



Bräuhausgasse 7-9  
1050 Wien  
T: (01) 893 26 97  
F: (01) 893 24 31  
E: vcoe@vcoe.at  
[www.vcoe.at](http://www.vcoe.at)

An:  
Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
Radetzkystrasse 2  
A- 1030 Wien

Wien, am 28. Februar 2006

## VCÖ-Stellungnahme

im Begutachtungsverfahren zum

### Neuentwurf des ÖPNRV-Gesetzes

(Zutreffendes ist angekreuzt)

- Zu dem zur Begutachtung vorgelegten Entwurf gibt der VCÖ die beiliegende Stellungnahme ab
- Es ist dem VCÖ in der zur Verfügung gestellten Zeit leider nicht möglich, eine Stellungnahme abzugeben
- Der zur Begutachtung vorgelegte Entwurf ist inhaltlich nicht Schwerpunkt der VCÖ - Tätigkeit. Daher wird keine Stellungnahme abgegeben
- Der VCÖ bewertet den Entwurf/die Novelle positiv

Mit freundlichen Grüßen

DI Martin Blum

VCÖ-Verkehrspolitik



Bräuhausgasse 7-9  
1050 Wien  
T: (01) 893 26 97  
F: (01) 893 24 31  
E: [vcoe@vcoe.at](mailto:vcoe@vcoe.at)  
[www.vcoe.at](http://www.vcoe.at)

# VCÖ-Stellungnahme zum Neuentwurf des ÖPNRV-Gesetzes

Wien, am 28. Februar 2006

1) Generell gibt der VCÖ zum Neuentwurf des ÖPNRV-G folgende Stellungnahme ab:

### **Reform der Organisation des Öffentlichen Verkehrs ist wichtig**

Der VCÖ steht einer Organisationsreform des Öffentlichen Verkehrs in Österreich positiv gegenüber. Ziel eines neuen ÖPNVR-G muss es sein, die Organisationsstruktur und Finanzierung so zu verbessern, dass Kundenakzeptanz, Qualität, Transparenz und Effizienz im Öffentlichen Verkehr gesteigert werden.

Durch die vorliegende Neufassung des ÖPNRV-G werden Zuständigkeiten und Verantwortung beim Nahverkehr an die Länder abgegeben. Eine zusammenhängende Verantwortung des Bundes beim Öffentlichen Verkehr fehlt. Der vorliegende Entwurf reicht nicht aus, um mehr Kundenakzeptanz und Qualität im Öffentlichen Verkehr zu schaffen. Es fehlt die Integration des Zusammenwirkens von Interregionalverkehr und Nahverkehr und eine Rahmzuständigkeit des Bundes beim Öffentlichen Verkehr.

Sollen die verkehrspolitischen Zielsetzungen Österreichs nach mehr Fahrgästen im Öffentlichen Verkehr erreicht werden, dann ist eine Reform nötig, die folgende Punkte enthält:

- Ein Gesamtkonzept für den Öffentlichen Verkehr ist Zuständigkeit des Bundes (nach Schweizer Vorbild)
- Die Verknüpfung von Nah- und Interregionalverkehr/Fernverkehr
- Schaffung besserer Strukturen und Transparenz in Finanzierung

Die Abgabe von Verantwortung des Bundes an die Bundesländer kann nur bei gleichzeitiger Schaffung von bundesländerübergreifenden Rahmenbedingungen erfolgreich sein.

### **Der vorgelegte Neuentwurf geht an den Bedürfnissen der Fahrgäste vorbei**

Die Attraktivität von Bus und Bahn für die Benutzenden kann durch ein Taktkonzept verbessert werden. Zeit und Stress beim Umsteigen, Wartezeiten, Fahrzeiten und Wegzeiten von und zu Einstiegstellen, welche mehr als 75 Prozent der Attraktivität von Bus und Bahn ausmachen, werden durch das Taktkonzept optimiert.<sup>1</sup>

Ein Taktkonzept im Öffentlichen Verkehr ist zentrales Element eines bundesweiten Gesamtkonzepts. Da es Regional- und Fernverkehr gleichermaßen betrifft, müsste es auch im ÖPNRV-Gesetz festgeschrieben werden. Der vorliegende Entwurf berücksichtigt das nicht. Wichtige verkehrspolitische Weichenstellungen in Richtung besseren Öffentlichen Verkehrs werden damit verabsäumt.

## Österreichweites Taktkonzept im ÖPNRV- Gesetz vorsehen

### Aufgaben des Bundes

Wichtige Aufgabe des Bundes ist es das überregionale Taktkonzept mit angestrebten Intervallen und Fahrzeiten vorzugeben (Verankerung beispielsweise im Eisenbahngesetz und/oder im ÖPNRV-Gesetz).

Den wichtigsten Teil des Taktkonzepts bildet das Hauptnetz, auf dem stündlich hochrangige Fernzüge (EC/IC) verkehren. Zusätzlich werden wichtige überregionale Verbindungen integriert, auf denen zu manchen Stunden Fernzüge, sonst Regionalexpress-Züge verkehren. Darüber hinaus erfüllen auch einige Strecken des Regionalnetzes für manche Reisende Fernverkehrsfunktionen und sind daher in ihrer Fahrplangestaltung entsprechend zu integrieren.



Abbildung 1 Mögliches Taktgerüst für Österreich inklusive grenznaher Städte und Knoten im Ausland. Fahrzeiten beziehen sich nur auf die Strecke zwischen zwei Taktknoten.

Der Taktfahrplan ist ein überregionales Ziel. Das Taktgerüst als Basis für nötige Infrastrukturmaßnahmen wird vom Verkehrsministerium oder einer Plattform regionaler Aufgabenträger geplant und muss langfristig angesichert werden, damit regionale Aufgabenträger sich wirklich daran orientieren können. So können Bundesländer beispielsweise Vorschläge zu Regionaltaktknoten machen, die dann in das bundesweite Taktkonzept eingehängt werden.

## Aufgaben der Länder

Die regionalen Aufgabenträger orientieren sich bei der Erstellung von Regionaltakten an den Fernverkehrsknoten. Zusätzlicher Aufwand zur Fahrplanverknüpfung an Gebietsgrenzen wird durch eine Kofinanzierung aus Bundesmitteln honoriert. Die Länder füllen das bundesweite Taktgerüst nach vereinbarten Gebietsgrenzen und stimmen den regionalen Zug- und Busverkehr auf das übergeordnete Taktkonzept ab.

Durch die Regionalisierung soll der öffentliche Nah- und Regionalverkehr in Österreich, der im Gegensatz zum Fernverkehr von der öffentlichen Hand erheblich mitfinanziert wird, überwiegend Aufgabe der Bundesländer werden. Aufgaben- und Ausgabenkompetenzen werden gebündelt, die Bundesländer bekommen Budgetmittel übertragen. Wo die Verkehrsströme nicht den Landesgrenzen entsprechen, müssen handlungsfähige Kooperationsformen vorgesehen werden.



Abbildung 2 Taktknoten als Zentren des Regionalverkehrs: Aus den Einzugsbereichen der Taktknoten werden die Gebiete von Zweckverbänden oder Generalunternehmen gebildet.

Die Bestimmung von Knoten und Gebietsgrenzen sollte im ÖPNRV-Gesetz organisiert werden.

## Neue Kompetenzregelung und klare Strukturen durch Regionalisierung

Der öffentliche Nah- und Regionalverkehr hat auch überregionale Effekte: Nebenlinien bringen den Hauptstrecken Fahrgäste. Werden die Nebenlinien eingestellt, werden mehr Fahrgäste verloren, als nur auf diesen Linien. Fahrgäste von Regionallinien fahren im ganzen Netz bringen auf anderen Strecken

noch einmal so viel Einnahmen, wie auf der Regionalbahn selbst.<sup>2</sup> Die angebotene Qualität von Ausgangspunkt bis Fahrtziel zusammen entscheidet über die Attraktivität des ganzen Systems. Diesem wichtigen Zusammenhang wird in der Neufassung des ÖPNRV-G nicht Rechnung getragen.

### **Verknüpfung von Fern- und Regionalverkehr im ÖPNRV-G besser berücksichtigen**

- Die vom Bund bestimmten Taktknoten des Fernverkehrs sind gleichzeitig Knoten des Nah- und Regionalverkehrs
- Jeder Regionaltaktknoten ist Mittelpunkt eines Regionaltaktgebiets
- Die Grenzen der Regionaltaktgebiete werden von den Ländern entsprechend der Regionalstruktur festgelegt
- Regionaltaktgebiete können mehrere Bundesländer berühren
- Ein Aufgabenträger (Verkehrsverbund) kann mehrere Regionaltaktgebiete umfassen, ein Regionaltaktgebiet darf aber nicht geteilt werden.
- Die derzeit für den Nah- und Regionalverkehr aufgewendeten Bundesmittel werden indiziert den Ländern übertragen. Die Finanzierung der derzeitigen Fahrleistungen wird für 10 Jahre garantiert. Die Effizienz wird durch Monitoring der Mittelverwendung durch den Bund überprüft
- Der Nah- und Regionalverkehr innerhalb der Regionaltaktgebiete ist Landessache, Taktkoordination an Gebietsgrenzen wird vom Bund kofinanziert.

2) Konkret zum ÖPNRVG gibt der VCÖ folgende Stellungnahme ab:

#### **Zu §6**

Eine Sicherstellung des Grundangebots nach §7 ÖPNRVG 1999, BGBl. I 204/99 (§7. *Aufgabe des Bundes ist gemäß diesem Bundesgesetz die Sicherstellung einer Grundangebotes im öffentlichen Schienenpersonen- und Regionalverkehr im Umfang der im Frühjahr 1999/2000 bestellten oder erbrachten Leistungen.*) ist mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf nicht mehr gewährleistet. Der Bund gibt damit die Verantwortung für den Nahverkehr an die Länder.

Der VCÖ hält es für sehr wichtig, die Sicherstellung eines Grundangebots unter der Verantwortung des Bundes nicht ersatzlos zu streichen. Jedes Verkehrsangebot ist so zentral wie nötig, aber so dezentral wie möglich zu erbringen. Aufgabe des Bundes im Rahmen eines Gesamtkonzepts ist die Sicherstellung des Interregional- und Fernverkehrs. Dieser hat die regionalen Zentren im übergeordneten Netz geeignet zu berücksichtigen, um einen nahtlosen Übergang zwischen Nah-, Regional- und Fernverkehr zu ermöglichen. Es fehlt ein bundesweites Gesamtkonzept nach Schweizer Vorbild.

**Zu §7****Zu Abs. 1**

Die Aufgaben der Länder sollten neben einer Mitwirkung an der Erstellung eines Gesamtkonzepts auch die gemeinsame Entwicklung von Schnittstellen zwischen Regional- und Fernverkehr umfassen. Durch Ausarbeitung von Regionalverkehrskonzepten gilt es, den Flächenverkehr sicherzustellen. Der VCÖ schlägt vor, die in §15 beschriebenen Qualitätskriterien, zu ergänzen. (siehe Stellungnahme zu §15)

Der VCÖ schlägt vor, folgende Punkte im §7 Abs. 1 zu ergänzen:

*„7. Mitwirkung an der Erstellung eines Gesamtkonzepts. Entwicklung von Schnittstellen zwischen Regional- und Fernverkehr.*

*8. Bereitstellung des Flächenverkehrs und Sicherstellung der Integration in ein bundesweites Taktkonzept.“*

**Zu §9**

Der VCÖ weist darauf hin, dass Ausführungen zur Vermeidung von Parallelverkehren und Verknüpfungsverbesserungen fehlen und es sehr wichtig wäre diese zu ergänzen. (Vgl.: §20, Abschnitt III, ÖPNRVG 1999, BGBl. I 204/99)

**Zu §15**

Die erstmalige Festschreibung von Qualitätskriterien ist positiv. Der VCÖ schlägt vor, die Qualitätskriterien durch folgende Punkte zu ergänzen:

- *Verknüpfung zwischen Nah- und Fernverkehr*
- *Definition und Überprüfbarkeit von Standards für die Mindestversorgung der Bevölkerung*

**Zu §17**

Der Evaluierungszeitraum bis zum 30. Juni 2016 ist zu lange gewählt. Auswirkungen des ÖPNRV-G werden jedoch bereits in den darauf folgenden 3-5 Jahren sichtbar. Der VCÖ schlägt ein abgestuftes Evaluierungsverfahren vor, welches jährliche Stuserhebungen und Trendanalysen über die Wirksamkeit des vorliegenden ÖPNRV-G vorsieht. Daraus sollen Maßnahmen und Änderungen bereits vor dem Evaluierungszeitpunkt abgeleitet werden.

**Zu §19**

Der VCÖ schlägt anstelle der Verkehrsanschlussabgabe eine pauschale Verkehrserregerabgabe als Teil der Grundsteuer vor. Die Höhe soll sich an der Anzahl von gewerblichen und privat genutzten Stellplätzen orientieren. Das Gesetz soll einen Höchstbetrag definieren, der über eine Entscheidung des

Landes ausgeschöpft wird. Die Erträge werden dem Land zugewiesen, sind aber zweckgebunden für Investitionen in den Öffentlichen Verkehr zu verwenden.

Positiv steht der VCÖ der Anhebung der Verkehrsanschlussabgabe auf Landeskompetenz gegenüber.

---

<sup>1</sup> VCÖ-Publikation „Öffentlicher Verkehr mit Zukunft“, aus VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“, 1/2005

<sup>2</sup> Schätzungen anhand verschiedener ausländischer Beispiele, insbesondere der Einstellungswelle in der Slowakei 2003 und ihrer Folgen.