



Amt der Tiroler Landesregierung

*Verfassungsdienst*

An das  
Bundesministerium für  
Verkehr, Innovation und Technologie  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

*Dr. Reinhard Biechl*  
*Telefon: 0512/508-2208*  
*Telefax: 0512/508-2205*  
*E-Mail: verfassungsdienst@tirol.gv.at*  
*DVR: 0059463*

## **Entwurf eines ÖPNRV-G; Stellungnahme**

*Geschäftsza Präs.II-42/421*

*hl 28.02.2006*

*Innsbruck,*

Zu GZ. BMVIT-239.597/0001-II/SCH6/2005 vom 16. Jänner 2006

Die Tiroler Landesregierung gibt zum übersandten Entwurf eines ÖPNRV-G aufgrund ihres Beschlusses vom 28. Februar 2006 folgende Stellungnahme ab:

### I. Allgemeines:

a) Vorausgeschickt wird, dass sich die Landeshauptleute und die Landesfinanzreferenten mehrfach mit der Finanzierung der Reform des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs befasst und mehrere, schwerpunktmäßig die Finanzierung zusätzlicher Verkehrsdienste und die Einhaltung von Bundeszusagen betreffende Beschlüsse gefasst haben, die dem do. Bundesministerium zur Kenntnis gebracht wurden. In diesen Beschlüssen wurde eine Kostenüberwälzung vom Bund auf die Länder stets dezidiert zurückgewiesen.

Nun muss jedoch festgestellt werden, dass der vorliegende Entwurf den Intentionen und den Beschlüssen der Landeshauptleute- und der Landesfinanzreferenten-Konferenzen nicht entspricht, weshalb dieser abgelehnt wird.

b) Ein wesentlicher Kritikpunkt ist der Entfall der Garantie des Bundes für die Sicherstellung eines Grundangebotes im Schienenverkehr, wie dies derzeit der § 7 ÖPNRV-G vorsieht. Das Land Tirol hat in mehreren Gesprächen mit dem do. Bundesministerium wiederholt auf die Unverzichtbarkeit dieser Garantie hingewiesen. Das Land Tirol besteht daher auf der Aufnahme einer solchen Garantie in das im Entwurf vorliegende Gesetz. Andernfalls bestünden für die Länder unkalkulierbare finanzielle Risiken. Die ÖBB könnten etwa das bestehende Angebot reduzieren, ohne dass die Länder durch entsprechende Bundesmittel in die Lage versetzt würden, Ersatzverkehr finanzieren bzw. ersatzweise beauftragen zu können. Auf die negativen Erfahrungen des Landes Tirol im Zusammenhang mit der Außerfern-Bahn wird dabei hingewiesen. Laut Mitteilung der Personenverkehr AG der ÖBB belaufen sich die Kosten des Nah-

**Fehler! Unbekanntes Schalterargument.**

und Regionalverkehrs in Tirol auf € 72.687.150. Unter Berücksichtigung der Gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Bundes an die ÖBB, die laut ÖBB für Tirol € 34.379.246 betragen (nach § 12 des vorliegenden Entwurfes beträgt diese als „Tarifbestellung des Bundes“ bezeichnete Leistung € 37.316.400), sowie der Tarifierlöse und der Leistungen des Landes Tirol ergibt sich somit eine Kostenunterdeckung des Nah- und Regionalverkehrs in Tirol in der Höhe von ca. 21,8 Mio. Euro. Berücksichtigt man das Angebot des Bundes betreffend den Bestellerverkehr in der Höhe von € 4.392.300, das nach dem vorliegenden Entwurf zur Finanzierung von zusätzlichen öffentlichen Verkehrsdiensten für Bus und Schiene jährlich zur Verfügung stehen soll, so wird die finanzielle Dramatik offensichtlich. Derzeit erhalten die ÖBB vom Land Tirol für das bestehende Verkehrsangebot rund 6 Mio. Euro. Die Verträge laufen im heurigen bzw. im kommenden Jahr aus, eine Nachfolgeregelung ist noch nicht in Sicht, da im neuen Verkehrsdienstvertrag auch die Anschaffung neuer Fahrbetriebsmittel zu regeln sein wird. Die Kosten für den Austausch des gesamten Fuhrparks durch moderne Triebwagen und Doppelstockzüge belaufen sich nach Angaben der Verkehrsverbund Tirol GmbH. auf 175 Mio. Euro. Diese Zahlen belegen die Kostenintensität des öffentlichen Verkehrs auf der Schiene. Umso wichtiger ist es daher, dass der Bund seine Verantwortung als Eigentümer der ÖBB wahrnimmt und die finanziellen Risiken nicht auf die Länder verschiebt. Nebenbei sei der Bund auch an die Wahrnehmung seiner Kompetenz und Verantwortung im Fernverkehr und an die Vorlage eines mit den Ländern abgestimmten bundesweiten Verkehrskonzeptes erinnert.

c) Eine Neuregelung der Finanzströme und eine Aufgabenzuweisung an die Gebietskörperschaften als Aufgabenträger im öffentlichen Verkehr würde auf der Grundlage einer Vereinbarung nach Art. 15a B-VG eine sachgerechte und faire Aufgabenzuweisung nach Maßgabe der Leistungsfähigkeit und übergeordneten Planungsinteressen des Bundes bedingen. Diese Voraussetzungen erfüllt der vorliegende Entwurf jedoch nicht. Er zielt auf eine Verschiebung der Finanzierungslasten zum Nachteil der Länder ab. Der Entwurf ist nicht verkehrspolitisch, sondern ausschließlich finanzpolitisch motiviert.

d) Das Land Tirol schlägt ein neues Modell zur Finanzierung des Personennah- und Regionalverkehrs vor, das eine Bündelung aller Bundesförderungen in einem Fonds vorsieht. Nach entsprechenden Gewichtungsfaktoren könnte eine faire Aufteilung der öffentlichen Gelder mittelfristig ab dem nächsten Finanzausgleich realisiert werden. Dieses Modell böte den Vorteil, auf regionale Bedürfnisse eingehen zu können. Dies ließe sich etwa durch eine Bedachtnahme auf objektive Bezugsgrößen, wie zu 50% auf die Volkszahl und zu 50% auf die Fläche, erzielen.

**II. Bemerkungen zu einzelnen Bestimmungen:****Zu § 5:**

Im Abs. 1 sollten Verkehrsverbände als Kooperationsformen von Gebietskörperschaften bzw. Verkehrsverbundgesellschaften mit Verkehrsunternehmen definiert werden.

**Zu § 6:**

Der Bund übernimmt keine Finanzierung mehr für die Bereitstellung von Schienenverkehrsdienstleistungen und damit keine Abgangsfinanzierung und auch keine dringend notwendige Finanzierung von Neufahrzeugen bei den ÖBB. Die finanzielle Sicherstellung des Betriebsabganges aus dem Schienenpersonen-Nah- und Regionalverkehr der ÖBB durch den Bund sollte in diese Bestimmung aufgenommen werden. Ebenso wären hier die Leistungsgarantie für den ÖBB-Regionalverkehr, wie sie

**Fehler! Unbekanntes Schalterargument.**

derzeit im § 7 ÖPNRV-G enthalten ist, und die Planungsverantwortung des Bundes für den Schienenpersonen-Fernverkehr in den Entwurf aufzunehmen.

Zu § 7:

Da das Bundesvergabegesetz 2006, aber auch § 23 des Kraftfahrliniengesetzes, die entsprechende vergaberechtliche Regelungen enthalten, ohnedies zu beachten sind, scheint der Abs. 2, der bloß die Berücksichtigung der anzuwendenden Regelungen des Vergaberechtes verlangt, entbehrlich und kann daher entfallen. Vielmehr sollte den Ländern durch Gesetz das Vergabeinstrument der „marktorientierten Direktvergabe“, wie es sich aus dem Urteil des EuGH im Fall Altmark Trans (sog. „Magdeburger Urteil“) ergibt, ermöglicht werden. Andernfalls würden nämlich die erfolgreichen Regionalbuskonzepte, die als PPP-Modelle im Weg von Direktvergaben ausgehandelt werden, ernsthaft in Frage gestellt.

Zumindest sollten jedoch nach Ansicht des Landes Tirol Verkehrsdienstleistungen im Unterschwellenbereich generell vom Vergaberecht ausgenommen werden. Auf die Ausnahmetatbestände vom Erfordernis der Ausschreibung im Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission vom Juli 2005 wird hingewiesen. Die Erlassung restriktiverer Vorschriften, als dies gemeinschaftsrechtlich unbedingt erforderlich ist, scheint nicht angebracht.

Zu § 8:

In die Aufzählung sollte die Kooperation mit der Verkehrsverbundgesellschaft aufgenommen werden.

Die Abrechnung und Zuschreibung von Tarifeinnahmen (Z. 5) sollte zweckmäßigerweise der Verkehrsverbundgesellschaft obliegen und nicht Aufgabe des Verkehrsunternehmens sein.

Zu § 9:

Von der in der Z. 9 vorgesehenen Einrichtung eines Fahrgastbeirates sollte abgesehen werden, da er in Fragen der konkreten Verkehrsgestaltung, Leistungsoptimierung und Qualitätssicherung keine Funktion übernehmen kann. Andernfalls sollte zumindest die nach dieser Bestimmung vorgesehene Verordnung vor ihrer Erlassung mit den Ländern abgestimmt werden.

Zu § 10:

Der im Abs. 1 für Tirol vorgesehene Betrag von € 5.517.000 ist zwar höher als der bisherige Betrag von ca. 3,3 Mio. Euro, dieser ist aber nach Auskunft der Verkehrsverbund Tirol GmbH. bei weitem nicht ausreichend. Der Bedarf liegt bei 7,048 Mio. Euro.

Die Bestimmung des Abs. 3 würde nachträglich den Abschluss eines eigenen Grund- und Finanzierungsvertrages mit dem Land Tirol nur zu Abrechnungszwecken mit dem Bund erfordern.

Die im Abs. 4 vorgesehene Wertsicherung der Verbundzahlungen zu 50% nach der Einnahmenentwicklung aus Verbundtickets stellt keine Werterhaltung der Bundeszahlungen dar, sondern ist ein Erfolgsprämienmodell, das bei rückläufigen Fahrkartenumsätzen zu Minderzahlungen des Bundes und damit zu noch höheren Landeszahlungen führen würde. Hier wäre eine echte Wertsicherung zumindest in Höhe des Verbraucherpreisindex vorzusehen.

Zum Abs. 5 wird bemerkt, dass die Zahlungsverpflichtung für den Bund grundsätzlich bestehen bleiben muss. Für die vollständige Vorlage von Unterlagen ist den Verkehrsverbundgesellschaften eine angemessene Frist einzuräumen. Die Bestimmung des Abs. 5 eröffnet dem Bund die Möglichkeit, ständig

**Fehler! Unbekanntes Schalterargument.**

neue Abrechnungsunterlagen zu verlangen und dadurch seine Zahlungsverpflichtung hinauszuschieben. Die bisher gemachten Erfahrungen bestätigen leider diese Praxis des Bundes.

Zu § 11:

Die im Abs. 1 enthaltene Bestellerförderung in der Höhe von € 4.392.300 ist unzureichend, auch wenn diese bisher nur 1,9 Mio. Euro betragen hat. Die Steigerung der Bundesmittel darf nämlich nicht darüber hinwegtäuschen, dass bei Realisierung aller anstehenden Projekte bei einem Fördersatz des Bundes von 33% ein Finanzbedarf in der Höhe von 7,55 Mio. Euro besteht. Unterstellt man den ursprünglichen Fördersatz von 50%, so ergibt sich für das Land Tirol ein Finanzbedarf von 10,83 Mio. Euro.

Die Wertsicherung der Bestellerförderungen zu 50% nach der Einnahmenentwicklung aus Verbundtickets stellt keine Werterhaltung der Bundeszahlungen dar, sondern ist ein Erfolgsprämienmodell, das bei rückläufigen Fahrkartenumsätzen zu Minderzahlungen des Bundes und damit zu noch höheren Landeszahlungen führen würde. Wie bereits oben zu § 10 Abs. 4 ausgeführt, wäre auch hier eine echte Wertsicherung zumindest in Höhe des Verbraucherpreisindex vorzusehen.

Das Land Tirol spricht sich gegen die im Abs. 3 vorgesehene Einschränkung der Verwendung der Bestellerförderungen ausschließlich für zusätzliche Verkehrsdienste, die nach dem 1. Juli 2006 bestellt werden, aus, weil dann keine Bundfinanzierung für die zahlreichen bereits jetzt bestellten und geförderten Verkehrsangebote mehr besteht. Für das Land Tirol und für die Gemeinden Tirols geht es dabei um ca. 1,9 Mio. Euro.

Hinsichtlich der vergaberechtlichen Regelungen im Abs. 4 wird auf die Ausführungen zu § 7 verwiesen.

Im Abs. 5 sollte die Form des Nachweises konkretisiert werden, um den administrativen Aufwand möglichst in Grenzen zu halten.

Zu § 12:

Die in dieser Bestimmung vorgesehenen Transferleistungen (gemeinwirtschaftliche Leistungen) kommen direkt dem Verkehrsunternehmen ÖBB zugute. Eine konkrete Einflussnahme auf die Leistungsgestaltung durch die Länder kann aus dieser Bestimmung hingegen nicht herausgelesen werden. Im Sinn einer fairen Aufgabenzuteilung wird jedoch verlangt, dass den Ländern neben der Aufgabenübertragung für den ÖPNRV auch die entsprechenden Finanzmittel direkt zugewiesen werden, um damit Gestaltungsmöglichkeiten zu erhalten.

Die Bestimmung des Abs. 7 benachteiligt Tirol signifikant, da keine Schienenleistungen (Nebenbahnen) eingestellt werden können und somit eine Umschichtung von Bundesmitteln vom Schienenverkehr auf den Busverkehr nicht möglich wäre.

Zum Abs. 8 wird bemerkt, dass die Zahlungsflüsse zwischen dem do. Bundesministerium und den Eisenbahnverkehrsunternehmen jedenfalls über die Verkehrsverbundgesellschaften geführt werden sollten, um bei Qualitätsmängeln der Eisenbahnverkehrsunternehmen entsprechend wirksame Pönalregelungen durchsetzen zu können.

Zu § 15:

Die Definition der Qualitätskriterien ist nicht operationalisierbar, da die Einhaltung der Qualitätskriterien vor der Bereitstellung von Bundesmitteln durch das do. Bundesministerium geprüft werden müsste. Die Vorgabe von Qualitätskriterien durch den Bund kann vollständig entfallen, da die Länder im Sinn einer

**Fehler! Unbekanntes Schalterargument.**

echten Regionalisierung des ÖPNRV auch für die Qualitätsvorgaben von Verkehrsdiensten verantwortlich werden. Eine Überprüfung durch den Bund wird damit nicht mehr notwendig.

Zumindest die Z. 4 sollte gänzlich entfallen. Die in dieser Ziffer vorgesehenen bundesweit einheitlichen Informationssysteme sind technisch nur mit sehr hohem Aufwand zu realisieren. Hierfür fehlt jedoch jegliche Bundesfinanzierung. Die Realisierung derartiger Systeme kann daher nicht zur Voraussetzung für die Bereitstellung von Bundesmitteln gemacht werden.

Zu § 16:

Im Abs. 1 sollten die Z. 3 und 4 entfallen. Eine streckenbezogene Aufschlüsselung der Anzahl an verkauften Fahrausweisen sowie der Fahrkartenerlöse ist sehr aufwendig und es ist kein dahinter liegender Sinn zu erkennen.

Die Forderung des Abs. 2 Z. 1 ist für Tirol nicht erfüllbar, da in Tirol die Durchtarifierungsverluste technisch nicht ausgewiesen werden können. In den Verkehrsdienstverträgen ist nämlich keine explizite Tarifbestellung, sondern eine Bestellung der Verkehrsleistung und der damit verbundenen zu finanzierenden Betriebsabgänge vorgesehen.

Die nach Abs. 3 vorgesehene Verordnung müsste jedenfalls mit den Ländern abgestimmt werden, um erfahrungsgemäß erhebliche Zusatzkosten zu vermeiden.

Zu § 22:

Zum Abs. 2 wird bemerkt, dass die Einrichtung von öffentlichen Verkehrsmitteln durch den Betreiber der Anlage jedenfalls im Weg der Verkehrsverbundgesellschaft erfolgen sollte, um eine entsprechende tarifliche, fahrplantechnische, einnahmenseitige Koordinierung vornehmen zu können.

Zu § 26:

Der Eingriff in bestehende privatrechtliche Verträge, die die Finanzierung regeln, durch Gesetz scheint im Hinblick auf den Schutz der Privatautonomie problematisch und wird entschieden abgelehnt.

25 Ausfertigungen sowie eine elektronische Fassung dieser Stellungnahme werden unter einem der Parlamentsdirektion zugeleitet.

Für die Landesregierung:

Dr. Liener  
Landesamtsdirektor