

KÄRNTEN

23/SN-246/ME

AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG

A - 9021 Klagenfurt

*Abteilung 2V -
Verfassungsdienst*

Zahl: Verf- 615/12/1998

Auskünfte: Dr. Glantschnig

Telefon: (0463) 536

Durchwahl: 30204

Fax: (0463) 536 32007

e-mail: post.abt2v@ktn.gv.at

Betreff:

Entwurf eines Bundesgesetzes über die Ordnung und Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentliches Personennah- und Regionalverkehrsgesetz - ÖPNRVG); ergänzende Stellungnahme

Bei Eingaben bitte die Geschäftszahl anführen.

DVR: 0062413

**An das
Präsidium des Nationalrates**

1017 WIEN

Betrifft	GESETZENTWURF
Zl.	47-GE / 19 98
Datum:	29. Juni 1998
Verteilt	29.6.98

Dr. Klausgruber

Beiliegend werden 25 Ausfertigungen der Stellungnahme des Amtes der Kärntner Landesregierung zum Entwurf eines öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrsgesetzes (ÖPNREVG 1998), übermittelt.

Anlage

Klagenfurt, 22. Juni 1998
Für die Kärntner Landesregierung:
Der Landesamtsdirektor:
Dr. Sladko

FdRdA
[Signature]

**AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG**

A - 9021 Klagenfurt

*Abteilung 2V -
Verfassungsdienst***Zahl:** Verf- 615/12/1998**Betreff:****Entwurf eines Bundesgesetzes über die Ordnung und Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentliches Personennah- und Regionalverkehrsgesetz - ÖPNRVG); ergänzende Stellungnahme****Auskünfte:** Dr. Glantschnig**Telefon:** (0463) 536**Durchwahl:** 30204**Fax:** (0463) 536 32007**e-mail:** post.abt2v@ktn.gv.at

Bei Eingaben bitte die Geschäftszahl angeben.

DVR: 0062413

**An das
Bundesministerium für
Wissenschaft und Verkehr****Radetzkystraße 2
1031 WIEN**

Im Nachhang zu den Stellungnahmen vom 5. Juni 1998, Zl. Verf-615/9/1998 und vom ... Juni 1998, Zl. Verf-615/11/1998, werden zum Entwurf eines Bundesgesetzes über den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr vom Amt der Kärntner Landesregierung noch folgende zusätzliche Bemerkungen vorgebracht:

1. Abgesehen von den kompetenzrechtlichen Defiziten, die dem übermittelten Entwurf anhaften, muß es als Ziel eines einschlägigen Gesetzes gesehen werden, die Attraktivität und Effizienz des öffentlichen Verkehrs zu verbessern. Es ist daher nicht ausreichend, eine Harmonisierungsanordnung für bestehende Verkehrsverbände zu treffen, es muß vielmehr ein grundlegender Rahmen geschaffen werden, der vorsorgt, daß auch allenfalls Verkehrsverbände neu zu schaffen sind und daß im Rahmen der Verkehrsverbände sämtliche eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Abrechnungen der Verkehrsunternehmungen zu erfolgen haben. Dies macht es aber auch erforderlich, daß die Verkehrsunternehmungen wesentlich an der Organisation, dem Ablauf und der Einflußnahme am Verkehrsverbund teilhaben, um ihnen die unternehmerische Verantwortlichkeit zu belassen.

Im Rahmen dieser Verkehrsverbände ist vorzusehen, daß die Einflußnahmen der Länder und des Bundes zur Umsetzung verkehrspolitischer Maßnahmen gewahrt bleibt. Diese

Einflußnahme ist über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen hinaus erforderlich, um zB einheitliche Abrechnungssysteme, gebietsweise gesamtheitliche Fahrplankonzepte und die Abstimmung der einzelnen Verkehrsträger und Verkehrsunternehmungen aufeinander umsetzen zu können. Diese Einflußnahme muß auch in eigenwirtschaftlichen Bereich im Rahmen eines Verkehrsverbundes zu Gunsten der Gebietskörperschaften möglich sein.

2. Die klassischen Pflichten von Unternehmen des öffentlichen Verkehrs sind

- die Betriebspflicht
- die Beförderungspflicht
- die Tarifpflicht.

Es ist daher notwendig, auch im Gesetz über den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr wesentlicher stärker auf das Kraftfahrlineiengesetz abzustellen, um im eigenwirtschaftlichen Bereich klar vom gemeinwirtschaftlichen Bereich abzugrenzen, ohne die Verpflichtungen der Verkehrsunternehmungen auch im Bereich des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs zu vernachlässigen. Die bezug-habenden EU-Verordnungen ermöglichen es den zuständigen Behörden der Mitgliedsstaaten der EU im Stadt-, Vororte- und Regionalpersonenverkehr Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes beizubehalten oder aufzuerlegen. Auch wenn in den bezughabenden EU-Verordnungen lediglich vom Begriff der „Region“ die Rede ist und in einer Protokollerklärung Rat und Kommission lediglich feststellen, daß der Begriff „Region“ im geographischen Sinn zu verstehen ist, ist es auch erforderlich, dem Begriff der „Region“ im Gesetz näher zu umschreiben.

Auf Grund der einschlägigen EU-Verordnungen, insbesondere der Verordnung Nr. 1191/69 in der Fassung Nr. 1893/91, kann der nationale Gesetzgeber Bereichsausnahmen betreffend „Unternehmen, deren Tätigkeit ausschließlich auf den Betrieb von Stadt-, Vororte- und Regionalverkehrsdiensten beschränkt ist“, vom Anwendungsbereich der Verordnung vorsehen. Offenkundig ist mit den §§ 8 und 9 des Entwurfes daran gedacht, solche Bereichsausnahmen zu schaffen. Auf Grund der kleinräumigen Struktur Österreichs ist es fraglich, inwieweit im Linienverkehr überhaupt Ausnahmen zweckmäßig sind, zumal die Schaffung anderer organisatorischer Grundlagen auf der Basis des Gelegenheitsverkehrsgesetzes zumeist ohnedies für Ausnahmen ausreichend Handhabe bietet. Aus diesem Grund sollte der Linienverkehr

von Unternehmen, die Kraftfahrlinien oder regional den Schienenverkehr ohne Zuschußbedarf eigenwirtschaftlich betreiben, nicht ausgenommen werden, sondern sollten auch für diesen Bereich die § 22 und 23 über die Ausschreibung und Finanzierung Anwendung finden.

Darüber hinaus fehlt eine nähere Umschreibung der Aufgabenträgerschaft sowie der Eingrenzung, wer als Besteller gemeinwirtschaftlicher Leistungen auftreten kann. Grundsätzlich sollte jeder Besteller von gemeinwirtschaftlichen Leistungen sein können, allerdings sollte lediglich dort das Gesetz Platz greifen, wo Gebietskörperschaften als Besteller auftreten.

3. Wenn auch Unterlagen über die Darstellung der finanziellen Auswirkungen des Gesetzes vorgelegt wurden, so ist festzuhalten, daß diese ausschließlich die haushaltsrechtliche Darstellung bilden. Dem Entwurf fehlt jedwede klare Strukturierung, der zu entnehmen ist, woher finanzielle Mittel kommen, wer als Besteller auftritt und wie die finanziellen Mittel aufgeteilt werden. Die im § 24 vorgesehene Anschluß-Abgabe kann auf Grund des vorgesehenen Finanzierungsvolumens nicht ernsthaft als Finanzierungsquelle des Gesetzes herangezogen werden. Nachdem die Finanzierungsströme trotz Einbeziehung des Finanzausgleichsgesetzes in den Gesetzentwurf weitestgehend unnachvollziehbar sind und keine klare Struktur aufweisen, sowie durch den Bund einseitig geändert werden könnten, steht zu befürchten, daß im Rahmen des Finanzausgleichsgesetzes im wesentlichen den Ländern die Finanzierung der im Gesetzentwurf vorgesehenen Maßnahmen zukommen wird. Diese Konsequenzen wären aus Ländersicht abzulehnen.

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

Klagenfurt, 22. Juni 1998
Für die Kärntner Landesregierung:
Der Landesamtsdirektor:
Dr. Sladko

FgRdA
