

Unternehmenszentrale

Einschreiben

Kontakt **Fr. Mag. Birgit Kuczewski-Poray**

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und
Technologie - II/Sch6
Abteilung Sch6 - Nahverkehr
Postfach 3000
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Telefon +43-1-79444 1340

Telefax +43-1-79444 4591

email birgit.kuczewski-poray@postbus.at

Betreff **Stellungnahme Neuentwurf ÖPNRV-G**
GZ. BMVIT-239.597/00001-II/SCH6/2005

Datum 16.02.2006

Sehr geehrte Damen und Herren,

Zum Neuentwurf des „Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz (ÖPNRV-G) gibt die ÖBB-Postbus GmbH folgende Stellungnahme ab:

1.) Allgemeines:

Positiv zu bewerten ist, dass der Neuentwurf wesentlich vereinfacht und gekürzt ist und eine viel bessere Systematik aufweist als das geltende Gesetz.

Aus der Sicht des Postbusses ist die Änderung des ÖPNRV-G grundsätzlich sehr zu befürworten. Dies vor allem aufgrund der bereits erfolgten Novellierung des damit eng verbundenen Kraftfahrlineiengesetzes, welche für Kraftfahrlinienunternehmen starke Einschränkungen, insbesondere im Zusammenhang mit der Verschärfung des Wettbewerbs aufgrund der Bestimmungen des Vergaberechts, gebracht hat. Postbus hat bereits in der Stellungnahme zum Kraftfahrlineiengesetz geäußert, dass dieses und das ÖPNRV-G nur zusammen in Kraft treten dürfen, da das ÖPNRV-G im Bereich der Mittel der Bestellerförderung eine wesentliche Aufstockung vorsieht und damit mit der ÖPNV-Reform für Kraftfahrlinienunternehmen nicht ausschließlich Nachteile verbunden wären, sondern die Reform auch Vorteile hätte.

2.) Zu den einzelnen Bestimmungen:**• Zu § 7 Abs. 1 Z 1:**

Hier wird auf die Planung der Verkehrsunternehmen keine Rücksicht genommen. Da dies jedoch aufgrund des hohen Know-hows der Verkehrsunternehmen sinnvoll sowie oftmals auch aus betrieblicher Notwendigkeit unbedingt erforderlich ist, sollte die Formulierung zumindest wie folgt lauten:

„1. Planung nachfrageorientierter Verkehrsdienstleistungen (Ausweitung, Umschichtung, Reduzierung von Verkehrsleistungen) im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr unter Beachtung der im § 15 angeführten Kriterien sowie nach Möglichkeit unter Berücksichtigung der in § 8 angeführten Planungen der Verkehrsunternehmen.“

ÖBB-Postbus GmbH
Unternehmenszentrale

1040 Wien, Prinz Eugen-Straße 8-10
www.postbus.at
FN 250198p, HG Wien
UID: ATU 58187278, DVR: 2110906

- **Zu § 7 Abs. 1 Z 4:**

Abgegolten werden müssen hier sowohl der Ab- als auch der Durchtarifierungsverlust.

Es wird davon ausgegangen, dass dies auch für alle weiteren Formulierungen, in denen nur der Durchtarifierungsverlust genannt wird, gilt. Überall dort muss auch der Abtarifierungsverlust mit umfasst sein.

Wir ersuchen daher um textliche Klarstellung in all diesen Formulierungen im Neuentwurf des Gesetzes.

- **Zu § 7 Abs. 2:**

In diese Bestimmung ist der § 23 Abs. 2 des novellierten Kraftfahrliniengesetzes eingeflossen. Wenn man diese Bestimmung hier schon einfließen lässt, dann sollte es auch vollständig geschehen um Missverständnissen vorzubeugen. In diesem Sinne regen wir an, den letzten Satz des § 23 Abs. 2 KfIG auch als letzten Satz des § 7 Abs. 2 zu einfügen. Dieser lautet: „**Von dieser Verpflichtung ausgenommen sind Strecken, die weiterhin eigenwirtschaftlich bedient werden können.**“

Um die gesamte Bestimmung sowohl im ÖPNRV-G als auch im KfIG anwenden zu können, ist eine Definition des Begriffs „Strecke“ unabdingbar, weil sonst nicht klar ist, was genau auszuschreiben ist. Dazu folgendes Beispiel:

Auf der Linie X gibt es einen (mit Schülern) gut ausgelasteten Kurs in der Früh und einen zu Mittag. Diese Kurse sind eigenwirtschaftlich. Die Kurse dazwischen sind nicht gut ausgelastet, werden aber vom Besteller gewünscht und auch gefahren. In ihrer Gesamtheit überwiegen diese "schlechten" Kurse aber und machen damit die Linie, wenn man sie in ihrer Gesamtheit betrachtet, gemeinwirtschaftlich. Geht der Postbus dann zum Besteller, um eine adäquate Finanzierung für die schlecht ausgelasteten Kurse wenigstens so weit zu erhalten, dass die Linie insgesamt kostendeckend ist, könnte man es so interpretieren, dass damit der Fall des § 23 Abs. 2 eintritt ("Wird die Bedienung von Strecken bestellt, die bisher mangels Eigenwirtschaftlichkeit von einer Kraftfahrlinie nicht bedient wurden oder zum Zeitpunkt der Bestellung nicht mehr eigenwirtschaftlich bedient werden können, so hat der Besteller") und die gesamte Leistung ausgeschrieben werden müsste.

Um genau dieses Szenario zu verhindern, müsste Postbus seine Leistung bereits im Vorfeld (also noch vor einer möglichen Ausschreibung) auf die eigenwirtschaftlichen Schülerkurse reduzieren. Dies kann aber keinesfalls Ziel einer ÖPNV-Reform sein, da damit das gesamte Leistungsangebot des (zumindest des) Postbusses radikal reduziert werden müsste und damit die Verkehrsversorgung in Österreich stark leiden bzw. teilweise sogar zusammenbrechen würde.

Daher muss aus unserer Sicht ausdrücklich klargestellt werden, dass die eigenwirtschaftlichen **Kurse**, nicht von der Ausschreibungsverpflichtung umfasst sind.

Wir schlagen daher vor, in den ersten Abschnitt unter dem Titel „Begriffsbestimmungen“ einen neuen § 5 einzufügen, der dies klarstellt und wie folgt lautet:

„§ 5. Strecken sind Verkehrsleistungen mit räumlicher sowie zeitlicher Dimension. Davon erfasst sind ganze Linien, Linienabschnitte sowie einzelne Kurse.“

- **Zu § 8 Z 7:**

Hier sollte die Art der Berichtspflicht einvernehmlich zwischen dem jeweiligen Besteller und dem Verkehrsunternehmen geregelt werden.

Berücksichtigung könnte dies im Text im Klammerausdruck wie folgt finden: „(streckenbezogen nach einer einvernehmlich mit dem jeweiligen Besteller festzulegenden Methode).“ Dies gilt auch für alle nachfolgenden Bestimmungen, die eine Berichtspflicht vorsehen.

- **Zu § 10 Abs. 4:**

Die Valorisierung der Verbundzahlungen sollte in einem ersten Schritt zu 100 % mit dem VPI erfolgen.

Zusätzlich dazu und unabhängig von der oben genannten Valorisierung mit dem VPI sollten 50 % der Beträge jährlich um jenen Prozentsatz verändert werden, der sich aus der Nachfrageänderung des zweitzurückliegenden Jahres im Vergleich zum drittzurückliegenden Jahr ergibt.

- **Zu § 11 Abs. 1:**

Wie schon mehrfach in diversen Pressemeldungen betont, ist das sehr zu begrüßende Kernstück der Reform die Aufstockung der Bundesmittel für die Bestellerförderung. Diese Mittelaufstockung ist ein richtiger und wichtiger Schritt in Richtung „nachfrageorientierte Verkehrsplanung“ und als äußerst positiv für den öffentlichen Personenverkehr zu bewerten!

Mit der Erhöhung der Bundesförderung ist ein positiver Multiplikatoreffekt verbunden: Diese lässt nämlich auch eine Erhöhung der Mittel der Länder und Gemeinden in zumindest ähnlichem Ausmaß zu erwarten. Das bedeutet eine Erhöhung der Mittel für neue und verbesserte Verkehre um zwei Drittel der bisher aufgewendeten Summe von ca. 30 Mio. EUR auf ca. 90 Mio. EUR.

Damit können die **rund hundert** von den Gebietskörperschaften und Postbus gemeinsam bereits längst **geplanten**, aber aufgrund der fehlenden budgetären Mittel noch nicht realisierten **neuen Verkehrskonzepte umgesetzt** werden. Die Umsetzung von rund der Hälfte dieser fertigen Konzepte könnte sofort nach Bereitstellung der Mittel erfolgen.

Die dadurch erreichten Verbesserungen lassen beträchtliche **Fahrgastzuwächse** und damit gleichzeitig eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs erwarten.

- **Zu § 11 Abs. 4:**

Diese Bestimmung ist aufgrund der Tatsache, dass das Bundesvergabegesetz 2006 sowieso gilt, unnötig und sollte gestrichen werden. Zudem sollte hier kein voreiliger Vorgriff im Hinblick auf die neue EU-Nahverkehrsverordnung gemacht werden.

Weiters bedeutet die Bestimmung einen Eingriff in bestehende Verträge, die, wenn sie auf unbestimmte Zeit abgeschlossen sind, spätestens fünf Jahre nach dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes zu beenden sind. Die Bestimmung sollte daher auch aus diesem Grund gestrichen werden. Nicht einmal der Entwurf der neuen EU-Nahverkehrsverordnung sieht eine so strenge Übergangsfrist für bestehende Verträge vor! Eine solche die österreichischen Verkehrsunternehmen benachteiligende Regelung sollte daher jedenfalls unterbleiben.

- **Zu § 13 Z 1:**

Hier ist für die Schiene eine falsche Jahreszahl genannt. Ausgangspunkt für die Schiene ist das Schuljahr 1998/99. Nur für den Bus gilt 1997/98 als Basisjahr. Dies sollte im Text richtig gestellt werden.

- **Zu § 15 Z 1 und Z 2:**

In beiden Bestimmungen sollte die grundsätzlich sehr zu befürwortenden Berücksichtigung der Bedürfnisse von in ihrer Mobilität physisch beeinträchtigten Personen **im Rahmen der wirtschaftlichen Zumutbarkeit** erfolgen! Das Kriterium der wirtschaftlichen Zumutbarkeit ist auch im Behindertengleichstellungsgesetz enthalten und als sehr sinnvoll zu qualifizieren.

- **Zu § 15 Z 3:**

Auch die Gewährleistung der Sicherheit der Fahrgäste kann nur im Rahmen der wirtschaftlichen Zumutbarkeit erfolgen. Hier könnte die Formulierung wie folgt lauten:

„Z 3. Berücksichtigung der Bedürfnisse von Fahrgästen in Bezug auf Ihre persönliche Sicherheit.“

- **Zu § 15 Z 4:**

Diese Informationssysteme sollten in Zusammenarbeit mit den bundesweit tätigen Verkehrsunternehmen erstellt werden, welche bereits über sehr fortschrittliche und innovative Systeme verfügen.

Die Formulierung im Text könnte daher lauten: „4. Bundesweit einheitliche und verkehrsträgerübergreifende Informationssysteme über Fahrpreise, Fahrpläne, Routenwahl und Umsteigerelationen, welche in Zusammenarbeit mit den bundesweit tätigen Verkehrsunternehmen zu erstellen sind.“

- **Zu § 26:**

Zumindest die Bestimmung über die Bestellerförderung (§ 11) muss **rückwirkend mit 01.01.2006** in Kraft treten. Nachdem das neue Kraftfahrliniengesetz bereits im Jänner 2006 in Kraft getreten ist, müssen die damit für Kraftfahrlinienunternehmen verbundenen schweren Nachteile zumindest durch die oben zu § 11 bereits genannten Vorteile der Mittelaufstockung ausgeglichen werden.

3.) **Zu den EB:**

Als sehr bedenklich eingestuft werden muss der 3. Absatz des Kapitels „Finanzielle Auswirkungen“ der Erläuterungen, der wie folgt lautet:

„Da derzeit etliche Nahverkehrsprojekte von den regionalen Gebietskörperschaften alleine finanziert werden, reduzieren sich die für den Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr vorgesehenen Mittel der Länder und Gemeinden in einem ersten Schritt im selben Ausmaß.“

Mit dem ersten Satz dieser Formulierung **relativiert sich** der Vorteil der Erhöhung der Bestellerförderung und damit aus Sicht eines Busunternehmens der **Vorteil des gesamten Neuentwurfs komplett**. Dieser Vorteil läge eben darin, dass sich durch die Mittelaufstockung ein Multiplikatoreffekt ergibt und eine Erhöhung der Mittel der Länder und Gemeinden in zumindest ähnlichem Ausmaß zu erwarten ist. Die Formulierung dieser Passage in den EB läuft geradezu in die entgegen gesetzte Richtung und ermutigt Länder und Gemeinden sogar dazu ihre bisher für den ÖPNV vorgesehenen Mittel zu kürzen.

Aus dem nächsten Satz geht zwar hervor, dass zu erwarten ist, dass die frei werdenden Mittel kurz bzw. mittelfristig für weitere Projekte eingesetzt werden, dies ist aufgrund der Unverbindlichkeit der Aussage jedoch ein relativ geringer Trost. Die längerfristige Perspektive bleibt damit überhaupt völlig offen.

Wir hoffen auf Berücksichtigung unserer Anregungen und verbleiben

mit den besten Grüßen,

Dr. Paul Frey
Geschäftsführer

Dr. Stefan Winkelbauer
Leiter Verkehrsmarkt