



BUNDESMINISTERIUM FÜR SOZIALE SICHERHEIT
GENERATIONEN UND KONSUMENTENSCHUTZ

An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie

e-mail Adresse: sch6@bmvit.gv.at

GZ: BMSG-10319/0002-I/A/2006

Wien, 07.03.2006

**Betreff: Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personen-
nah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und
Regionalverkehrsgesetz – ÖPNRV-G).**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Das Bundesministerium für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumenten-
schutz nimmt mit Bezug auf das Schreiben vom 16. Jänner 2006, GZ. BMVIT-
239.597/0001-II/SCH6/2005, zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die Ordnung
des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs wie folgt Stellung:

Zu den §§ 4, 5 Abs. 4, 6 Z 2 und 14:

Aus den Erläuterungen ergibt sich u.a., dass Ziel dieses Gesetzes ist, durch die
Schaffung klarer Strukturen für die Organisation und Finanzierung des öffentlichen
Personennah- und Regionalverkehrs einen konsequenten Übergang zum
BESTELLERPRINZIP unter gleichzeitiger Sicherstellung der hierfür erforderlichen
Geldmittel und damit ein verbessertes Angebot im öffentlichen Personennah- und
Regionalverkehr zu erreichen.

§ 5 Abs. 4 normiert, dass die Regelungen eines Verkehrsverbundes unter Bedacht-
nahme auf die Bestimmungen über Schüler- und Lehrlingsfreifahrten gemäß § 14 für
alle Fahrgastgruppen gelten. § 14 bestimmt, dass zur Gewährung von Sondertarifen
für bestimmte Gruppen von Reisenden die hierfür vorgesehenen notwendigen Mittel
durch diejenigen aufzubringen sind, die derartige Sondertarife wünschen.

Das Bundesministerium für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumenten-
schutz stellt fest, dass sich aus dem Familienlastenausgleichsgesetz 1967 keinerlei
wie immer geartete Bestellzuständigkeit ergibt. Zuzulage § 39f Abs. 1 des

Familienlastenausgleichsgesetzes 1967 ist das Bundesministerium für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz **nicht** Tarifbehörde; das ÖPNR-G ist insoweit unrichtig.

Handelt es sich bei dem Verweis auf § 14 in § 5 Abs. 4 um einen Redaktionsfehler, hätte dieser zu lauten:

„Die Regelungen eines Verkehrsverbundes gelten unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen über Schüler- und Lehrlingsfreifahrten gemäß § 13 für alle Fahrgastgruppen.“

Aus den §§ 4 und 6 Z 2 im Zusammenhang mit § 14 ergibt sich, dass das so genannte Bestellerprinzip auf den Familienlastenausgleich ausgedehnt werden soll. Der Familienlastenausgleich soll demnach zur Differenzabgeltung von Sondertarifen und Fahrpreisersätzen herangezogen werden.

Hiezu wird seitens des Bundesministeriums für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz festgestellt, dass aus Mitteln des Ausgleichsfonds für Familienbeihilfen ausschließlich familienpolitisch motivierte Forderungen zu erfüllen sind und dementsprechend ausschließlich familienpolitisch motivierte Fahrpreise zu zahlen sind, nicht hingegen verkehrspolitisch motivierte Fahrpreise.

Es wäre daher klarzustellen, dass die §§ 4 und 6 im Zusammenhang mit § 14 in keiner Weise ein Bestellungs- oder Auferlegungsrecht der Bundesministerin für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz vorsehen.

Die Bestimmung des § 6 Z 2 hätte zu entfallen. Sie schreibt die Verpflichtung des Bundes zum Ersatz der Fahrpreise für Schüler- und Lehrlingsfreifahrten und damit zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs fest. Das Familienlastenausgleichsgesetz 1967 enthält nur die Verpflichtung der öffentlichen Hand zur Gewährung von Fahrtbeihilfen (Geldleistung).

Die Bundesministerin für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz ist nur zum Abschluss von Beförderungsverträgen ermächtigt, ist daher weder Besteller noch Auftraggeber gemeinwirtschaftlicher Leistungen, weil Fahrten ausschließlich aufgrund bestehender Beförderungs- und Tarifbestimmungen erfolgen.

Das Bundesministerium für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz stellt ausdrücklich fest, dass aus Mitteln des Familienlastenausgleichs keine verkehrspolitisch motivierten Fahrpreise gezahlt werden.

Zu § 10 Abs. 3:

Diese Bestimmung besagt, dass die Abrechnung bzw. die Valorisierung für die Jahre 2004 und 2005 u. a. nach den Vereinbarungen über die Finanzierung der laufenden Kosten für die Abrechnung im Rahmen der Integration der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt erfolgt.

Auf Basis einer Vereinbarung zwischen den Ministern Bartenstein und Einem (BMUJF/BMWV) vom April 1998 wurde im Rahmen der Verhandlungen über die Einbeziehung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrten in die Verkehrsverbünde von beiden Ressorts als gleichberechtigte Partner grundsätzlich Einvernehmen darüber erzielt, noch zu verhandelnde laufende Kosten der Verbünde für erforderliche Ausgabe- und Verrechnungssysteme zu tragen. Diesbezügliche vertragliche Vereinbarungen sind mit einem Verbund bereits geschlossen und mit den übrigen Verbänden größtenteils im Finalisierungsstadium.

Es wird festgestellt, dass eine solche aufrechte Vereinbarung - abgeschlossen zwischen dem Bundesministerium für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz, dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Verkehrsverbund Niederösterreich/Burgenland - für diesen Verbundraum besteht.

In den diesbezüglichen Verhandlungen stand eine Valorisierung der laufenden Kosten nicht zur Diskussion. Auf dieser Basis wurde auch die Vereinbarung über die Tragung der laufenden Kosten für den Verkehrsverbund NÖ / Bgld abgeschlossen.

Es wäre daher auch klarzustellen, dass eine Valorisierung laufender Kosten vom Bundesministerium für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz nicht getragen wird.

Zu § 13 Z 1:

Die Bestimmung des § 13 Z 1 hätte wie folgt zu lauten:

„Beginnend mit dem Schuljahr 2000/2001, in begründbaren Ausnahmefällen ab dem Schuljahr 2001/2002, ist ein Schülerverrechnungstarif zu ermitteln. Ausgangspunkt hierfür sind die Schüler- und Lehrlingsanträge sowie die Fahrpreisersätze aus dem Familienlastenausgleichsfonds für das Schuljahr 1997/98, in begründeten Ausnahmefällen sowie für Schienenverkehre das Schuljahr 1998/99, gemäß §§ 30f und 30j des Familienlastenausgleichsgesetzes 1967.“

Zu § 14:

Anlässlich des Begutachtungsverfahrens zum Vorläufergesetz, dem Bundesgesetz über die Ordnung und Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs, BGBl. I Nr. 204/1999, das eine in etwa gleich lautende Bestimmung betreffend Sondertarife enthielt, wurde seitens des Bundesministeriums für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz darauf hingewiesen, dass man davon ausgehe, dass die Abgeltung der Einnahmehausfälle für die in seinen Kompetenzbereich fallenden Personengruppen - so wie bisher - vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie erfolgen wird.

Dafür spricht insbesondere, dass die gemäß § 48 des Bundesbehindertengesetzes (BBG) zu treffende Vereinbarung hinsichtlich der Einräumung von Fahrpreisermäßigungen für bestimmte Gruppen behinderter Menschen vom Bundesministerium für

Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) mit den Österreichischen Bundesbahnen abgeschlossen wurde und dass weiters auch die Federführung hinsichtlich der Vollziehung des § 48 BBG beim BMVIT liegt.

Nachdem in Bezug auf die Rechtsgrundlage betreffend die Einräumung von Fahrpreismäßigungen für behinderte Menschen keine Veränderung eingetreten ist, wird diese Stellungnahme vollinhaltlich aufrechterhalten.

Anzumerken ist, dass die Kosten bereits im Jahre 1998 rd. 400 Mio. ATS betragen.

Zu § 15:

Am 1. Jänner 2006 trat das **Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz** (BGStG, BGBl. Nr. 82/2005) in Kraft. Dieses Gesetz betrifft in besonderer Weise auch den Verkehrsbereich. Insbesondere wird auf § 19 Abs. 10 BGStG hingewiesen, nach dem die Betreiber von Verkehrseinrichtungen, Verkehrsanlagen oder öffentlichen Verkehrsmitteln bis 31. Dezember 2006 verpflichtet sind, Etappenpläne zum Abbau von Barrieren vorzulegen.

Im vorliegenden Gesetz sollte daher auch die **Barrierefreiheit** für Menschen mit eingeschränkter Mobilität als Qualitätskriterium aufgenommen werden.

Es werden daher folgende Änderungen vorgeschlagen:

Z 1 Benutzerfreundliche Systeme:

Die Formulierung „*Berücksichtigung der Bedürfnisse von in ihrer Mobilität physisch beeinträchtigten Personen*“ sollte ersetzt werden durch

- ***Verbesserung der Barrierefreiheit für in ihrer Mobilität beeinträchtigte Personen.***

Ergänzend wird noch bemerkt, dass es nicht nachvollziehbar ist, warum der Kreis derjenigen Personen, deren Bedürfnisse besonders berücksichtigt werden soll, durch die Einschränkung auf physische Beeinträchtigung enger gezogen ist, als beispielsweise in der entsprechenden Definition des Vorschlages für die EU-weit in Ausarbeitung befindliche Verordnung zu den Passagierrechten im Internationalen Eisenbahnverkehr (Dok 5159/06 TRANS 5 CODEC 13 vom 13. Jänner 2006, Artikel 3, Ziffer 16).

Neu hinzugefügt werden sollte

- ***Verbesserung der Barrierefreiheit von Informationssystemen für die Fahrgäste.***

Weiters wäre eine Ergänzung dahingehend vorzunehmen, dass auch das Angebot einer für die Passagiere leicht zugänglichen zentralen Beschwerdestelle zur Beurteilung der Benutzerfreundlichkeit herangezogen wird. Dies gehört heute zum

Grundstandard, der von Firmen mit viel Kundenfrequenz, erwartet wird. Eine entsprechende Verpflichtung ist inzwischen auch für viele – gerade im Bereich von Versorgungs-Dienstleistungen tätigen - Branchen verbindlich vorgeschrieben,

Z 2 Fahrbetriebsmittel:

Die Formulierung „*Berücksichtigung der Bedürfnisse von in ihrer Mobilität physisch beeinträchtigten Personen*“ sollte ersetzt werden durch

- **Verbesserung der Barrierefreiheit für in ihrer Mobilität beeinträchtigte Personen**

Nach § 6 Abs. 5 Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz ist Barrierefreiheit folgendermaßen **definiert**: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Es wird darauf hingewiesen, dass die Barrierefreiheit **zahlreichen Gruppen** der Bevölkerung nützt: ca. 24.000 Menschen im Rollstuhl, jährlich ca. 70.000 Menschen mit Beinbruch, ca. 350.000 Menschen mit Kinderwagen, ca. 480.000 Menschen mit Bewegungsbeeinträchtigungen, außerdem auch Menschen mit Lernbehinderungen (bei der Nutzung der Informationssysteme).

Es wird ersucht, entsprechende Hinweise auf Bedeutung und Definition von Barrierefreiheit auch in die **Erläuterungen zu § 15** aufzunehmen.

Zu § 16:

Aus § 16 ergibt sich u. a., dass die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften dem Bund in einem jährlichen Geschäftsbericht bis zum 30. Juni des Folgejahres u. a. Daten der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt zu melden haben.

Hiezu wird festgestellt, dass die gemäß den jeweiligen Verträgen und Durchführungvereinbarungen zur Einbeziehung der Schüler und Lehrlinge in die Verkehrsverbände festgelegten Datenformate, welche u. a. die Grundlage für die Abrechnung der Fahrpreisersätze darstellen, Prüfungsfristen und Abrechnungsmodi im Rahmen der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt nicht durch diese Bestimmung konterkariert werden dürfen.

Die Erfahrung zeigt, dass besonders anhand von Beschwerden deutlich wird, welche Defizite bei der Leistungserbringung in bestimmten Konsumbereichen bestehen. Ein Beschwerdebericht, der die Zahl und die Art der Kundenanfragen und Beschwerden widerspiegelt, wäre daher sicher ein im Rahmen des Bundesmonitoring äußerst wichtiges Instrument. Die Vorlage eines derartigen Berichtes sollte daher in die Meldepflicht aufgenommen werden.

Zu § 27:

Diese Bestimmung widerspricht der Vereinbarung zwischen den Ministern Bartenstein und Einem (BMUJF/BMWV) vom April 1998, weil vor allem für den Zeitraum rückwirkend ab September 2003 keine Regelung betreffend der Tragung laufender Kosten der Verbände für erforderliche Ausgabe- und Verrechnungssysteme vorgesehen ist.

Mit freundlichen Grüßen
Für die Bundesministerin:
Dr. Helmut Günther

Elektronisch gefertigt.