

25/SN-246/ME <sup>VOB 5</sup>

Zl.u.Betr.w.v

Eisenstadt, am 22. Juli 1998

- 1.  Präsidium des Nationalrates, Dr. Karl Renner-Ring 3, 1017 Wien
- 2. Allen Ämtern der Landesregierung (z.H. der Herren Landesamtsdirektion)
- 3. Der Verbindungsstelle der Bundesländer beim Amt der NÖ. Landesregierung, Postfach 35, Schenkenstraße 4, 1014 Wien

zur gefälligen Kenntnisnahme.

Betrifft GESETZENTWURF	
Zl. .... 41 .....	-GE / 19 P8
Datum: 29. Juli 1998	
Verteilt 29.7.98 Bel	

Für die Landesregierung:  
 Im Auftrag des Landesamtsdirektors  
 Dr. Rauchbauer eh.  
 (Leiter des Verfassungsdienstes)

*J. Klausgraber*

F.d.R.d.A.:

*mg.*

## Amt der Burgenländischen Landesregierung Landesamtsdirektion - Verfassungsdienst

---

Bundesministerium für  
Wissenschaft und Verkehr  
Radetzkystraße 2  
1031 W i e n

Eisenstadt, am 22. Juli 1998  
7000 Eisenstadt, Freiheitsplatz 1  
E-Mail: post.vd@bgld.gv.at  
Tel.: 02682/600 DW 2031  
Mag. Klaus Trummer

**Zahl:** LAD-VD-B515/4-1998

**Betr:** Entwurf eines Bundesgesetzes über die  
Ordnung und Finanzierung des öffentlichen  
Personennah- und Regionalverkehrs  
(Öffentlicher Personennah- und Regional-  
verkehrsgesetz 1998 - ÖPNRVG 1998),  
Stellungnahme

**Bezug:** Zl. 239597/5-II/C/13-1998 und  
Zl. 239057/18-II/C/13-1998.

Das Amt der Burgenländischen Landesregierung erlaubt sich zu dem mit obbez. Schreiben vom 2.4.1998 übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes über die Ordnung und Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1998 - ÖPNRVG 1998) sowie zu der mit obbez. Schreiben vom 11.5.1998 übermittelten Darstellung der finanziellen Auswirkungen des ÖPNRVG wie folgt Stellung zu nehmen:

### 1. Allgemeines

#### 1.1 Regelungskompetenz

Einleitend darf zunächst festgehalten werden, daß die Frage, inwieweit eine Regelung der organisatorischen und finanziellen Grundlagen für den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr sowie des Aufgabenbereiches und der Struktur von Verkehrsverbänden in der Gesetzgebung Bundessache ist, durch die dem Entwurf beigeschlossenen Erläuterungen nicht beantwortet wird.

Die Grundlagen seien, so die Ausführungen im Vorblatt, "einheitlich bundesgesetzlich zu regeln". Im übrigen - so die Erläuterungen zu § 6, die im Hinblick auf die im Entwurf enthaltene Regelung einer ÖPNV-Anschluß-Abgabe überdies nicht zutreffend sind - "beziehen sich die Regelungen dieses Bundesgesetzes ausschließlich auf die nichtbehördliche Besorgung von Aufgaben". Die Bestimmung des Art. 17 B-VG, auf die in diesem Zusammenhang indirekt Bezug genommen wird, kann jedoch nur als Kompetenznorm zur Erlassung von "Selbstbindungsgesetzen", die den Bund bzw. das Land als Träger von Privatrechten "selbst binden", jedoch keine subjektiven Rechte dritter Personen begründen, gedeutet werden (Walter-Mayer, Grundriß des österreichischen Bundesverfassungsrechts, 8. Auflage, RZ 293).

Aus der bundesverfassungsrechtlichen Kompetenzverteilung ist weder eine Kompetenz des Bundes noch eine Kompetenz der Länder - "Weder-noch"-Kompetenz (Walter-Mayer, Grundriß des österreichischen Bundesverfassungsrechts, 8. Auflage, RZ 301) - ableitbar, auf die eine umfassende Zuständigkeit zur Regelung der organisatorischen und finanziellen Grundlagen für den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr sowie des Aufgabenbereiches und der Struktur von Verkehrsverbänden gestützt werden könnte. Auf Grund dieser, in der Lehre mit dem Begriff "Querschnittsmaterie" umschriebenen kompetenzrechtliche Situation, besteht eine Regelungskompetenz des Bundes in einem nur sehr eingeschränkten Bereich, etwa nach Art. 10 Abs. 1 Z 8 und 9 B-VG ("Angelegenheiten des Gewerbes" und "Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen").

## 1.2 Finanzielle Auswirkungen

Die Ausschreibung, Bestellung und Finanzierung von Verkehrsdiensten soll nach § 6 Abs. 2 des vorliegenden Entwurfes grundsätzlich den regionalen Gebietskörperschaften obliegen.

Mit dieser Bestimmung wird den Ländern und Gemeinden die Aufgabenverantwortung und die Finanzierungsverantwortung für den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr übertragen. Der Bund würde sich nach Artikel V dieses Entwurfes an der Finanzierung - "nach Maßgabe der budgetären Möglichkeiten" (§ 21 Abs. 2 und § 22 Abs. 2) - beteiligen. Im Ergebnis würde diese Regelung - wie auch jene des § 14 Abs. 1 - jedoch zu einer "Deckelung" der Beiträge des Bundes führen und das Kostenrisiko für den erforderlichen Ausbau und die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs den Ländern und Gemeinden überantworten.

In welcher konkreten Höhe den Ländern künftighin durch den vorliegenden Entwurf finanzielle Mehrbelastungen erwachsen werden, ist weder den Erläuterungen noch der mit Schreiben vom 11. Mai dieses Jahres, Zl. 239057/18-II/C/13-1998, übermittelten Darstellung der finanziellen Auswirkungen des ÖPNRVG zu entnehmen.

Da der vorliegende Entwurf einen wesentlichen Eingriff in das Finanzausgleichsgefüge darstellt, kann seitens des Landes Burgenland **keine Zustimmung** erteilt werden.

## 2. Zu den einzelnen Bestimmungen

### 2.1 zu § 5, 12 und 13

Die in dieser Bestimmung getroffene Definition des Verkehrsverbundes als "Kooperationsformen des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs" steht nicht im Einklang mit der Bestimmung des § 12, wonach ein Verkehrsverbund (zwingend) in Form einer Gesellschaft des Handelsrechts zu organisieren ist. Im Bereich des Landes Burgenland ist lediglich der Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) in der Rechtsform einer Gesellschaft des Handelsrechts organisiert. Die übrigen im Land Burgenland bestehenden Verkehrsverbände gründen sich "lediglich" auf privatrechtliche Vereinbarungen. § 13 des vorliegenden Entwurfes sieht in diesem Zusammenhang vor, daß die bestehenden Verkehrsverbände zu harmonisieren bzw. erforderlichenfalls neu zu strukturieren sind. Es erhebt sich sohin die Frage, ob diese gesetzliche Bestimmung als Rechtsgrundlage für die Auflösung bzw. Neuverhandlung dieser vorstehend genannten bestehenden Verträge herangezogen werden kann.

### 2.2 zu § 15

Die Aufzählung der Kriterien für die Förderbarkeit aus Bundesmitteln ist derart detailliert und umfangreich, daß es verschiedentlich auch zu Wiederholungen und Mehrfachnennungen kommt wie z.B.

- ◆ benutzerfreundliche Konzipierung der Fahrzeuge und Fahrkartenausgabegeräte,
- ◆ Komfort der Fahrbetriebsmittel,
- ◆ einheitliche Informationssysteme über Fahrpreise.

### 2.3 zu § 16

Schon bisher ist in zahlreichen Grund- und Finanzierungsverträgen von Verkehrsverbänden die Aufhebung von Parallelführungen zwischen Kraftfahrlinien und Schienenbahnen verankert.

Angesichts der massiven wirtschaftlichen Interessen der Kraftfahrlinienunternehmungen am ungekürzten Weiterbestand ihrer Konzessionsstrecken konnte in der Praxis fast nirgends eine ins Gewicht fallende Einstellung von Parallelverkehren herbeigeführt werden. Auch die nunmehr vorliegende gesetzliche Regelung ist derart vage und unbestimmt, daß Kraftfahrlinienunternehmen in der Praxis kaum mit Aussicht auf Erfolg zur Einstellung von Parallelverkehren veranlaßt werden können. Die unbestimmten Gesetzesbegriffe wie "Bedachtnahme auf den Kundennutzen" oder "sofern diese Linien und Kurse nicht verkehrspolitisch notwendig sind" läßt von vornherein die Vollziehbarkeit äußerst fraglich erscheinen.

#### 2.4 zu § 24

Die hier vorgesehene Einführung einer neuen Abgabe für die Betreiber einer Betriebsansiedlung wird mit Nachdruck abgelehnt. Gerade in den strukturschwachen Regionen des Burgenlandes ist eine nachhaltige Förderung von Betriebsansiedlungen unabdinglich. Die Einführung einer weiteren Belastung von Investoren in Form einer ÖPNV-Anschluß-Abgabe erscheint sohin kontraproduktiv und hätte zu entfallen. Im übrigen dürfte die vorgesehene Bestimmung auch einer verfassungsrechtlichen Prüfung nicht standhalten, da das Gesetz die Bemessungsgrundlage und die Höhe der Abgabe weder festlegt noch erkennen läßt.

#### 3. Zusammenfassung

Der vorliegende Entwurf eines Bundesgesetzes über die Ordnung und Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1998 - ÖPNRVG 1998) wird wegen mangelnder Kompetenz des Bundes und Kostenbelastung der Länder entschieden abgelehnt. Abschließend darf in diesem Zusammenhang weiters darauf hingewiesen werden, daß vor allem auch die Landesfinanzreferentenkonferenz im Rahmen ihrer ordentlichen Tagung am 26. Juni dieses Jahres diesen vorliegenden Entwurf abgelehnt hat.

Für die Landesregierung:  
Im Auftrag des Landesamtsdirektors:  
Dr. Rauchbauer eh.  
(Leiter des Verfassungsdienstes)

F.d.R.d.A.:

