



Das Land
Steiermark

AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG

→ Verkehrsrecht

Fachabteilung 18E

An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Stubenring 1
1010 Wien

Bearbeiter: Dr. Peter Weiß
Tel.: 0316/877-2820
Fax: 0316/877-3432
E-Mail: fa18e@stmk.gv.at

E-Mail: sch6@bmvit.gv.at

Bei Antwortschreiben bitte
Geschäftszeichen (GZ) anführen

GZ: FA1F – 19.01-32/06-1 Bezug: BMVIT-239.597/0001-
II/Sch6/2005

Graz, am 23. Februar 2006

Ggst.: Neuentwurf „Öffentliches Personennah- und
Regionalverkehrsgesetz (ÖPNRV-G)“;
Stellungnahme des Landes Steiermark;
Auslösung des Konsultationsmechanismus.

Zu dem mit do. Schreiben vom 16. Jänner 2006, obige Zahl, übermittelten Entwurf eines „Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrsgesetzes (ÖPNRV-G)“ wird innerhalb offener Frist folgende Stellungnahme abgegeben:

Allgemeines:

Wenn gleich die Notwendigkeit und Dringlichkeit einer Reform des öffentlichen Personenverkehrs unbestritten ist, ist der vorliegende Entwurf aus vielerlei Gründen absolut unannehmbar.

Die beamteten Ländervertreter haben bereits am 10. Jänner 2006 zum Entwurf eines ÖPNRV-Gesetzes 2006 auf Basis der bisherigen Beschlüsse der Landeshauptleute und Finanzreferenten folgende grundsätzliche Bedenken geäußert, die nach wie vor Gültigkeit haben und hiermit nochmals erneuert werden.

- A) Der vorliegende Entwurf zum ÖPNRV-G 2006 ist in seiner Struktur ausschließlich finanzpolitisch zu Lasten der Länder motiviert und lässt keinerlei verkehrspolitische Ansätze erkennen. Damit können die vom Bund selbst gesteckten Reformziele nicht erreicht werden.
- B) Der Bund zieht sich mit diesem Entwurf trotz ausdrücklicher Kompetenz gemäß Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) und Finanz-Verfassungsgesetz (F-VG) aus seiner derzeitigen Verantwortung zurück, was zu einer enormen Überwälzung von finanziellen Lasten und Risiken auf die Länder führt.

8020 Graz • Grieskai 2

Wir sind Montag bis Freitag von 8:00 bis 12:30 Uhr und nach telefonischer Vereinbarung für Sie erreichbar
Öffentliche Verkehrsmittel: Straßenbahn Linien 1,7, 6 und 3, Haltestelle Südtirolerplatz

DVR 0087122 • UID ATU37001007 • Landes-Hypothekenbank Steiermark: BLZ: 56000, Kto.Nr.: 20141005201
IBAN AT375600020141005201 • BIC HYSTAT2G

Beispiele:

Entfall der Leistungsverpflichtung des Bundes zum Schienengrundangebot gem. §7 ÖPNRV-G 1999.

Der Bund deckelt seine Beiträge, wobei diese zur Sicherstellung des bestehenden Angebotes bereits heute nicht ausreichen:

- Forderungen der ÖBB an die Länder für bestehende Nah- und Regionalverkehrsleistungen auf der Schiene im Umfang von ca. € 150 Mio.
- Forderungen der ÖBB Postbus GmbH (ehem. Postbus und Bahnbus) für das bestehende Angebot weit über den Beträgen gem. §10 ÖPNRV-G 1999

Zusätzlich würden die Länder absehbar folgende Lasten zu tragen haben:

- Von den Ländern nicht beeinflussbare Kostensteigerungen des Infrastrukturbenützungsentgeltes (IBE).
- Durch drohende weitere Reduktionen von Fernverkehrsleistungen müssten die Länder dann ersatzweise Nahverkehrsleistungen aus eigenen Mitteln bestellen, um das bestehende Angebot aufrechterhalten zu können.
- Jede Änderung der bestehenden Rahmenbedingungen (Entfall der Umsatzsteuerbefreiung für Verkehrsdienste und Verbände, Behindertengleichstellung, Schülerverkehre, Bestellungen von ÖV-Leistungen zur Einhaltung des Kyoto-Protokolls, Feinstaub, etc.) würde ausschließlich die Länder treffen.

C) Aufgrund der obigen Feststellungen haben die Ländervertreter mehrfach folgende weitere Vorgangsweise empfohlen, welche nochmals erneuert wird.

- **Ausarbeitung des von den Landeshauptleuten bereits geforderten Gesamtkonzeptes zur Zukunft des Öffentlichen Verkehrs, welches unter anderem ein Grundangebot im Fernverkehr mit kalkulierbaren Schnittstellen zum Regionalverkehr beinhaltet (Wahrnehmung der übergeordneten Planungskompetenz durch den Bund unter Mitwirkung der Länder).**
- **Aufbauend darauf die Festlegung der organisatorischen und finanziellen Eckpfeiler (Finanzausgleichsgerechtigkeit) im Rahmen einer Artikel 15a-Vereinbarung zwischen Bund und Ländern (Bsp.: Krankenanstaltenfinanzierung).**
- **Basierend auf dieser Artikel 15a-Vereinbarung Vornahme der notwendigen Änderungen des ÖPNRV-G 1999 im Einvernehmen mit den Ländern.**

D) Unabhängig von den obigen Anregungen wird nochmals darauf hingewiesen, dass die Bestellerförderung entsprechend den seinerzeitigen Zusagen des Bundes gegenüber den Ländern bei der Schaffung des ÖPNRV-G 1999 auf € 60 Mio. gem. Beschluss der LH- und Finanzreferentenkonferenz kurzfristig aufzustocken ist.

Ergänzend zu diesen grundsätzlichen Bedenken aller beamteten Ländervertreter wird seitens des Landes Steiermark ergänzend noch folgendes grundsätzlich ausgeführt:

1. Es ist auffällig, dass sich der Bund weitgehend aus seiner Aufgabenträgerschaft zurückzieht und sich im Wesentlichen nur mehr als Financier betrachtet. Eine **Sicherung des Grundangebotes** für den öffentlichen Verkehr (vgl. § 7 ÖPNRV-G 1999), die Aufgabe des Bundes ist, **ist im Entwurf nicht mehr vorgesehen**. In diesem Zusammenhang wiegt auch die Erhöhung der Bestellerförderung den Wegfall der Sicherung des Grundangebotes nicht auf.
2. Grundsätzlich fällt in dem vorliegenden Entwurf die starke Tendenz auf, aus einer gesetzlichen Beitragsverpflichtung des Bundes herauszukommen und Mittel für den ÖPNV langfristig nur noch im Förderwege (ohne Rechtsanspruch) freizugeben.
3. Als konkretes Beispiel für das zu Punkt 2 Gesagte gilt: Die gesetzliche Sicherung der Beitragsleistungen des Bundes für den Schienenverkehr ist nicht gegeben. Vielmehr obliegt es dem Wohlwollen und Ermessen des Bundes, ob, wie lange und in welchem Ausmaß die Mittel gewährt werden (insbesondere die Bestellung begünstigter Tarife). Die Beiträge beziehen sich auf den derzeitigen Ist-Zustand und sind zudem nicht valorisiert.
4. Die in den § 10 bis 12 angeführten Beträge sind bekanntermaßen nicht ausreichend. Allein in der Steiermark weisen die ÖBB, sämtliche Zuschüsse eingerechnet, derzeit einen jährlichen Abgang von EUR 30 Mio. aus. Die ÖBB-Postbus GmbH tritt mit Forderungen von EUR 9,5 Mio. jährlich auf. Insgesamt ist derzeit zumindest mit einem jährlichen zusätzlichen Finanzierungsbedarf von EUR 40 Mio. zu rechnen.
5. Die Städte und Gemeinden, die nach wie vor Aufgabenträger sind, bleiben unberücksichtigt.
6. Weiters kommt es in wichtigen Aufgabenbereichen der Verbundkooperation zur Verschiebung von Zuständigkeiten zu Gunsten der Verkehrsunternehmen, was die Position der Länder schwächt. Dies steht im Widerspruch zur grundsätzlichen Intention des Gesetzes, das ja den Ländern als Aufgabenträger (AT) verstärkt Verantwortung überträgt. Es läuft aber auch dem EU-Recht zuwider, das eine klare Trennung von Besteller (Länder/AT) – und Erstellerebene (Verkehrsunternehmen) vorgibt. Der vorliegende Gesetzesentwurf ordnet den Verkehrsunternehmen jedoch teilweise Kompetenzen bzw. Aufgaben zu, die ganz eindeutig nicht auf der Ebene der zunehmend untereinander im Wettbewerb stehenden Verkehrsunternehmen angesiedelt sein können.
7. Insbesondere betrifft dies den Verbundtarif. Gemäß § 7 werden Länder und Gemeinden zur Abgeltung der durch den Verbundtarif entstehenden Einnahmenverluste verpflichtet. Für die Gestaltung des Verbundtarifs wird ihnen aber keine Zuständigkeit/Verantwortung zugesprochen.
8. Der Schienenverkehr, der inneralpin, aber auch zwischen Landeshauptstädten (Linz – Graz) die tragende Säule des öffentlichen Regionalverkehrs darstellt, wurde von der Betrachtung des Bundes völlig ausgeklammert. Die Länder sind aber bei dessen Reduktion praktisch in der Pflicht, Ersatzbestellungen auf eigene Kosten vorzunehmen.

Daher ist festzustellen, dass der Schienen-Regional- und Nahverkehr nur im Zusammenhang mit dem Personenfernverkehr gesehen werden kann. Fahrplangefüge, in der Haltepolitik oder in den Tarifbestimmungen des Personenfernverkehrs haben Rückwirkungen auf die Anschlussmöglichkeiten, die regionalen Erreichbarkeiten und damit auf die Qualität des ÖV-Systems insgesamt. Ohne längerfristige Stabilität im Schienen-Personenfernverkehr können keine flächendeckenden Regional- und Nahverkehrsplanungen durchgeführt werden. Das Risiko für die Länder besteht darin, dass Änderungen im Fernverkehrsgefüge durch Zusatzbestellungen der Länder kompensiert werden müssen.

Zu den Kosten:

Die finanziellen Auswirkungen des vorliegenden Gesetzesentwurfes sind, wie bereits oben dargestellt, für das Land Steiermark dramatisch:

Die in den §§ 10 – 12 des vorliegenden Entwurfes angeführten Beträge (Verbundzahlungen, Bestellerförderung, Tarifbestellungen) sind bei weitem nicht ausreichend, um lediglich das bereits vorhandene Angebot abzusichern.

Seitens der ÖBB wurde allein für das Land Steiermark für den Personennahverkehr ein Abgang von € 30.000.000,-- (30 Millionen Euro) errechnet und wird dieser Betrag vom Land Steiermark als Abgangsdeckung eingefordert.

Die ÖBB-Postbus-GmbH ist aus dem gleichen Grund mit einem Betrag von € 10.000.000,-- (10 Millionen Euro) an das Land Steiermark herangetreten und hat diesen gleichfalls als Abgangsdeckung für das bestehende Angebot eingefordert.

Insgesamt ist somit seitens des Landes Steiermark allein zur Aufrechterhaltung des bestehenden Angebotes mit einem Mehrbedarf von € 40.000.000,-- (vierzig Millionen Euro) zu rechnen. Dabei sind dringend notwendige Zusatzangebote noch gar nicht berücksichtigt.

Gemäß § 7 Abs. 1 des Entwurfes haben die Länder die Durchtarifierungsverluste abzugelten. Eine Mitwirkung an den Tarifen wird ihnen aber nicht zugestanden. Die dadurch für die Länder entstehende Abhängigkeit von Verkehrsunternehmen ist inakzeptabel !

Weiters wird auf die Ausführungen zu § 26 (siehe unten) verwiesen. Demnach sollen massiv vertraglich zugesicherte Beträge reduziert werden. Die vorgesehene gesetzliche Regelung des Außerkraftsetzens bestehender privatrechtlicher Vereinbarungen überschreitet die verfassungsrechtlichen Kompetenzen des Bundes. Ein solcher Ausstieg wäre für das Land zusätzlich extrem teuer und kann noch gar nicht beziffert werden.

Für den Fall, dass die jährlichen finanziellen Auswirkungen bei einem Vorhaben des Bundes 0,1 von Tausend der Ertragsanteile aller Länder und Gemeinden gemäß Bundesvoranschlag des laufenden Jahres überschreiten, kann seitens der Länder der Konsultationsmechanismus ausgelöst werden. Diese Bagatellgrenze ist beim vorliegenden Gesetzesentwurf allein für das Land Steiermark um ein vielfaches überschritten.

Das Land Steiermark erlaubt sich daher die Aufnahme von Verhandlungen im Rahmen des Konsultationsmechanismus in dem dafür vorgesehenen Gremium hinsichtlich der mit diesem Gesetzesvorhaben verursachten zusätzlichen finanziellen Ausgaben zu verlangen.

Zu den einzelnen Bestimmungen:

Zu § 3 Abs. 1:

Die räumliche Abgrenzung des Begriffes „Vororteverkehre“ ist definiert durch ein Stadtgebiet und sein „Umland“. Es ist aber nicht ausgeführt, wie weit das „Umland“ eines Stadtgebietes reicht. Somit ist die Abgrenzung zum Regionalverkehr unklar.

Erforderliche Ergänzung: Definition des Umlandes

Zu § 4 Abs. 3:

Neben Bund, Länder und Gemeinden können auch „Sonstige“ Verkehrsdienstleistungen (mit)finanzieren (z. B. „IBC Unterpremstätten“ ist als privates Unternehmen Mitbesteller und Finanzierungspartner im Rahmen des Verkehrsdienstvertrages „Businessline“). In § 3 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999 ist die Mitfinanzierung Dritter noch vorgesehen, jetzt nicht mehr.

Erforderliche Ergänzung: „Sonstige“ als Finanzierungspartner aufnehmen

Zu § 5 Abs. 1:

Verkehrsverbände werden als Kooperationsformen von Verkehrsunternehmen definiert. Gebietskörperschaften fehlen als Kooperationspartner, sind aber zwingender Partner von Verkehrsverbänden (vgl. Verbände-Drei-Ebenen-Modell). Diese Definition steht im Widerspruch zu Abs. 2 und zu den Regelungen in § 7.

Erforderliche Ergänzung: Aufnahme der Gebietskörperschaften als Bestandteil der Kooperation.

Zu § 5 Abs. 3:

Die verpflichtende Kooperation mit anderen Staaten sollte in eine Zielregelung umformuliert werden. Eine solche Zusammenarbeit ist gegebenenfalls sinnvoll, kann aber von einer Verbundorganisationsgesellschaft (VOG) nicht zwingend durchgesetzt werden.

Erforderliche Ergänzung: Die Formulierung „haben“ ist durch „sollten“ zu ersetzen.

Zu § 6:

Die Sicherung des Grundangebotes im Schienenverkehr gemäß § 7 ÖPNRV-G sowie zur Abdeckung der Verluste von Kraftfahrlinienunternehmen im Eigentum des Bundes nach § 10 ÖPNRV-G 1999 muss in jedem Fall Aufgabe des Bundes bleiben! Eine solche Regelung fehlt derzeit.

Erforderliche Ergänzung: Diese Aufgabe muss zwingend in das Gesetz aufgenommen werden. Im alten Gesetz war diese Bestimmung enthalten.

Ein Rückzug des Bundes auf die im Gesetz derzeit taxativ aufgezählten fünf Aufgaben ist aus Sicht der Länder nicht akzeptabel.

Erforderliche Ergänzung: Es wäre daher im 1. Satz des § 6 das Wort „insbesondere“ zu ergänzen.

Z. 1.: Die Tarifbestellung im ÖPNRV-G ist selbständig zu sehen und darf nicht von den Bestimmungen der einschlägigen Eisenbahngesetze abhängig gemacht werden.

Erforderliche Ergänzung: Streichung des Hinweises auf die Eisenbahngesetze

Zu § 7 Abs. 1:

Eine Beschränkung der Länder und Gemeinden auf die ihnen im Gesetz derzeit taxativ aufgezählten sechs Aufgaben ist nicht akzeptabel.

Erforderliche Ergänzung: Es wäre daher im 1. Satz des § 7 das Wort „insbesondere“ zu ergänzen.

Die Sicherstellung eines einheitlichen Verbundtarifs, wohl wesentliches Qualitätsmerkmal eines attraktiven ÖPNRV, ist nicht als Aufgabe der Länder und Gemeinden definiert. Zugleich sind sie aber verpflichtet, den Verkehrsunternehmen durch den Verbundtarif entstehende Durchtarifizierungsverluste abzugelten (Absatz 1 Z. 4.). Damit gelangen die Länder in eine Abhängigkeit von den Verkehrsunternehmen (VU).

Erforderliche Ergänzungen: Sicherstellung eines einheitlichen Verbundtarifs ist als Aufgabe der Länder und Gemeinden zu definieren (eigene Zahl).

Z. 3.: Der Abschluss von Verträgen ist nicht nur auf gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienstleistungen einzuschränken, sondern erstreckt sich auch auf eigenwirtschaftliche Verkehrsdienstleistungen.

Erforderliche Ergänzungen: „Abschluss von Verträgen für Verkehrsdienstleistungen“

Z. 4.: Die Formulierung ist unpräzise und beschreibt bei weitem nicht alle die Abgeltung umfassenden Effekte.

Erforderliche Ergänzungen: „... durch den Verbundtarif entstehenden Einnahmehausfälle an die ...“

Z. 6.: Die Verpflichtung der Länder zur Datenlieferung muss sich auf § 16 Abs. 2 beschränken, derzeit ist das Land aufgrund des bestehenden Zuschussystems nicht in der Lage, die geforderten Daten gemäß § 16 Abs. 2 Z. 1. zu liefern.

Erforderliche Ergänzungen: Ersatz „§16“ durch „§16 Abs. 2“

Zu § 7 Abs. 2:

Die Verpflichtung zur Anwendung des Vergaberechtes ist in diesem selbst geregelt und bedarf keiner Aufnahme in das ÖPNRV-G. Zur Formulierung selbst sei Folgendes angemerkt: Der Begriff „Strecke“ ist in diesem Zusammenhang unpräzise/unvollständig und beschreibt die tatsächlichen Verhältnisse nur unzureichend!

Erforderliche Ergänzungen: Streichen des Abs. 2

Zu § 8:

Im Sinne grundsätzlicher Systematik müssten die Paragraphen 8 und 9 getauscht werden. Verbundorganisationsgesellschaften (VOG) sind ganz eindeutig Organisationseinheiten der Länder/Gemeinden.

Z. 1.: Die Zusammenarbeit von Verkehrsunternehmen mit Land/Gemeinde ist nicht Bestandteil der Aufgaben.

Erforderliche Ergänzungen: Aufnahme dieser Aufgabe

Z. 2.: Die nach Brutto- oder Nettobestellung differenzierte Verantwortlichkeit von Verkehrsunternehmen bzw. Verbundorganisationsgesellschaften für den Verbundtarif widerspricht der derzeitigen Praxis in den Verbänden und ist in dieser Form nicht akzeptabel. Die Länder und Gemeinden wenden für die Sicherstellung des Verbundtarifs beträchtliche Mittel auf (jeweils größter Kostenanteil der Verbände!). Basis-Vorgaben über die wesentlichen Merkmale des Tarifs müssen daher weiterhin in der Verantwortung der Länder/Gemeinden liegen, und zwar ungeachtet, ob Netto- oder Bruttobestellung erfolgt.

Erforderliche Ergänzungen: Aufgabe der Verkehrsunternehmen ist die Weiterentwicklung des Verbundtarifs auf Grundlage diesbezüglicher Rahmenvorgaben durch die Verbundorganisationsgesellschaften.

Z. 5.: Der Aufgabenbereich „Abrechnung und Zuschreibung“ der Tarifierlöse ist untrennbar mit der VOG-Aufgabe „Schlichtung und Clearing“ für die Abrechnung verbunden (§ 9 Z. 7.). Dies entspricht zwar der bisherigen Regelung, es fehlt allerdings eine begriffliche wie inhaltliche Abstimmung auf § 9 Z. 7. Die derzeit gängige Praxis ist, dass diese Aufgaben von den Verbundorganisationsgesellschaften durchgeführt werden, erfahrungsgemäß ist nur dadurch die geforderte Transparenz gesichert.

Erforderliche Ergänzungen: Weglassung von Z. 5., Ergänzung von Z. 7, wobei die Verkehrsunternehmen die Verbundorganisationsgesellschaften bei der Verbundabrechnung unterstützen müssen, diesbezügliche Grundsätze sind einvernehmlich festzulegen

Z. 9: Die Verkehrsunternehmen sind nur zur Mitwirkung bei der Berichtspflicht, nicht aber zur Bereitstellung entsprechender Daten nach Vorgabe der Verbundorganisationsgesellschaften verpflichtet.

Erforderliche Ergänzungen: Verpflichtung zur Bereitstellung definierter Daten

Zu § 9:

Eine Beschränkung der Verbundorganisationsgesellschaften auf die ihr im Gesetz derzeit taxativ zugeordneten neun Aufgaben ist nicht akzeptabel. Es wäre daher im 1. Satz des § 9 das Wort „insbesondere“ zu ergänzen.

Zu Z. 1. vgl. Ausführungen zu § 8 Z. 2.

Erforderliche Ergänzungen: Formulierung wie in § 18 Abs.1 Z. 1 ÖPNRV-G 1999 (Rahmenvorgaben)

Zu Z.2.: Aufgabe der Verbundorganisationsgesellschaften ist u. a. die Bestellung und „Auferlegung“ (von öffentlichen Verkehrsdiensten ...). Es ist nicht klar, welche Leistungen von der Verbundorganisationsgesellschaft „auferlegt“ werden sollen.

Erforderliche Ergänzungen: Streichen des Begriffes „Auferlegung“

Z. 7.: Angemerkt ist, dass die im Aufgabenbereich Abrechnung/Controlling wohl wesentlichste VOG-Aufgabe, nämlich Abrechnung/Zuscheidung der Tarifizuschüsse überhaupt nicht erwähnt ist! Die Regelung entspricht zwar der Formulierung in § 18 Abs.1 Z 6. ÖPNRV-G 1999, trifft aber in keinem Verkehrsverbund zu. Vgl. weiters Ausführungen zu § 8 Z. 5. und 7.

Erforderliche Ergänzungen: Aufgabe der Verbundorganisationsgesellschaften ist (u. a.) die Abrechnung der Verkehrsdienstverträge (eigen- und gemeinwirtschaftliche), wenn sie dafür von den Bestellern beauftragt werden.

Z. 9.: Die Einrichtung eines Fahrgastbeirates wird als Aufgabe lediglich der Verbundorganisationsgesellschaften angeführt und nicht (auch) der Verkehrsunternehmen, obwohl diese „fahrgastnäher“ sind. Unserer Auffassung nach sollte diese Aufgabe ein gemeinsame von Verkehrsunternehmen und Verbundorganisationsgesellschaften sein.

Erforderliche Ergänzungen: Aufgabe der Verbundorganisationsgesellschaften im Zusammenwirken mit den Verkehrsunternehmen ist (u. a.) die Einrichtung eines Fahrgastbeirates, Einvernehmen mit VOG und Verkehrsunternehmen bei den zu verordnenden Rahmenbedingungen

Zu § 10 Abs. 1:

Angegebene Bundeszahlungen beziehen sich auf den **Verbund** (die jeweiligen Verbünde) und nicht, wie angeführt, auf die Verbundorganisationsgesellschaften.

Erforderliche Ergänzungen: Ersatz des Wortes „Verbundorganisationsgesellschaften“ durch Länder und Gemeinden im Sinne § 7 Abs. 1

Zu § 10 Abs. 2:

Im Unterschied zur derzeitigen Regelung sind auch Studienkarte und Finanzierung der lfd. Kosten für Schüler- und Lehrlingsfreifahrten einbezogen, die im Verkehrsverbund Steiermark bisher über gesonderte Vereinbarungen zwischen Bund und Verbundorganisationsgesellschaften geregelt wurden. Das führt zu einer Änderung der diesbezüglichen Wertanpassung. Bezüglich Studienkarte, deren Subvention auf Grundlage tatsächlich verkaufter Tickets erfolgt, ergibt sich durch das neue Wertanpassungsregime (gemäß § 10 Abs. 4) ein Finanzierungsproblem.

Diesbezüglich wird angemerkt, dass die entsprechende Vereinbarung zwischen Steirischer Verkehrsverbundgesellschaft und Bund bis Ende des Sommersemesters 2008 (!) läuft, **der Bund also die vereinbarte Finanzierungszusage zu Lasten der anderen Finanzierungspartner (Land Steiermark, Städte Graz, Leoben und Kapfenberg) nicht einhält.**

Erforderliche Ergänzungen: Getrennte Regelung für die Finanzierung der Studienkarte wie bisher. Die Kosten für die Abrechnung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrten müssen um die entsprechenden Beiträge des Sozialministeriums ergänzt werden.

Zu § 10 Abs. 4:

Derzeitige Wertanpassung ist „zeitnah“, neue Regelung ist „zeitfern“ (Vergleich „zweitzurückliegendes“ und „drittzurückliegendes“ Jahr). Tatsächliche Kostenentwicklung ist deshalb nicht aktuell abgebildet (vgl. derzeitige Ölpreisentwicklung!). Es ergibt sich ein Problem bei Umstellung bestehender Verkehrsdienstverträge, die auf der „zeitnahen“ Regelung basieren.

Erforderliche Ergänzungen: „Zeitnahe“ Regelung der Wertsicherung gemäß bestehendem Grund- und Finanzierungsvertrag.

Zu § 10 Abs. 5:

Die Valorisierung der Bundesbeiträge darf nicht durch die verspätete Lieferung der Nachweise hinfällig werden.

Erforderliche Ergänzungen: Streichen des letzten Satzes.

Zu § 11 Abs. 2:

Die Wertsicherung hat schon ab Inkrafttreten des Gesetzes zu gelten. Eine Verknüpfung der Valorisierung gemäß den Vorgaben des § 10 Abs. 4 ist für die Bestellerförderung nicht akzeptabel. Gefordert ist eine Wertsicherung gemäß VPI, was auch Standard in den bisher für zusätzliche Verkehrsdienste abgeschlossenen Verträgen ist.

Erforderliche Ergänzungen: Wertsicherung nach Verbraucherpreisindex.

Zu § 11 Abs. 3:

Die Formulierung „zusätzlichen“ Verkehrsdienste ist schwammig. In diesem Zusammenhang wird auf die erläuternden Bemerkungen „finanzielle Auswirkungen“ verwiesen. Danach gelten als zusätzliche Verkehrsdienste auch solche, über die bereits Verkehrsdienstverträge abgeschlossen wurden.

Erforderliche Ergänzungen: Festlegung, dass auch in den letzten fünf Jahren umgesetzte Verkehrsdienste, zeitliche Anpassungen bestehender Verkehrsdienste und Streckenergänzungen oder teilweise Abänderungen als zusätzliche Verkehrsdienste gelten.

Zu § 11 Abs. 5:

In Verbindung mit Abs. 3 behält sich der Bund einen jederzeitigen Rückforderungsanspruch vor. Außerdem besteht keine zeitliche Befristung dieses Anspruches. **Die Länder befinden sich somit in einer lang andauernden Position der Rechtsunsicherheit und sind zudem auf den good will des Bundes angewiesen.** Siehe hierzu auch die Anmerkungen zu Abs. 1 – Terminus „zusätzliche öffentliche Verkehrsdienste“.

Erforderliche Ergänzungen: Entfall des Rückforderungsanspruches

Zu § 12:

Es fehlt die Sicherstellung des Grundangebotes lt. § 7 ÖPNRV-G 1999.

Erforderliche Ergänzungen: Adäquate Nachfolgeregelung für §§ 7 und 10 ÖPNRV-G 1999.

Zu § 12 Abs. 1:

Es ist nicht klar, welche begünstigten Tarife konkret bestellt werden. Zusätzlich ist die Tarifbestellung im ÖPNRV-G selbständig zu sehen und darf nicht von den Bestimmungen der einschlägigen Eisenbahngesetze abhängig gemacht werden.

Zu § 12 Abs. 2:

Es ist nicht klar, wie die schienenstreckenbezogene Zuschreibung der Tarifbestellungsbeträge nachvollziehbar erfolgen kann. In Verbindung mit Abs. 2 und Abs. 8, **wird somit aus einer gesetzlich zugesicherten Bestellerleistung eine freiwillige Leistung des Bundes, die einseitig jederzeit beendbar ist. Es werden die Zahlungen der Tarifbestellung von der Kooperationsbereitschaft der ÖBB abhängig gemacht. Erfolgt dies nicht, kann der Bund gemäß Abs. 5 die Zahlungen aussetzen.**

Erforderliche Ergänzungen: Erforderlich ist eine Sicherstellung des Bundes als Eigentümer der ÖBB, dass die Zuschreibung der Mittel nachvollziehbar, korrekt und innerhalb der geforderten Fristen erfolgt. Keine Bindung der Mittelfreigabe und Zeitbindung an die Vorlage schienenstreckenbezogener Zuschreibung

Zu § 12 Abs. 4:

Der Steiermarkanteil der Tarifbestellung ist im österreichweiten Vergleich zu gering und erscheint weder plausibel noch nachvollziehbar. Die ÖBB weisen, alle Zuschüsse eingerechnet, in der Steiermark einen Abgang von EUR 30 Mio. aus! In Verbindung mit Abs. 1 hat sich der Bund die Möglichkeit offen gehalten, über den Umweg des Bundesbahngesetzes und des Privatbahngesetzes die Höhe der Zahlungen nach Abs. 4 zu beeinflussen.

Erforderliche Ergänzungen: Darstellung der Berechnungsparameter seitens des Bundes bzw. der ÖBB und Richtigstellung der angegebenen Beträge

Die Mittel sind nicht wertgesichert und sinken demnach real.

Erforderliche Ergänzungen: Wertanpassung auf Basis Verbraucherpreisindex

Zu § 12 Abs. 5:

Siehe hierzu das zu Abs. 2 Gesagte.

Erforderliche Ergänzungen: Entfall der Bindung an die Vorlage der schienenstreckenbezogenen Zusage

Zu § 12 Abs. 6:

Es ist nicht geregelt, wie sich die Zahlungen im Falle einer „normalen“ Leistungsrücknahme durch die ÖBB verändern. Es ist nicht klar, welche Art der Bestellung in Abs. 6 gemeint ist. Diese Bestimmung könnte bedeuten, dass die gesetzlich geregelten Beitragsleistungen durch „Abbestellungen“ in das Regime der freiwilligen Förderung transferiert werden können, die wiederum nur für neue Leistungen zur Verfügung gestellt werden.

Erforderliche Ergänzungen: Entfall des Verweises § 11

Zu § 12 Abs. 7:

Auch hier gilt, dass die Mittel des § 12 immer gesetzlich zustehende Beitragsleistungen des Bundes bleiben müssen und nicht in freiwillige Fördergelder umgewandelt werden dürfen.

Erforderliche Ergänzungen: Entfall des Verweises § 11

§ 12 (8): Siehe hierzu das zu Abs. 2 Gesagte.

Durch die Bindung an § 48 Bundesbahngesetz in Abs 1) (→ „mehrfähriger Bestellrahmen im Einvernehmen mit dem BMF) kann sich hier ein Widerspruch ergeben, wenn die Dauer der Verkehrsdienstbestellung nicht mit dem Bestellrahmen nach § 48 Bundesbahngesetz übereinstimmt.

Erforderliche Ergänzungen: Entfall des Verweises auf § 48 Bundesbahngesetz in Abs. 1

Zu § 15 Z. 1:

Sicherstellung, dass ÖPNV-Angebot zu einem einheitlichen Verbundtarif benützt werden kann, fehlt als Voraussetzung für die Bereitstellung von Bundesmitteln gemäß § 10 bis § 12.

Erforderliche Ergänzungen: Aufnahme des Verbundtarifs als Qualitätskriterium wie im ÖPNRV-G 1999. Die Nichtbeachtung der Qualitätskriterien darf nicht zu Lasten der Länder und Gemeinden gehen.

Die hier genannten Kriterien gelten als Voraussetzung für die Gewährung der Bundesmittel nach den §§ 10 – 12. Gesetzlich verankert dürfen daher nur solche Kriterien werden, die

- einheitlich standardisiert
- nachvollziehbar nachweisbar
- objektiv prüfbar
- gesichert einhaltbar

sind.

Nicht darunter fallen beispielsweise

- optimale Anknüpfung und Verbindung der Verkehre
- Minimierung von Fahrt – und Umsteigedauer

Erforderliche Ergänzungen: Adaption der Qualitätskriterien im Sinne der o.a. Forderungen.

Abschnitt 5

Die Regelung der Verkehrsanschlussabgabe durch die Gemeinden war schon bisher in der Praxis nicht durchführbar. Allein die nun vorgesehene Kompetenzverlagerung zu den Ländern ändert daran nichts. Der Bund sollte die Möglichkeit der Novellierung dazu nutzen, hier gangbare und exekutierbare Maßnahmen vorzusehen.

Es sollte jedenfalls ein Einzugsgebiet betrachtet werden und nicht allein auf eine zusammenhängende Fläche abgestellt werden.

Außerdem ist die Verwendung des Konjunktives in § 18 unverständlich.

Erforderliche Ergänzungen: Neuregelung des Abschnittes 5

Zu § 26:

Die Bundesbeiträge sind bis zum 30. Juni 2006 auf Grundlage bisheriger Verträge geregelt bzw. gesichert. Ab Inkrafttreten des Gesetzes am 1. Juli 2006 beziehen sich die Bundesbeiträge auf die Werte gemäß § 10 Abs. 1, § 11 Abs. 1. und § 12 Abs. 4. Jedenfalls betreffend Verbundzahlungen (§ 10 Abs.1) entspricht dieser Wert aber jenem des Abrechnungsjahres 2003, sodass die zwischenzeitliche Wertsteigerung (von 1. Jänner 2004 bis 30. Juni 2006!) nicht (mehr) abgebildet ist. Die Bundesbeiträge reduzierten sich ab 1. Juli 2006 demnach beträchtlich.

Die gesetzliche Regelung des Außer Kraftsetzens der bestehenden privatrechtlichen Vereinbarungen überschreitet die verfassungsrechtlichen Kompetenzen des Bundes.

Ein solcher Ausstieg wäre für das Land Steiermark zusätzlich extrem teuer, insbesondere im Hinblick in der Folge vorzunehmenden Vertragsauflösungen, bzw. –änderungen. Die Kosten wären jedenfalls so hoch, dass allein dafür der Konsultationsmechanismus greift.

Zusammenfassung:

Es wird festgehalten, dass der vorliegende Entwurf wegen der aufgezeigten Mängel und dramatischer finanzieller Auswirkungen für das Land Steiermark abgelehnt wird.

Es wird nochmals vorgeschlagen, im Sinne der Beschlüsse der Landeshauptleute und Finanzreferenten eine 15a-Vereinbarung zwischen Bund und Ländern betreffend die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs zu verhandeln und abzuschließen.

Außerdem wird darauf hingewiesen, dass für den Fall, dass die jährlichen finanziellen Auswirkungen bei einem Vorhaben des Bundes 0,1 von Tausend der Ertragsanteile aller Länder und Gemeinden gemäß Bundesvoranschlag des laufenden Jahres überschreiten, kann seitens der Länder der Konsultationsmechanismus ausgelöst werden. Diese Bagatellgrenze ist beim vorliegenden Gesetzesentwurf allein für das Land Steiermark um ein vielfaches überschritten.

Das Land Steiermark erlaubt sich daher die Aufnahme von Verhandlungen im Rahmen des Konsultationsmechanismus in dem dafür vorgesehenen Gremium hinsichtlich der mit diesem Gesetzesvorhaben verursachten zusätzlichen finanziellen Ausgaben zu verlangen.

Dem Präsidium des Nationalrates werden unter einem 25 Abdrucke dieser Stellungnahme zugeleitet. Eine weitere Ausfertigung ergeht an die E-Mail Adresse begutachtungsverfahren@parlament.gv.at.

Für die Steiermärkische Landesregierung

(Landeshauptmann Mag. Franz Voves)