



Amt der Tiroler Landesregierung

Verfassungsdienst**Dr. Walter Hacksteiner**

Telefon 0512/508-2206

Fax 0512/508-2205

verfassungsdienst@tirol.gv.at

DVR:0059463

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

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999-ÖPNRV-G 1999) geändert wird; Stellungnahme

Geschäftszahl Präs.II-42/452

Innsbruck, 02.12.2010

Zu Zl. BMVIT-239.594/0017-V/INFRA6/2010 vom 20. Oktober 2010

Zum angeführten Gesetzesentwurf wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Zu Z. 7 (§ 11 erster Satz):

Im § 11 entfallen die Binnenverweise auf die §§ 10 und 20. In den dem Entwurf beigegebenen Erläuterungen heißt es hierzu, dass die „bereits konsumierten Bestimmungen der §§ 10 und 20“ an dieser Stelle zur Gänze zu entfallen hätten, da sie für die Nah- und Regionalverkehrsplanung nicht mehr von Relevanz wären. Dies trifft auf § 10 (Alteinnahmengarantie, Umstellung auf ein System von Verkehrsdienstverträgen) unzweifelhaft zu, nicht jedoch auf § 20. Nach ha. Ansicht sind die im § 20 normierten Ziele der Verknüpfungsverbesserung und der Vermeidung von Parallelverkehren sowie besonders auch die Kriterien des § 20 Abs. 3 nach wie vor von Relevanz für die Länder und Gemeinden als gesetzlich vorgesehene Aufgabenträger.

Der Verweis auf § 20 sollte daher beibehalten werden.

Zu den Z. 14 (§ 24 Abs. 2 erster Satz) und 19 (§ 26 Abs. 3 erster Satz):

Nachdem sich die Änderungen jeweils nur auf den ersten Satz der in Frage stehenden Bestimmungen beziehen, sollen offensichtlich die seit dem Jahr 1999 ziffernmäßig nicht mehr angepassten Bundesbeiträge (damals noch auf Schillingwährung lautend, auf Euro umgestellt durch BGBl. I Nr. 32/2002) für zusätzliche Verkehrsleistungen (Bestellverkehre) beibehalten werden. In diesem Zusammenhang wird auf den seit vielen Jahren geäußerten Wunsch der Länder nach einer Erhöhung der Fördergelder für Bestellverkehre erinnert. Die derzeitige Bestellerförderung beträgt 11,5 Mio. Euro, wobei

eine Kürzung hinsichtlich jener Verkehrsdienste aktuell geplant ist, die eine gewisse Mindestauslastung unterschreiten. Von den Ländern wurde hier eine Erhöhung um bis zu 62,5 Mio. Euro gefordert.

Zu Z. 21 (§ 27):

Hier ist der Entfall des § 27 vorgesehen. Eine Ersatzregelung wird durch eine Novelle zum Bundesgesetz, mit dem das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz geändert wird, angestrebt. Als Besteller soll allerdings künftig nicht mehr der Bund, sondern die SCHIG auftreten. In diesem Zusammenhang wird auf die ha. Stellungnahme vom 16.11.2010, Präs.II-884/271 (zur do. GZ. BMVIT-210.830/0001-IV/SCH1/2010 vom 27. Oktober 2010) hingewiesen.

Zu Z. 24 (§§ 30a, 30b und 30c):

Die neu einzufügenden Bestimmungen zur Transparenz sind nach ha. Ansicht von großer Bedeutung, insbesondere im Hinblick auf die personellen Konsequenzen der Neuregelung.

In den dem Entwurf beigegebenen Erläuterungen wird im gegebenen Zusammenhang Folgendes ausgeführt:

„Ungeachtet der Tatsache, dass im Lichte der Regeln des allgemeinen Beihilfenrechts auf Gemeinschaftsebene und der gängigen Judikatur des Europäischen Gerichtshofes eine entsprechende Dokumentation der auf Verkehrsdienste entfallenden finanziellen Mittel im Zusammenhang mit der Gewährung von Ausgleichszahlungen (durch die öffentliche Hand) gewährleistet sein sollte, ist die bundesgesetzliche Verankerung einer entsprechenden unabhängigen und wettbewerbsneutralen Stelle auch unter dem Blickwinkel der Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 unerlässlich.“

Maßgeblich ist Artikel 7 der zitierten Verordnung, die unter dem Titel „Veröffentlichung“ Folgendes regelt:

„Jede zuständige Behörde macht einmal jährlich einen Gesamtbericht über die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die ausgewählten Betreibern eines öffentlichen Dienstes sowie die diesen Betreibern zur Abgeltung gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte öffentlich zugänglich. Dieser Bericht unterscheidet nach Busverkehr und schienengebundenem Verkehr, er muss eine Kontrolle und Beurteilung der Leistungen, der Qualität und der Finanzierung des öffentlichen Verkehrsnetzes ermöglichen und gegebenenfalls Informationen über Art und Umfang der gewährten Ausschließlichkeit enthalten.“ (Abs. 1 leg. cit.).

Noch weiter reichende Informationspflichten ergeben sich aus der Verpflichtung zur Veröffentlichungen bestimmter Informationen im Amtsblatt der Europäischen Union nach Art. 7 Abs. 2 der zitierten Verordnung im Hinblick auf vorgesehene Ausschreibungen und Vergaben.

Aus den dem gegenständlichen Gesetzentwurf beigegebenen Erläuterungen lässt sich nur näherungsweise erahnen, wie umfangreich die Dokumentation durch die hiezu im Land Tirol einzurichtenden Stelle zur Wahrung der Berichtspflicht sein wird. Dass diese Aufgabe nicht von den Verkehrsverbänden wahrzunehmen ist, ergibt sich einerseits schon aus der Formulierung „Benennung einer Stelle“ im Sinn des § 30a Abs. 1 (andernfalls hätte der Gesetzgeber die Verkehrsverbände expressis verbis genannt) sowie aus den Erläuterungen, in denen es heißt, dass diese Stelle „sinnvollerweise“ im Bereich der Länder anzusiedeln sein wird.

Somit stellt sich insbesondere im Hinblick auf den Umfang der Berichtspflichten die Frage der personellen Ressourcen im Amt der Tiroler Landesregierung. In diesem Zusammenhang wird auch darauf hingewiesen, dass auch die zur Begutachtung ausgesandte Novelle zum Kraftfahrlineiengesetz einen erheblichen zusätzlichen Vollzugsaufwand beinhaltet.

Wenngleich die Forderung nach mehr Transparenz im Hinblick auf den Einsatz öffentlicher Gelder im Öffentlichen Verkehr nachvollziehbar und grundsätzlich zu begrüßen ist, muss doch auf den zusätzlichen Verwaltungsaufwand hingewiesen werden, der sich aus den hierfür erforderlichen Berichtspflichten ergibt, derzeit aber betragsmäßig noch schwer abschätzbar ist.

Im Zusammenhalt mit der erwähnten PSO-Regelung sind alle Zahlungsflüsse, die zur Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs dienen, in transparenter Weise offen zu legen. Die Berichtspflicht dürfte jedenfalls aber auch eine umfassende Darstellung der Ausschließlichkeitsrechte (Konzessionen) umfassen.

Entscheidend für die konkret zu erwartenden Mehrkosten wird sein, ob der Bund zum Inhalt (Detaillierung) und zur Form der Berichterstellung entsprechende Vorgaben trifft, des Weiteren wie aufwändig sich die Datenbeschaffung gestalten wird. Erst wenn diese Parameter bekannt sind, kann der Personalaufwand seriös abgeschätzt werden. Es ist allerdings bereits aufgrund des momentanen Kenntnisstandes davon auszugehen, dass der Umfang der Berichtspflicht und die Regelmäßigkeit der Berichterstattung im Bereich des Landes Tirol einen zusätzlichen Arbeitsplatzes erfordern werden.

Insofern kann daher der in den Erläuterungen enthaltenen Feststellung, wonach es zu keinen finanziellen Mehrbelastungen kommt, nicht gefolgt werden.

Eine Ausfertigung dieser Stellungnahme wird unter einem auch dem Präsidium des Nationalrates zugeleitet.

Für die Landesregierung:

Dr. Liener
Landesamtsdirektor