerungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen Einsparungen zu erwarten sind. Es steht jedoch außer Zweifel, daß bei Aufrechterhaltung der bestehenden Verkehrsleistungen auch in Zukunft mit höheren Kosten zu rechnen ist. Im Zusammenhang ist auf die zu § 22 Abs 2 des Entwurfes erhobene Forderung zu verweisen, wonach die Einschränkung bei der Bereitstellung zusätzlicher Mittel "bis zu 50 %" und "nach Maßgabe der budgetären Situation" nicht tragbar ist.

1.4. Da in der StVO unter dem Begriff des "öffentlichen Verkehrs" primär der motorisierte Individualverkehr verstanden wird, wird aus Unterscheidungszwecken vorgeschlagen, im ÖPNRVG den Begriff "Öffentlicher Verkehr" zu verwenden.

1.5. Aus legislatischer Sicht wird angeregt, das Gesetz nicht in "Artikel", sondern in "Abschnitte" zu untergliedern.

1.6. Es erscheint dringend ratsam, an geeigneter Stelle gesetzlich klarzustellen, daß aufgrund der Bestellungen im Sinn des ÖPNRVG Subventionen gewährt werden, die nicht der Umsatzsteuer unterliegen.

## 2. Zu den einzelnen Bestimmungen:

### Zu § 5:

Aus Gründen der Klarstellung sollte die Wortfolge "einer freien Verkehrsmittelwahl" durch die Wortfolge " der freien Wahl des Öffentlichen Verkehrsmittels" ersetzt werden. (Widrigenfalls wäre etwa auch der Auto- oder Radverkehr erfaßt.)

### Zu § 6 Abs 1:

In Salzburg bestehen bereits zwei Regionalverkehrsverbände, zwei sind in Bildung. Es besteht die Absicht, den ÖPNV im Land Salzburg flächendeckend durch Verbände zu organisieren. Es sollte daher die Zuständigkeit für die generelle Regionalverkehrsplanung auch auf die Regionalverkehrsverbände erstreckt werden. Analoges gilt für Abs 2.

### Zu § 6 Abs 2:

Der vorgesehenen Einschränkung auf regionale Gebietskörperschaften könnte nur dann zugestimmt werden, wenn für alle aus Sicht des Landes erforderlichen Bestellungen ausreichende Bundesmittel zur Verfügung gestellt werden. Vorzuziehen ist jedoch eine Regelung dahin, daß auch der Bund weiterhin als Besteller fungiert; dies umso mehr, als der Bund die Qualitätskriterien festlegen will. Eine zusätzliche Aufgabenüberantwortung ohne ausreichende finanzielle Mittel widerspräche auch dem Gebot des § 4 F-VG.

### Zu § 7:

Gefordert wird, daß das ÖPNRVG auch auf bestehende Verkehrsdienstverträge anzuwenden ist. Die im Gesetzentwurf enthaltene Differenzierung ist sachlich nicht gerechtfertigt.

### Zu § 8:

Von dieser Ausnahmebestimmung sollten nur eigenwirtschaftliche Linien und nicht auch Unternehmen erfaßt werden. Anderenfalls wären alle Unternehmen mit zumindest einer eigenwirtschaftlichen Linie von Angeboten für gemeinwirtschaftliche Linien ausgeschlossen. Folgender Formulierungsvorschlag wird unterbreitet:

"Auf Unternehmen, die vom Anwendungsbereich der VO (EWG) Nr 119/69 idF Nr 1893/91 des Rates ausgenommen sind, sowie auf Kraftfahrlinien oder regionale Linien im Schienenverkehr, die ohne Zuschußbedarf eigenwirtschaftlich betrieben werden, finden die Bestimmungen über Ausschreibung und die Finanzierung von Verkehrsdiensten gemäß §§ 22 und 23 dieses Bundesgesetzes keine Anwendung. Entfällt bei solchen Linien die Eigenwirtschaftlichkeit infolge zusätzlicher Verkehrsdienstbestellungen, sind die §§ 22 und 23 anzuwenden."

#### Zu § 10:

Das ÖPNRVG soll auf die Finanzierung des Baues und der Erhaltung der Schieneninfrastruktur, von Park & Ride-Anlagen und von Straßenverkehrswegen nicht anzuwenden sein. Gegen diesen Grundsatz ist prinzipiell nichts einzuwenden ist, er muß nur in allen Bereichen gleich angewendet werden. Im § 22 des Entwurfes wird die vollständige Verwendung der MÖSt-Mittel nach § 20 Abs 4 FAG als Voraussetzung für die Gewährung von Bundesmitteln herangezogen. Diese Mittel dienen aber selbstverständlich auch für die Abdeckung anderer Zwecke, die ebenfalls dem Personennahverkehr zuzuordnen, aber nicht Gegenstand des Gesetzentwurfes sind (wie zB die im § 10 ausgenommenen Zwecke). Wenn daher bestimmte Bereiche im § 10 ausgenommen werden sollen, dann muß im § 22 berücksichtigt werden, daß die Mittel gemäß § 20 Abs 4 FAG auch für die hier ausgenommenen Bereiche als zweckentsprechend verwendet gelten.

Die Regelung der Finanzierung von Busanlagen (Busfahrstreifen, Bussteuerungen udgl) auf Bundesstraßen ist klarzustellen. Da das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten bisher nicht bereit war, derartige Einrichtungen zu finanzieren, kann nicht davon gesprochen werden, daß die Infrastrukturfinanzierung in Österreich in "normativen Bestimmungen festgelegt" ist (s S 15 der Erläuterungen).

#### Zu § 11 Abs 2:

Gemäß § 11 Abs 2 sind die Vorteile eines Verkehrsverbundes grundsätzlich allen Fahrgastgruppen zu gewähren. In den Erläuterungen wird betreffend die Schüler- und Lehrlingsfreifahrten darauf hingewiesen, daß diese von den Vorteilen der Verkehrsverbünde nicht ausgeschlossen sein sollen. Wenn nun auch die Schüler und Lehrlinge, deren Frei-

fahrten finanziell vom Familienlastenausgleichsfonds (FLAF) gemäß den §§ 30a ff des Familienlastenausgleichsgesetzes 1967 zu tragen sind, für ihre Freifahrten im Rahmen der Verkehrsverbände mitsubventioniert werden sollen, dann würde dies (mangels einer anderslautenden Klarstellung) bedeuten, daß dadurch ein Teil der bisherigen Zahlungslast des Bundes bzw des FLAF auf die Financiers der Verkehrsverbände übergehen und dort zu einem nicht durch zusätzliche Einnahmen gedeckten Mehraufwand führen würde.

Es ist daher bezüglich der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt dringend zu fordern, daß bei einer Aufnahme von Schülern und Lehrlingen in die Verkehrsverbände – dies kann durchaus sinnvoll sein, wenn die diesbezügliche Abrechnung unter eigenen Tarifen stattfindet – sichergestellt wird, daß die für die Finanzierung dieser Fahrgastgruppe erforderlichen Mittel auch weiterhin seitens des Bundes bzw des FLAF zur Verfügung gestellt werden. § 11 wäre in diesem Sinn zu ergänzen.

#### Zu § 12 Abs 1:

Es wird bezweifelt, ob es sinnvoll ist, daß Verkehrsunternehmen, die direkt Begünstigte aus den Leistungen eines Verkehrsverbundes sind, auch Gesellschafter einer Verkehrsverbundgesellschaft sein sollen. Interessenskonflikte wären dadurch voraussichtlich vorprogrammiert. Es sollten daher in einer solchen Gesellschaft nur Gebietskörperschaften, die den Verbund (direkt oder indirekt) auch mitfinanzieren, als Gesellschafter vertreten sein.

#### Zu § 12 Abs 2:

Hier werden die Aufgaben einer Verbundgesellschaft exemplarisch aufgezählt. Das bedeutet, daß die dort angeführten Agenden jedenfalls von der Verbundgesellschaft wahrzunehmen sind, darüber hinaus aber auch noch andere Aufgaben wahrgenommen werden können. Aus hiesiger Sicht ist der Aufgabenkatalog viel zu umfangreich und sollte auf wesentliche Aufgaben beschränkt werden. Insbesondere erscheint die Durchführung von Fahrausweiskontrollen als eine nicht notwendigerweise von einer Verbundgesellschaft wahrzunehmende Aufgabe und wäre daher zu streichen.



Die unter dem 6. und 7. Gedankenstrich formulierten Aufgaben erscheinen zu detailliert und sollten durch folgende Formulierung ersetzt werden:

"Planung bzw Unterstützung der Planung der Gebietskörperschaften bzw der Regionalverkehrsverbände"

Zu § 13:

Diese Bestimmung sieht die Harmonisierung von Verkehrsverbänden vor. Allerdings läßt sie völlig offen, wie dies geschehen soll. Es wird ersucht, die Grundsätze hierfür offenzulegen. Bezüglich der vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr zu erlassenden Richtlinien wird gefordert, dabei einvernehmlich mit den übrigen Gebietskörperschaften vorzugehen.

Zu § 14:

Die bisherige Entwicklung im gegenständlichen Bereich hat gezeigt, daß teilweise beträchtliche Kostensteigerungen zu verzeichnen waren. Diese waren und sind vielfach gerade auf Maßnahmen des Bundes zurückzuführen, die sich direkt oder indirekt finanziell auf die Verkehrsverbände auswirkten bzw auswirken. Wenn daher der Bund eine Kostengarantie bezüglich der Alteinnahmengarantie sowie der Abdeckung verbundbedingter Einnahmenverluste in „zumindest gleicher Höhe wie im Bundesvoranschlag 1998“ vorsieht, dann ist diese Absichtserklärung zwar grundsätzlich zu begrüßen, aber im Hinblick auf die erfahrungsgemäß zu erwartenden Kostensteigerungen möglicherweise nicht ausreichend. Um eine auch mit den jeweils abgeschlossenen Verträgen konforme Regelung zu erzielen, müßte im Gesetz festgehalten werden, daß der Bund die im Zusammenhang mit der jeweiligen vertraglichen Regelung erforderlichen Mittel weiterhin zur Verfügung stellen wird. Eine (mit den einzelnen Verträgen womöglich nicht konform gehende) Befristung bis 31. Dezember 2007 wird abgelehnt.

Im Gesetzesentwurf werden nur die unmittelbaren Verbundkosten angeführt. Zur Sicherstellung der Finanzierung der Verbände muß Abs 1 dahin ergänzt werden, daß auch die für Organisation, Marketing, Hard- und Software der Verkehrsverbände vertraglich vereinbarten Bundesmittel miteinfaßt werden.

Zu § 14 Abs 4:

Die Darstellung und Beurteilung der finanziellen Situation ist auch für den Ist-Zustand (1998) unabdingbar.

Zu § 15:

Unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen im allgemeinen Teil wird festgehalten, daß die Festlegung von Mindestanforderungen nur bei ausreichender Zurverfügungstellung von Bundesmitteln möglich ist.

Zu den §§ 16 bis 20:

Neuordnungen bei bestehenden Parallelverkehren sollten unter Berücksichtigung des Konzessionsrechtes im Rahmen der Verbundplanung und nicht durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Verkehr geregelt werden. Die §§ 16 bis 20 sollten daher ersatzlos entfallen.

Zu § 22 Abs 1:

Zur Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs werden vom Bund derzeit direkt oder über Quersubventionen Verlustabdeckungen für bundeseigene, im ÖPNRV tätige Unternehmen geleistet. Einer möglichen Verlagerung dieser Beträge zu Lasten der Länder kann nicht zugestimmt werden. Es wird gefordert, daß Mittel, die durch eine Reduzierung der oben genannten direkten oder indirekten Bundesleistungen für bundeseigene oder im Miteigentum des Bundes stehende Verkehrsunternehmen im Vergleich zum bisherigen Umfang eingespart werden, im vollen Ausmaß zur Bestellung bzw zur Förderung von Bestellungen von Verkehrsdiensten zur Verfügung gestellt werden.

Zu § 22 Abs 2:

Grundsätzlich wird die Mitzahlungsbereitschaft des Bundes bei der Finanzierung im Nah- und Regionalverkehrsbereich als unabdingbar ausdrücklich begrüßt. Aus Sicht des Landes Salzburg sind jedoch folgende Änderungen erforderlich:

- a) keine Einschränkung auf eine 50 %ige Bundesförderung und Entfall des Kriteriums "nach Maßgabe der budgetären Situation";
- b) Bestellungen des Bundes sollen weiterhin möglich sein;
- c) bisher geleistete Verlustabdeckungen dürfen nicht auf diesem Weg den Ländern und Gemeinden übertragen werden;
- d) keine Junktimierung mit Landesmitteln: Diese Junktimierung würde zwangsläufig dazu führen, daß die Länder bei jeglicher Ausweitung des ÖPNRV-Angebotes in diesem Bereich zu noch höheren Leistungen gezwungen werden (die sie aufgrund ihrer finanziellen Gegebenheiten womöglich gar nicht erbringen können).

#### Zu § 22 Abs 4:

Die Höhe der Fahrpreisersätze für Schüler und Lehrlinge sollte langfristig gesetzlich festgelegt werden. Es ist sicherzustellen, daß den Verbänden aus der Schüler- und Lehrlingsbeförderung auch künftig keine finanzielle Belastung erwächst.

Basierend auf den bisherigen Verhandlungen zwischen den Ministerien für Wissenschaft und Verkehr bzw für Umwelt, Jugend und Familie darf folgende Formulierung vorgeschlagen werden:

"Auf Basis der Schüler- und Lehrlingseinnahmen des Schuljahres 1997/98 sind für die einzelnen Verbände Verbundfahrpreisersätze zu ermitteln. Diese Verbundfahrpreisersätze sind mit dem vom Österreichischen Statistischen Zentralamt verlautbarten Verbraucherpreisindex wertzusichern."

#### Zu § 23 Abs 1:

Es muß klargestellt werden, daß die angeführten Mittel nur für den ursprünglichen Zweck (zB Alteinnehmengarantie) oder für Bestellungen bzw deren Förderungen verwendet werden können. Eine anderwertige Verwendung muß ausgeschlossen werden. § 23 Abs 1 kann nur dann akzeptiert werden, wenn verankert wird, daß das Abziehen von Mitteln, die für die Finanzierung von Verkehrsverbänden zur Verfügung stehen, nur mit Zustimmung der in die Finanzierung des betroffenen Verbundes einbezogenen Gebietskörperschaften möglich ist.

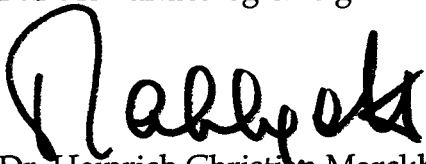
Zu § 24:

Es wird dringend empfohlen, den Ausdruck "ÖPNV-Anschluß-Abgabe" durch "ÖPNV-Erschließungs-Abgabe" zu ersetzen, da die Erschließung der gesamten Einzugsbereiche beachtet werden muß. Erfahrungsgemäß reichen diese Einzugsbereiche bei den angesprochenen Betrieben bzw Einkaufszentren weit über die jeweilige Gemeindegrenze hinaus. Die Festlegung der Höhe und die Verwendung der Abgaben bzw. auch deren Einhebungsende sind daher den Ländern (nach Anhörung der Gemeinde, des Verkehrsverbundes und des betroffenen Regionalverkehrsverbandes) vorzubehalten. Derartige Regelungen stehen in Salzburg in Zusammenhang mit der aufsichtsbehördlichen Genehmigung von Regionalprogrammen und von Flächenwidmungsplänen.

Aus Gründen einer bundesweiten Einheitlichkeit wird angeregt, daß vom Bundesgesetzgeber nachvollziehbare Grundsätze für die Festlegung der Abgabenhöhe getroffen werden.

Gleichschriften dieser Stellungnahme ergehen ue an die Verbindungsstelle der Bundesländer, an die übrigen Ämter der Landesregierungen, 25 Ausfertigungen an das Präsidium des Nationalrates und fünf Ausfertigungen an das Präsidium des Bundesrates.

Für die Landesregierung:



Dr. Heinrich Christian Marckhgott

Landesamtsdirektor