

RECHTS- UND PARLAMENTSDIENST

Sektion I



lebensministerium.at

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und
Technologie

Radetzkystraße 2
1030 Wien

sch6@bmvit.gv.at

Wien, am 07. März 2006

Ihr Zeichen/Ihre Geschäftszahl
Ihre Nachricht vom
239.597/0001-
II/SCH6/2005

Unsere Geschäftszahl
BMLFUW-
LE.4.2.5/0011-I/3/2006

Sachbearbeiter(in)/Klappe
Mag. Jutta Molterer
01 71100 6895

Neuentwurf „Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz (ÖPNRV-G)

Das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft beehrt sich zum og. Entwurf folgende Stellungnahme zu übermitteln:

Allgemeines:

Der Einfluss des Bundes auf den ÖPNRV zur Sicherstellung einer attraktiven Bedienung im öffentlichen Verkehr im gesamten Bundesgebiet ist aus umwelt- und verkehrspolitischer Sicht unbedingt sicherzustellen. Dafür ist auch die Zuweisung von Finanzmittel in ausreichender Höhe von essentieller Bedeutung. Für eine Verantwortung auch des Bundes für eine Versorgung der österreichischen Bevölkerung und der Wirtschaft mit einem attraktiven öffentlichen Verkehr sprechen klare regionalpolitische, standortpolitische, umweltpolitische, energiepolitische und sicherheitspolitische sowie gesundheitspolitische Überlegungen aufgrund der vom öffentlichen Verkehr generierten positiven regionalpolitischen und standortpolitischen Effekte (wie z.B. Vermeidung von Disparitäten in der Erreichbarkeit), der umweltpolitische Vorteile (wie z.B. geringere Treibhausgas und Luftschadstoffemissionen), der energiepolitischen Effekte (wie z.B. geringerer spezifischer Energieverbrauch und weniger Abhängigkeit von Importen), der sicherheitspolitischen Vorteile (wie z.B. die Verkehrssicherheitsvorteile des öffentlichen Verkehrssystems) und der gesundheitspolitischen Vorteile (wie z.B. geringeres Unfallrisiko, Vermeidung von Schadstoffemissionen).

Aufgrund der umweltpolitischen Bedeutung des öffentlichen Verkehrs zur Erreichung der umweltpolitischen Verpflichtungen (Kyoto-Verpflichtung, Emissionshöchstgrenzengesetz, Immissionschutzgesetz Luft) wird um eine verstärkte Einbindung mit dem für die umweltpolitischen Vorgaben zuständigen Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft ersucht.



Die Möglichkeit der Einführung einer Verkehrsanschlussabgabe seitens der Länder sowie gewisser Minimalerfordernisse hierfür wird begrüßt. Solch ein umweltökonomisches Instrument stellt ein effizientes Mittel dar, um ökonomische Anreize für die Anbindung an den ÖPNV zu schaffen. Die Einführung dieser Möglichkeit für die Länder und nicht wie bislang für die Gemeinden ist überdies aus Wettbewerbsgründen sinnvoll.

Zu § 6:

Der § 7 ÖPNRV 1999 wies als eine der Aufgaben dem Bund die Sicherstellung eines Grundangebotes im ÖPNRV zu. Diese „Verpflichtung“ ist im ggst. § 6 Entwurf nicht mehr enthalten. Da Ziel eines funktionierenden ÖPNRV gerade das zur Verfügung stellen einer leistungsfähigen, hochwertigen, flächendeckenden Verkehrsversorgung und damit verbunden die Gewährleistung eines Mindestbedienungsstandards, wie beispielsweise in der Schweiz ist, scheint die Belassung gerade dieser essentiellen Verpflichtung auch des Bundes im ggst. Entwurf unabdingbar. Dies vor allem deshalb, da

+ eine ausreichende Mindestversorgung mit öffentlichen Verkehrsangeboten im gesamten Bundesgebiet aufgrund der Sicherung gleicher Rahmenbedingungen für die österreichische Bevölkerung erforderlich ist und es Aufgabe des Bundes ist, es nicht zu unterschiedlichen Versorgungssituation unter den Bundesländern kommen zu lassen

+ ein attraktiver öffentlicher Verkehr einen wesentlichen ökonomischen und regionalpolitischen Standortvorteil darstellt und es regionalpolitische Aufgabe des Bundes ist regionale Disparitäten (z.B. unterschiedliche Erreichbarkeiten) zu beseitigen und diese nicht noch mehr zu vergrößern

+ ein attraktiver öffentlicher Verkehrs als Alternative zum motorisierten Pkw Verkehr erforderlich ist um die Mobilitätsgrundversorgung zur Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse auch der nicht motorisierten Bevölkerung sicherzustellen und es auch auf Aufgabe des Bundes ist soziale und ökonomische Nachteile für die nicht motorisierte Bevölkerung zu verhindern

+ der öffentliche Verkehr aufgrund seiner Systemvorteile wesentliche umweltpolitische Vorteile aufweist (weit geringere Emissionen von Treibhausgasen und Luftschadstoffen gegenüber dem Pkw) und daher der Ausbau und die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs als umweltfreundliche attraktive Alternative zum Pkw eine zentrale und von allen geforderte Maßnahme darstellt, die in der auch mit dem BMVIT akkordierten österreichischen Strategie zur Erreichung der Kyoto-Verpflichtungen, sowie im Feinstaubmaßnahmenpaket des Bundes und im Maßnahmenpaket zur Erreichung der Verpflichtungen aus der EU Richtlinie für nationale Emissionshöchstgrenzen festgeschrieben ist.

+ der öffentliche Verkehr wesentliche Sicherheitsvorteile gegenüber dem Pkw besitzt und sein flächenhafte Aufrechterhaltung bzw. Verbesserung eine Voraussetzung zur Erreichung der Ziele zur Reduktion der Unfallgefahr und zur Hebung der Verkehrssicherheit ist

Aus all diesen Erwägungen leitet sich nach ho. Ansicht ab, dass seitens des Bundes (BMVIT) für eine österreichweite bundeseinheitliche Mindestbedienung im öffentlichen Verkehr Sorge getragen werden muss.

Zu § 7:

Eine Normierung von „Aufgaben der Länder und Gemeinden“ in einem *Bundesgesetz* scheint unter kompetenzrechtlichen Gesichtspunkten nicht unproblematisch.

Zu § 10:

Die Höhe der Finanzierungsbeiträge durch den Bund an die Verkehrsverbände muss im Hinblick auf die Forderung nach den ÖPNRV fördernde verkehrspolitische Maßnahmen als unzureichend beurteilt werden. Aufgrund der betragsmäßig zu niedrigen Zuweisungen, die noch dazu auf 2003 basieren, ist eine Angebotsreduktion insb. zulasten der Pendler/Innen und im Nahverkehr sowie eine Einstellung der verkehrspolitisch notwendigen Neben- und Regionalbahnen zu befürchten. Ein Einfrieren des Budgets auf den Stand 2003 trotz steigender Komfortansprüche ist problematisch, da gerade die Investitionsdefizite der letzten Jahre aufzuholen wären.

Eine ausreichende finanzielle Vorsorge für einen attraktiven öffentlichen Verkehr ist aufgrund der zu § 6 angeführten Argumente, unabdingbar.

Aus all diesen Erwägungen leitet sich die dringend gebotene Erhöhung des Finanzvolumens für den öffentlichen Verkehr naturgemäß nach strengen Effizienz und Qualitätskriterien ab.

Zu § 6 iVm § 16:

Die Aufnahme eines Monitoringmechanismus wird grundsätzlich begrüßt, angemerkt darf allerdings werden, dass auch dessen Überwachung sicherzustellen ist.

Zu § 9:

Im Vergleich zu §§ 15 f ÖPNRV-G fällt die Herausnahme der Zielsetzungen, wie zB Kompatibilität im Bereich der Fahrkartensysteme und Fahrkartengattungen sowie bundesweit einheitlicher Tarifierungssystematik auf. Dies scheint gerade für einen qualitativ hochwertigen, bundesweiten ÖPNRV und dessen Benutzerakzeptanz und Benützungsfreundlichkeit wichtig. Eine klare Aufgabeverteilung ist auch im Hinblick auf Transparenz jedenfalls wünschenswert. Die Aufnahme des Verweises auf einen „Fahrgastbeirat“ wird begrüßt, erweiterte Kompetenzen mit Blick auf die Einbeziehung des Kunden wären wünschenswert.

Zu § 11 Abs 4:

Da sich die Anwendbarkeit des Vergaberegimes im Bereich des ÖPNRV als äußerst komplexe Frage- und Problemstellung darstellt, ist eine fundierte Äußerung zu diesem Themenkreis im Rahmen dieser Stellungnahme nicht möglich. Es darf aber darauf hingewiesen werden, dass insb. auf EU Ebene eine ÖPNRV-VO in Ausarbeitung ist. Im Rahmen dieser ÖPNRV-VO wird eine Abgrenzung zu den Vergaberichtlinien auf gemeinschaftsrechtlicher Ebene getroffen werden müssen, deren Grundsätze dann gegebenenfalls auch vom österreichischen Gesetzgeber – soweit eine Umsetzungspflicht besteht – auch berücksichtigt werden können.

Zum letzten Satz des Abs. 4 darf darauf hingewiesen werden, dass bei einer allfälligen Auflösung privatrechtlicher Verträge wohl die zivilrechtlichen Vorgaben zu beachten sein werden.

Zu § 15:

Für deren effektive Vollziehung aber auch im Hinblick auf die ausreichende Determinierung der Bestimmung wäre eine genauere Formulierung der Qualitätskriterien wünschenswert. Im Vergleich mit § 31 ÖPNRV 1999 sind jene Kriterien nicht nur nicht verbessert worden, sondern sogar im Einzelfall verschlechtert worden.

Insbesondere darf stichwortartig auf folgende unbedingt aufzunehmenden Punkte hingewiesen werden:

- > Länderübergreifende Vertaktung
- > Dichte Vertaktung
- > Qualitätspläne
- > Verknüpfung & Abstimmung des Nah- und Fernverkehrs; Anschlusssicherungsverpflichtung

- > Bike&ride Anlagen
- > Bedienung der Fahrkartenautomaten
- > Umweltfreundliche emissionsarme Fahrbetriebsmittel

Zu § 18:

Da die Gemeinden von ihrer Ermächtigung der Einhebung einer Verkehrsanschlussabgabe nur unzureichend Gebrauch gemacht haben, scheint eine Einhebung durch die Länder verkehrspolitisch sinnvoll und wird seitens des BMLFUW begrüßt.

Zu § 26:

Es gilt das zu § 11 zu den zivilrechtlichen Verträgen Gesagte.

Diese Stellungnahme wurde auch an das Präsidium des Nationalrates in 25-facher Ausfertigung sowie elektronisch übermittelt.

Für den Bundesminister:
Dr. JÄGER

Elektronisch gefertigt