



Das Land Steiermark

AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG

Fachabteilung 18A

An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abteilung V/INFRA6
Radetzkystraße 2
1030 Wien

E-Mail: infra6@bmvit.gv.at

**→ Gesamtverkehr und
Projektierung**

Bearbeiter: Dr. Brigitte Autengruber
Tel.: (0316) 877/8788
Fax: (0316) 877/2579
E-Mail: brigitte.autengruber@stmk.gv.at

Bei Antwortschreiben bitte
Geschäftszeichen (GZ) anführen

GZ: FA1F-19.01-32/2006-2 Bezug: BMVIT.239.597/0014-
V/INFRA6/2010

Graz, am 16. Dezember 2010

Ggst.: ÖPNRV-G Novelle, allgemeine Begutachtung;
Stellungnahme des Landes Steiermark

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zu dem mit do. Schreiben vom 20.10.2010 obige Zahl, übermittelten 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, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Allgemeines:

Zeitgleich mit dem gegenständlichen Gesetzesentwurf wurde auch ein Gesetzesentwurf betreffend Änderung des Kraftfahrlineiengesetzes – KfLG übermittelt.

Da die beiden Novellen zu KFLG und ÖPNRV-G in unmittelbarer Wechselwirkung stehen, wird im allgemeinen Teil neben grundsätzlichen Anmerkungen auch auf jene Punkte eingegangen, welche beide Gesetze betreffen.

Rechtsinstrument der „Allgemeinen Vorschrift“

Die beiden Novellen beruhen auf der Notwendigkeit, wegen der mit 3. Dezember 2009 in Kraft getretenen EU-VO 1370/2007 Anpassungen vorzunehmen. Allerdings fehlen in vielen Punkten Festlegungen, welche eine rechtssichere Umsetzung der EU-VO 1370/2007 in Österreich möglich machen.

A-8010 Graz • Stempfergasse 7 · DVR 0087122 · UID ATU37001007

Wir sind Montag bis Freitag von 8:00 bis 12:30 Uhr und nach telefonischer Vereinbarung für Sie erreichbar

Öffentliche Verkehrsmittel: Straßenbahn Linien 1, 3, 4, 5, 6, 7 Haltestelle Hauptplatz

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.

www.parlament.gv.at

Die wichtigste der derzeit fehlenden Festlegungen betrifft die Rechtsstellung der „Allgemeinen Vorschrift“. Offen ist, ob diese – wie es die EU-VO 1370/2007 samt zugehörigen Erwägungen nahe legt – ein „Zwangsinstrument“ ist, welches alle Unternehmen ohne deren Zustimmung trifft (siehe dazu Erwägungspunkt 5: „ ... *Zu den Mechanismen, die sie nutzen können, um die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste sicherzustellen, zählen ... die Festlegung allgemeiner Vorschriften für den Betrieb öffentlicher Verkehrsdienste, die für alle Betreiber gelten. ...*“). Wenn dies so ist, wären Bestimmungen zu deren Festlegung hilfreich, Regelungen zu einem entsprechenden Rechtsschutz aber zwingend erforderlich.

Andernfalls müsste man annehmen, dass das Instrument der Allgemeinen Vorschrift ein verhandelbares Rechtsinstrument ist, welches von beiden Seiten – Aufgabenträgern und Unternehmen – freiwillig eingegangen werden kann.

In beiden Fällen kann jedoch ohne weitere gesetzliche Festlegungen nur die Höhe des anzuwendenden Tarifs rechtssicher vorgeschrieben bzw. vereinbart werden („*Festsetzung von Höchsttarifen*“). Selbst die Vorschreibung der wesentlichen Eigenschaften der derzeit geltenden Verbundtarife wie. z.B. die gegenseitige Anerkennung der Fahrausweise und ein abgestimmter Vertrieb (samt nachfolgender Einnahmenaufteilung) könnten in diesem Fall nicht geregelt werden. Die noch darüber hinausgehenden Verbundregelungen, etwa die Sistierung von Bedienungsverboten oder ein gemeinsamer Marktauftritt wären auf dieser Basis keinesfalls regelbar (und solche abgestimmten, vereinheitlichenden Regelungen damit allenfalls sogar ein Verstoß gegen das Kartellrecht).

Diese fehlenden Festlegungen haben Auswirkungen auf beide Gesetze, da z.B. ohne eine klare Definition im ÖPNRV-G, wie eine allgemeine Vorschrift zu erlassen oder zu vereinbaren wäre und ob bzw. welche Rechtsmittel es dagegen gibt, eine unmittelbare Auswirkung darauf hat, ob Leistungen samt Ausgleichzahlungen nur im Wettbewerb vergleichsweise rechtssicher vergeben werden können, eben weil es dann keiner allgemeinen Vorschriften bedarf.

Zu dieser offenen Grundvoraussetzung können im eingeschränkten Rahmen der Gesetzbegutachtung keine detaillierten Vorschläge gemacht werden. Es wird aber dringend ersucht, entsprechende Regelungen in das ÖPNRV-G aufzunehmen.

Regelbeförderungspreis

Bei der Beschlussfassung des KfIG 1999 (welches das bisherige Gesetz aus dem Jahr 1952 ablöste) entfiel die Genehmigung der Tarife durch die Aufsichtsbehörde. Daneben wurde in § 31 Abs. 5 eine Regelung geschaffen, wonach eine Zuzahlung Dritter auf den neu definierten Regelbeförderungspreis zu erfolgen habe. Diese Bestimmung erwies sich jedoch in der Praxis als totes Recht, da die privatwirtschaftlichen Vereinbarungen zu den Kooperations- und Tarifbestellungsverträgen gänzlich andere Regeln vorsahen.

Abweichend von obigen Ausführungen (mangelnde Regelungen betreffend die allgemeinen Vorschriften) könnte man §31 Abs. 5 KfLG nun aber so auslegen, als sei diese Bestimmung als eine „Allgemeine Vorschrift“ für die Anwendung der Verbundtarife vorgesehen worden.

Dem ist aber entgegen zu halten, dass die Regelung in § 31 Abs. 5, wonach der Konzessionsinhaber im Fall, dass Dritte „*Teilbeträge des Beförderungsentgeltes für den Fahrgast*“ bezahlen, „*jedoch jedenfalls den Regelbeförderungspreis zu erhalten*“ hat, keine Ausgleichsregelung ist, welche den Bestimmungen des Anhangs zur EU-VO 1370/2007 betreffend Berechnung der Ausgleichsleistung entspricht. Denn damit werden in keinem Fall die „*positiven finanziellen Auswirkungen, die innerhalb des Netzes entstehen, das im Rahmen der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung(en) betrieben wird*“, berücksichtigt.

Darüber hinaus können die Verkehrsunternehmen gemäß den Bestimmungen in §16 ÖPNRV-G die Verbundregelbeförderungspreise maßgeblich mitbestimmen und hätten so einen direkten Einfluss auf die von den zuständigen Behörden auszugleichenden Mittel.

Abschließend ist festzuhalten, dass es für Schienenverkehre keine gleichartige Regelung gibt.

Um einem solchen möglichen Irrtum von vorne herein die Grundlage zu entziehen, sollte zumindest § 31 Abs. 5 ersatzlos gestrichen werden.

Wettbewerb um Konzession

Es ist zu erwarten, dass es – erstmalig in der langen Geschichte des Kraftfahrlinienwesens in Österreich – zu einem Wettbewerb um bereits bestehende Kraftfahrlinienkonzessionen kommen wird, dies auch dann, wenn dieser Wettbewerb gar nicht im Rahmen der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages erfolgt.

Bis zum 13.01.2006 (BGBl. I Nr. 12/2006: Entfall § 30 KFLG) war es möglich, die Laufzeit bestehender Konzessionen einfach zu verlängern, damit war ein Wettbewerb (obwohl theoretisch möglich) de facto ausgeschlossen. Seit damals wäre ein Wettbewerb um bestehende Konzessionen möglich gewesen, durch die Kooperationsverträge in den Verkehrsverbänden gab es aber für die Unternehmen keinen Anreiz, konkurrenzierende Anträge zu stellen. Mit der erforderlichen Umstellung auf eine Finanzierung über allgemeine Vorschriften oder öffentliche Dienstleistungsaufträge fallen diese wettbewerbsbehindernden Rahmenbedingungen nunmehr endgültig weg.

Im KFLG finden sich allerdings für den Fall eines „Wettbewerbs um Konzessionen“ weder praxis- noch rechtstaugliche Bestimmungen, nur in § 29 Abs. 1 ist vorgesehen, dass „*in Konkurrenz mit einem anderen Konzessionswerber bei sonst gleichem Angebot der bisherige Konzessionsinhaber vor allem zu berücksichtigen*“ sei. Ansonsten gibt es keine wie immer gearteten Bestimmungen, die die Feststellung erlauben, ob zwei Angebote gleich sind und was zu tun ist, wenn diese nicht gleich sind.

Damit erfüllt das KFLG in keiner Weise die wichtigsten Kriterien, welche der Europäische Gerichtshof für eine „Bevorzugung“ von einzelnen Wirtschaftsteilnehmern gegenüber anderen festgelegt hat (siehe dazu z.B. Urteil zu Rechtssache C-64/08 Ernst Engelmann, RZ 55, erster Satz: *„Nach ständiger Rechtsprechung muss ein System der vorherigen behördlichen Genehmigung nämlich, damit es trotz des Eingriffs in solche Grundfreiheiten gerechtfertigt ist, auf objektiven, nicht diskriminierenden und im Voraus bekannten Kriterien beruhen, damit der Ermessensausübung durch die nationalen Behörden zum Schutz vor willkürlichen Entscheidungen hinreichende Grenzen gesetzt werden.“*).

Auch zu dieser Grundvoraussetzung können im eingeschränkten Rahmen der Gesetzesbegutachtung keine detaillierten Vorschläge gemacht werden. Es wird aber dringend ersucht, entsprechende Regelungen in das KFLG aufzunehmen.

Rechtsstellung kommerzieller und nicht-kommerzieller Verkehre

Wie in den Erläuterungen zur Novelle des ÖPNRV-G ausgeführt (§3; zu Ziffer 2), ist eine Differenzierung nach kommerziellen Verkehrsdiensten (weder gänzlich noch teilweise durch Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln finanziert) und nicht kommerziellen Verkehrsdiensten (finanzierende Zahlung an das Verkehrsunternehmen gänzlich oder teilweise aus öffentlichen Mitteln) vorgesehen. Die Unterscheidung in kommerzielle Verkehrsdienste und nicht-kommerzielle Verkehrsdienste soll lt. diesen Erläuterungen aber kein Präjudiz für die Frage schaffen, ob es im Rahmen der nicht-kommerziellen Verkehrsdienste wiederum Verkehrsdienste gibt, die auf Initiative eines Verkehrsunternehmens aufgenommen werden. Ebenso soll diese Unterscheidung nicht ausschließen, dass solche, auf Initiative eines Verkehrsunternehmens aufgenommenen Verkehrsdienste nach allgemeinen Vorschriften im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 finanziert werden.

In der vorgeschlagenen Novellierung zum KFLG wird dieser Gedanke aber lediglich in den Erläuterungen zu § 7 (Z. 11) fortgeführt. Darin wird darauf verwiesen, dass es unterschiedliche Regelungen für sogenannte „unternehmensinitiierte Verkehrsdienste“ und andere Verkehrsdienste geben soll. Unter die unternehmensinitiierten Verkehrsdienste sollen folgerichtig jedenfalls kommerzielle Verkehrsdienste fallen, aber auch nicht-kommerzielle Verkehrsdienste, die im Rahmen allgemeiner Vorschriften im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 finanziert werden. Nur für nicht-kommerzielle Verkehrsdienste, die im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbracht werden, sollen andere Regelungen gelten.

Die Trennung zwischen den unternehmensinitiierten Verkehrsdiensten und den übrigen Verkehrsdiensten ist aber weder im Vorschlag zum neuen §7 Abs. 1 Z4 lit. c) – auf den sich die genannten

Erläuterungen unter anderem beziehen – noch in den restlichen Bestimmungen der Novellierung zum Kraftfahrliniengesetz umgesetzt.

Um einen solchen systematischen Widerspruch zwischen ÖPNRV-G und KFLG zu vermeiden, sollte diese klare Trennung auch in den betroffenen §§ festgelegt werden. Die konkreten Vorschläge dazu sind in der Stellungnahme zum KFLG enthalten.

Finanzierungsbeitrag des Bundes

Die Regelungen zu den Finanzierungsbeiträgen des Bundes sollen lt. Entwurf zum ÖPNRV-G nahezu unverändert beibehalten werden, dies steht aber im Einzelfall im Widerspruch zu den Regelungsnotwendigkeiten der neuen Rechtslage. Die konkreten Problempunkte bzw. Vorschläge dazu sind in der Stellungnahme zum ÖPNRV-G enthalten.

Finanzierungsbeitrag des Bundes – Spezialfall Schüler- und Lehrlingsfreifahrt

Einen wesentlichen Beitrag zur Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs stellen die Mittel aus der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt (Familienlastenausgleich) dar. Diese Mittel sind dementsprechend auch in den §§24 und 26 ÖPNRV-G sowie in den Erläuterungen zu §30a ÖPNRV-G angeführt. In den Unterlagen ist aber kein wie immer gearteter Hinweis enthalten, unter welchem rechtlichen Titel die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt zukünftig durchgeführt werden soll. Damit ist auch ausgeschlossen, dass diese als allgemeine Vorschrift definiert wird, da das Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend gar keine zuständige Behörde und der Bund insgesamt gem. §7 ÖPNRV-G eine zuständige Behörde nur für den Schienenverkehr ist.

Da auch die Vergabe als öffentlicher Dienstleistungsauftrag losgelöst von sonstigen Bestimmungen nicht denkbar ist, bleibt nur die Möglichkeit, von der Ausnahme des Artikel 3 (3) der EU-VO 1370/2007 Gebrauch zu machen. Es findet sich aber auch kein Hinweis, dass ein diesbezügliches Verfahren bei der EU-Kommission eingeleitet worden wäre.

Die zukünftigen Regelungen zur Durchführung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt sind ein so zentraler Einflussfaktor für den öffentlichen Verkehr, dass eine abschließende Bewertung der Gesetzesvorschläge vor der Bekanntgabe dieser Regeln überhaupt nicht möglich ist.

Zu den Kosten:

Einer ersten Einschätzung nach gibt es aus den Änderungen des ÖPNRV-G finanzielle Auswirkungen betreffend der Kosten der Transparenz-Stelle, wobei deren Höhe derzeit nicht abschätzbar ist.

Theoretisch könnten auch Mehrkosten aus der Änderung der Garantie der Mittel für den Schienenverkehr entstehen (siehe folgende Stellungnahme betr. §12).

Zu den einzelnen Bestimmungen:

Definition kommerzielle bzw. nicht kommerzielle Verkehrsdienste

In der Definition der kommerziellen bzw. nicht-kommerziellen Verkehrsdienste liegen einige Unklarheiten vor. Die Erläuterungen zu § 3 Abs. 2 sind für sich genommen völlig eindeutig. Im Gesetzestext zum neuen § 30a (Transparenz) wird jedoch zusätzlich zum Begriff „Ausgleichszahlungen“ auch der Begriff „Zahlungsflüsse“ verwendet, in den Erläuterungen wird auf eine Vielzahl von Zahlungen verwiesen. Dies erweckt den Eindruck, dass es neben den „Ausgleichszahlungen“ noch weitere „Zahlungsflüsse“ aus öffentlichen Mitteln geben könnte, welche mit einem kommerziellen Verkehr vereinbar sind und nur im Rahmen der Transparenz aufzuführen sind.

Um klarzustellen, dass in § 3 Abs. 2 und §30a die gleichen Ausgleichsleistungen und Zahlungsflüsse gemeint sind, wird die Ergänzung von § 3 Abs. 2 um den Begriff „und Zahlungsflüsse“ (identisch zu § 30a) vorgeschlagen:

§3 Abs. 2:

„(2) Kommerzielle Verkehrsdienste sind solche, die weder gänzlich noch teilweise durch Ausgleichszahlungen oder sonstige Zahlungsflüsse aus öffentlichen Mitteln finanziert werden.“

Weiters wird die Ergänzung der Erläuterungen um den Hinweis auf die Aufzählung der Ausgleichszahlungen in den Erläuterungen zu § 30a Abs.1 (mit Ausnahme des letzten Punktes d.h. ohne „Zahlungen privater Dritter aus nicht öffentlichen Mitteln an die Besteller oder an die Verkehrsunternehmen“) vorgeschlagen.

Differenzierung zwischen Unternehmen nach Personennah- bzw. Personenregionalverkehr (ÖPNRV-G §24 bzw. §26)

In der Finanzierungszusage des Bundes für die einzelnen Verkehrsleistungen ist – offenbar um möglichst wenige Änderungen durchzuführen – in § 24 und § 26 weiterhin eine Differenzierung nach den Unternehmen, welchen die Mittel zukommen sollen, vorgesehen (siehe dazu auch: *Hauptgesichtspunkte des Entwurfes, 2. Absatz, letzter Satz*).

Diese Unterscheidung nach Unternehmen, die ausschließlich Personennahverkehre betreiben (§ 24) und solchen, die die Personennah- und Regionalverkehre betreiben (§ 26) ist aber auf Dauer nicht praktikabel und sollte durch eine Differenzierung nach allgemeinen Finanzierungsmitteln und spezifischen Mitteln für die Eisenbahn ersetzt werden.

Bereits nach der derzeitigen Rechtslage ist nicht gesichert, dass z.B. die Finanzierungsbeiträge des Bundes zu den Verkehrsverbänden jeweils „passend“ den von den § 24 bzw. § 26 betroffenen **Unternehmen** zugeordnet sind. Bei Beibehaltung dieser Regelung wäre eine Neuordnung der Verbundtarifbestellung praktisch unmöglich, da sich die Unternehmen über ihre Betriebsführung (z.B. Beantragung einer Regionalverkehrslinie, Firmenspaltung in eine Regionalverkehrs- bzw. Nahverkehrsgesellschaft) aussuchen könnten, in welchen Finanzierungsbereich diese fallen.

Völlig unmöglich ist aber, dass bei der wettbewerblichen Vergabe von Ausgleichzahlungen (z.B. für Leistungsbestellungen) auf Basis der vorhandenen Mittel entweder aus § 24 oder § 26 nur Unternehmen „ohne“ bzw. „mit“ Regionalverkehr teilnehmen können.

Es wird daher vorgeschlagen, in §24 alle jene Finanzierungsströme (in der novellierten Textierung) zusammenzufassen, welche allen Verkehrsarten zu gute kommen:

- Finanzausgleich aus dem Finanzausgleich [bisher §24(1)Z1 bzw. §26(1)Z1, sofern es da keine - spezifischen eisenbahngebundenen Mittel gibt; Straßenbahn offen]
- Finanzierung Verkehrsverbände [bisher §24(1)Z2 bzw. §26(1)Z3]
- Schüler und Lehrlingsfreifahrt und Studienkarte [bisher §24(1)Z3 bzw. §26(1)Z4]
- „Bestellerförderung“ [bisher §24(2) bzw. §26(3)]

In § 26 sollten nur mehr jene Finanzierungen aufgenommen werden, welche spezifisch dem Eisenbahnverkehr zur Aufrechterhaltung der Leistungsgarantie nach §7 zukommen [novellierte Textierung von §26(1)Z2] bzw. zur Kostentragung der Mehrbelastungen bei den Busunternehmen im Bundes Eigentum (siehe oben) dienen.

Finanzierungsbeitrag Bund zu Verkehrsverbänden

In den Erläuterungen zu § 3 (Z. 2) wird angeführt, dass es in der Entscheidung der zuständigen Behörden liegt, wie nicht-kommerzielle Verkehrsdienste finanziert werden.

Bezüglich der gemäß § 24 bzw. § 26 zur Verfügung gestellten Bundesmittel aus den Grund- und Finanzierungsverträgen ist für die Schienenbahnen der Bund die zuständige Behörde, für alle anderen die Länder und Gemeinden. Da der Verbundtarif naturgemäß beide Verkehrsträger gleichermaßen betrifft, bleibt unklar, wer die entscheidende zuständige Behörde ist.

Entsprechend der obenstehenden Änderungsvorschläge zu den §§ 24 und 26 wird daher vorgeschlagen, dass die Länder und Gemeinden die zuständigen Aufgabenträger für Regelungen zu den in §24 genannten Mitteln (alle außer eisenbahnspezifische Mittel) und der Bund dies für die in §26 genannten Mitteln (nur eisenbahnspezifische Mittel) ist.

Finanzierung der Personalmehrkosten bei Busunternehmen im Bundeseigentum (Wiederaufleben von §10 ÖPNRV-G)

Spätestens nach Auslaufen der Finanzierung nach § 10 ÖPNRV-G wurden die Bundesländer mit Forderungen der ÖBB-Postbus GmbH konfrontiert, Betriebsabgänge über gesonderte Verträge zu finanzieren. Diese Betriebsabgänge setzen sich aus „unüblichen“ Mehrleistungen insbesondere im Ferien-, Abend- und Wochenendverkehr, sowie aus kollektivvertraglichen Mehrbelastungen zusammen. Während das Land Steiermark die Abgeltung der Mehrleistungen akzeptiert hat, sind die kollektivvertraglichen Mehrbelastungen weiterhin ungelöst.

Es wird daher vorgeschlagen, den § 10 zu reaktivieren und so anzupassen, dass der Bund die der ÖBB Postbus GmbH mit-übertragenen kollektivvertraglichen Lasten abdeckt. Die Streichung des §10 in den weiteren Bestimmungen müsste in diesem Fall unterbleiben (z.B. Änderungen in §12).

Garantie Mittel Schienenverkehr

Im Entwurf ist vorgesehen, entsprechend der Streichung von §10 auch den §12 derart anzupassen, dass im Zuge von Nah- oder Regionalverkehrsplanungen frei werdende Mittel aus dem Bereich der Garantie des Schienenverkehrs nur für andere Schienenverkehrsleistungen eingesetzt werden dürfen.

Im Gegensatz dazu wird gefordert, dass entsprechende Nachfolgeverkehre (wie z.B. nach Einstellung des Personenverkehrs auf der Gesäusebahn) ebenfalls aus solchen frei werdenden Mitteln finanziert werden können.

§ 12 – ganzer Paragraph

„§ 12. Ergibt sich auf Grund der Nah- oder Regionalverkehrsplanung gemäß § 11 eine Reduzierung der Fahrplankilometer des Angebotes gemäß § 7, sind dadurch frei werdende Bundesmittel weiterhin, vorrangig für qualitätssichernde Maßnahmen, im öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr oder allfälligen Nachfolgeverkehren mit anderen Verkehrsträgern zur Verfügung zu stellen.“

Aufgaben Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft

Es soll klargestellt werden, dass eine Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft auch im eigenem Namen Bestellungen abgeben kann, um aus Verbundmitteln (z.B. Bundesmittel an Verbände nach § 26. Abs. 1 Z.3) Verkehrsdienste bestellen zu können:

§18 Abs. 1 Z. 9.

„Z. 9. Abwicklung von Verkehrsdienstverträgen, Bestellung von Verkehrsdienstleistungen im Kraftfahrlinienverkehr sowie Ausschreibungsverfahren im Auftrag von Gebietskörperschaften oder von Dritten bzw. im eigenen Namen unter Einhaltung von Vorgaben der zuständigen Aufgabenträger gemäß §11.“

Mitwirkung der Verkehrsunternehmen in der Planung

In §18 Abs. 2 ist geregelt, dass Planungen im Zusammenwirken mit den Verkehrsunternehmen zu erfolgen haben. Da es sich beim ÖPNRV-G wie beim BVergG um einfachgesetzliche Regelungen handelt, könnte daraus die Rechtsfrage abgeleitet werden, ob diese Bestimmung Vorrang vor den Regelungen des BVergG (insb. §20 (5) BVergG 2006) hat.

Da dies zweifelsfrei nicht beabsichtigt ist, sollte die Mitwirkung der Unternehmen in der Planung gem. ÖPNRV-G auf das nach Vergaberecht zulässige Maß beschränkt werden:

§18 Abs. 2:

„(2) Planungen im Sinne des Abs. 1 Z 7 und 8 haben – soweit dies gemäß den Bestimmungen des BVergG zulässig ist – im Zusammenwirken mit den im Verkehrsbereich der Planungen tätigen Kraftfahrlinienkonzessionären (§ 14 Abs. 1 KFLG) bzw. den Eisenbahnunternehmen sowie den betroffenen Betreibern von Schieneninfrastrukturanlagen in Betracht kommenden Verkehrsunternehmen, sofern sie nicht durch diese selbst durchgeführt werden, zu erfolgen und auf verkehrspolitische Grundsätze Bedacht zu nehmen.“

Pflicht der Bekanntgabe der Transparenz-Informationen

Es muss sichergestellt werden, dass das jeweilige Land bzw. die von diesem beauftragte Stelle sämtliche erforderlichen Informationen erhalten muss. Dies ist insbesondere dann erforderlich, wenn – wie lt. Erläuterungen vorgesehen – auch Zahlungen privater Dritter (auch aus nicht öffentlichen Mitteln) an die Besteller oder an die Verkehrsunternehmen erfasst werden müssen.

§ 30a Abs. 1:

„(1) Die Länder haben für sämtliche in ihren örtlichen Wirkungsbereich fallenden nicht-kommerziellen Verkehrsdienste gemäß § 3 Abs. 3 spätestens bis 31. Dezember 2011 eine entsprechende Stelle zu benennen, die sämtliche für diese Verkehrsdienste anfallenden Ausgleichszahlungen und Zahlungsflüsse erfasst und transparent darstellt. Alle öffentlichen Auftraggeber bzw. andere Institutionen, von welchen Mittel im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr eingesetzt werden, sind verpflichtet, die erforderlichen Informationen in der für die benannte Stelle erforderlichen Qualität bekannt zu geben.“

Vorabinformation für Aufgabenträger aus den Transparenz-Informationen

Weiters ist es unumgänglich, dass die Aufgabenträger nicht nur – wie in den novellierten Bestimmungen vorgesehen – bei der Abrechnung sondern auch vor der Entscheidung über allfällige Bestellungen nicht-kommerzieller Verkehrsdienste bzw. bei deren Vorbereitung einen Überblick über die im betroffenen Bereich geleisteten Ausgleichszahlungen haben.

§ 30a. (2)

„(2) Für die Vorbereitung bzw. Abwicklung einer Bestellung eines nicht-kommerziellen Verkehrsdienstes gemäß § 3 Abs. 3 können die Besteller bei der im jeweiligen örtlichen Wirkungsbereich zuständigen Stelle gemäß Abs. 1 entsprechende Auskünfte im Zusammenhang mit der Gewährung von Ausgleichszahlungen anderer finanzierender Stellen für den betreffenden Verkehrsdienst in schriftlicher Form beantragen, sofern dies für eine ordnungsgemäße Kostenschätzung und Berechnung ihrer auf den entsprechenden Verkehrsdienst entfallenden Ausgleichszahlungen erforderlich ist bzw. diese Informationen für die Entscheidung über die Notwendigkeit bzw. Zulässigkeit einer Intervention erforderlich ist.“

Zeitpunkt Jahresbericht der Transparenz-Informationen

Eine Abrechnung der Zahlungsströme innerhalb eines Verkehrsverbundes ist nach den bisherigen Erfahrungen frühestens bis 6 Monate nach Jahresende möglich. Es ist davon auszugehen, dass die Beiträge anderer Finanzierungsstellen von diesen erst nach Vorliegen dieser Verbundabrechnung ermittelt werden können. Für die Erstellung des geforderten Jahresberichts werden daher mindestens 9, realistischer Weise aber wohl 12 Monate erforderlich sein. Der Vorlagezeitpunkt sollte daher mit 31.12. des Folgejahres festgelegt werden:

§ 30b. (2)

„(2) Der jeweilige jährliche Bericht gemäß Abs. 1 ist der Bundesministerin / dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie spätestens bis 31. Dezember des Folgejahres zu übermitteln.“

Eine Ausfertigung dieser Stellungnahme wird auch dem Präsidium des Nationalrats übermittelt, dies nur elektronisch an die Adresse begutachtungsverfahren@parlament.gv.at.

Mit freundlichen Grüßen
Für die Steiermärkische Landesregierung
Der Landesamtsdirektor

(Mag. Helmut Hirt)