

KÄRNTEN

20/SN-246/ME

AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG

A - 9021 Klagenfurt

**Abteilung 2V -
Verfassungsdienst****Zahl:** Verf- 615/11/1998**Auskünfte:** Dr. Glantschnig**Telefon:** (0463) 536**Durchwahl:** 30204**Fax:** (0463) 536 32007**e-mail:** post.abt2v@ktn.gv.at

Bei Eingaben bitte die Geschäftszahl einführen.

DVR: 0062413

Betreff:Öffentlicher Personennah- und Regional-
verkehrsgesetz (ÖPNRVG 1998);
ergänzende Stellungnahme**An das
Bundesministerium für
Wissenschaft und Verkehr****Radetzkystraße 2
1031 WIEN**

Betrifft GESETZENTWURF	
Zl.	GE / 19
Datum: 17. Juni 1998	
Verteilt	19.6.98 Ba

Dr. Klausgruber

Im Nachhang zur Stellungnahme vom 5. Juni 1998, Zl. Verf-615/9/1998, werden zum Entwurf eines Bundesgesetzes über den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr vom Amt der Kärntner Landesregierung noch folgende Bemerkungen vorgebracht:

Die finanziellen Auswirkungen des geplanten Gesetzes gingen ausschließlich zu Lasten der Länder und Gemeinden. Sie hätten weitreichende Konsequenzen für das Gefüge des Finanzausgleichs zwischen den Gebietskörperschaften. Diese Wirkungen ziehen notwendigerweise aus Ländersicht das Verlangen nach sich, den Entwurf entweder überhaupt zurückzuziehen oder mit den Ländern die bereits geforderten Finanzausgleichsverhandlungen aufzunehmen. Letztlich müsste von Länderseite, wenn auf dieser Weise kein vertretbarer Interessensausgleich in der Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs erzielt werden kann, die Aktivierung des Konsultationsmechanismus in Aussicht genommen werden.

Zu den einzelnen Bestimmungen des Entwurfes wäre ergänzend noch nachfolgendes zu bemerken:

Zu § 7:

Die Nichtanwendbarkeit einer Regelung in der vorgeschlagenen Form auf bestehende Verkehrsdienstverträge, wie sie nach der gegenständlich vorgeschlagenen Regelung vorgesehen ist, erscheint nicht vertretbar und nicht nachvollziehbar.

Zu § 8:

Auch diese Regelung ist abzulehnen, da offensichtlich auch Unternehmungen des Verkehrsverbundes (dies ergibt sich jedenfalls aus der Definition des Zuschusses), nicht unter die Bestimmungen über die Ausschreibung und die Finanzierung von Verkehrsdiensten fallen. Es ist weiters auch nicht nachvollziehbar, warum den Erläuternden Bemerkungen zufolge die Bestimmungen des § 14 Abs. 2 und des § 16 auf die angeführten Unternehmen keine Anwendung finden sollen.

Zu § 10:

Die Ausklammerung der Finanzierung des Baus und Erhaltung der Schieneninfrastruktur erscheint mit dem Regelungszweck des vorliegenden Entwurfes unvereinbar und nicht nachvollziehbar. Der Investitionsbedarf ist bei Verkehrsunternehmen beträchtlich und von diesem kaum finanzierbar, sodaß Zuschüsse erforderlich werden. Außerdem werden im Entwurf (§ 15) Qualitätskriterien zur Bereitstellung von Bundesmitteln normiert, die nur mit naturgemäß hohen Neuinvestitionen möglich sind, die Finanzierung soll hingegen aber massiv eingeschränkt oder zumindest eingefroren werden.

Zu § 21:

Hier stellt sich weiters die grundsätzliche Frage, ob für die in Abs. 1 aufgezählten Leistungen die Mittel gemäß § 20 Abs. 3 Z 1 und 2 des Finanzausgleichsgesetzes herangezogen werden können, nachdem es sich bei diesen Finanzzuweisungen um solche für die Nahverkehrsinvestitionen zu verwendende handelt. Weiters bedürften die angesprochenen „gemeindeeigenen Finanzierungsquellen“ einer näheren Determination.

Zu § 22:

Diese Bestimmung sieht vor, daß zur Förderung von bestimmten (Besteller)Leistungen Mittel des Familienlastenausgleichsfonds, der Mineralölsteuer usw. zur Verfügung stehen. Die Finanzierung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt aus dem Familienlastenausgleichsfonds müßte gesichert werden. Wie aber die Diskussion anlässlich der Reduzierung von Zuschüssen zB für die Studentenfreesfahrten gezeigt hat, dürfte eine weitere „Belastung des

- 3 -

Fonds“ offensichtlich nicht vorgesehen sein. Eine Erhöhung der Dotierung des Familienlastenausgleichsfonds wäre aber wiederum mit Mindereinnahmen der Gebietskörperschaften verbunden.

Nach Abs. 2 dieser Bestimmung ist ein Beitrag des Bundes von maximal 50% (nach Maßgabe der budgetären Möglichkeiten des Bundes) möglich, wenn auch seitens des Landes ein gleich hoher Betrag aus Landesmitteln - ausgenommen Zuweisungen gemäß FAG - zur Verfügung gestellt wird. Das heißt, daß unter der Voraussetzung einer zweckentsprechenden Verwendung der Finanzausweisungen nach dem FAG, das Land zusätzliche Mittel aufbringen müßte, die in der Folge für die Bestellung von Verkehrsdiensten (bei ÖBB oder PTA) zu verwenden wären. Dies könnte in Kärnten nur unter zusätzlicher Belastung des Landeshaushaltes erfolgen, zumal die Finanzausweisungen des Bundes nach dem FAG längerfristig bereits verplant sind. Allein für das Jahr 1999 wird in den finanziellen Erläuterungen für das Land Kärnten ein offenes Bestellvolumen von rund S 90 Mio. ausgewiesen, von dem 50% dem Bund als Bestellerförderung zufallen würden. Der Bund wiederum könnte nach den Erläuternden Bemerkungen zusammen mit der Bestellerförderung nach § 21 des Entwurfes maximal S 100 Mio. (vom maximalen Bedarf an Bestellerförderung von S 494 Mio.) nur durch interne Umschichtungen aufbringen. Der tatsächliche Auszahlungsbetrag des Bundes ist jedoch durch die jährliche budgetäre Vorgabe gedeckelt, so daß eine unverhältnismäßige Belastung der Länder zu erwarten wäre. Aus den Erläuterungen ist nämlich zu entnehmen, daß in den nächsten Jahren seitens der ÖBB aber auch der PTA Forderungen in beträchtlicher Höhe zu erwarten sind. Auf die bestehenden Verkehrsdienstverträge zwischen den Ländern und den ÖBB sollen aber die Bestimmungen der Bestellerförderung nach Abs. 2 gar keine Anwendung finden. Andererseits ist aber auf Grund Deckelung der Bundesmittel und der Bindung an die jährlichen budgetären Vorgaben davon auszugehen, daß eine Maximalförderung des Bundes (50%) kaum erreicht werden kann.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden unter einem dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Klagenfurt, 12. Juni 1998
Für die Kärntner Landesregierung:
Der Landesamtsdirektor:
Dr. Sladko

FdRdA

Stawagner