

**gewerkschaft vida**  
**Büro des**  
**Bundesgeschäftsführers**  
Johann Böhm-Platz 1  
1020 Wien  
Telefon: +43 1 53444 79 005  
Fax: +43 1 53444 102 100  
bundesgeschaeftsfuehrer@vida.at  
www.vida.at

Bundesministerium für  
Verkehr, Innovation und Technologie  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

Per E-Mail: [st7@bmvit.gv.at](mailto:st7@bmvit.gv.at)  
Cc [begutachtungsverfahren@parlament.gv.at](mailto:begutachtungsverfahren@parlament.gv.at)



ZVR-Nr.: 576439352  
DVR-Nr.: 0046655  
ATU: 16273100

Wien, 14.12.2010

**Begutachtung Novelle ÖPNRV-G**  
**BMVIT-239.597/0014-V/INFRA6/2010**

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) hat das Kraftfahrlineiengesetz 1999 (KfLG) und das Öffentliche Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 (ÖPNRV-G) parallel in Begutachtung geschickt. Beide Gesetze regeln Materien, die sehr eng miteinander verwoben sind. In beiden Gesetzen gibt es daher zahlreiche wechselseitige Verweisungen.

Die Novellierung des ÖPNRV-G würde die Möglichkeit bieten, bundesweit einheitliche und verbindliche Mindestversorgungsstandards für ganz Österreich vorzugeben. Diese Standards (z.B. Anbindung jeder Gemeinde an den Öffentlichen Verkehr an Werktagen mind. alle zwei Stunden, Definition der Betriebszeiten; z.B. im ländlichen Raum usw.) sollten Teil eines Grundangebots sein, dass in Form eines österreichweiten Taktfahrplans vom Bund vorgeben und finanziert wird. Darüber hinaus gehende Verkehrsleistungen sollten von den Ländern bzw. Gemeinden bestellt und finanziert werden.

Damit verbunden sollte es im ÖPNRV-G auch Regelungen geben, um Fahrplan-„Bruchlinien“ entlang von Ländergrenzen zu verhindern. So fuhr auf der Ennstalstrecke Amstetten – Bischofshofen in den 1990er Jahren im 2-Stunden-Takt ein durchgehender Regionalzug durch vier Bundesländer. Heutzutage ist diese Strecke an Werktagen nur mit drei- bis viermaligen Umsteigen zu bewältigen.

Im Öffentlichen Verkehr sollte – wo immer es die technischen Voraussetzungen gibt - der Bahn gegenüber dem Bus der Vorzug gegeben werden. Der so genannte Schienenbonus besagt, dass Bahnen bei Fahrgästen beliebter als Busse sind und daher besser angenommen und stärker frequentiert werden.

Die vorliegenden Gesetzesnovellen zum KfLG und ÖPNRV-G stellen den Versuch dar, die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (auch als PSO-Verordnung bezeichnet) in nationales Recht umzusetzen. Die in Art. 4, Abs. 5 der PSO-Verordnung ermöglichte Festlegung von Sozial- und Qualitätsstandards sollte bei jeder Art von Verkehrsdienstleistung durch das ÖPNRV-G gesetzlich vorgeschrieben und normiert werden; einerlei, ob es sich dabei um Direktvergaben, In-House-Vergaben, bestellte und/oder ausgeschriebene Verkehre handelt. Folgerichtig sollten Sozial- und Qualitätsstandards in allen Verträgen über Gemeinwirtschaftliche Leistungen, Verkehrsdiensteverträge usw. enthalten sein und verbindlich geregelt werden.

Diesbezüglich fordert die Gewerkschaft vida eine klare Aussage seitens des Bundesgesetzgebers betreffend Anwendbarkeit der PSO-VO bzw. der Anwendung der sozialen Kriterien aus der PSO im Rahmen des Bundesvergabegesetzes bzw. des dort festgelegten Bestbieterprinzips.

Darüber hinaus vertreten wir die Rechtsansicht, dass Ausschreibungen in Österreich nur in Ausnahmefällen zur Anwendung kommen können, da in Österreich kaum eine Kraftfahrline ohne Ausgleichsleistungen betrieben wird. Gemäß Artikel 3 der PSO-VO handelt es sich dabei um gemeinwirtschaftliche Leistungen die

nach allgemeinen Vorschriften (ohne Ausschreibungsverfahren) abgewickelt werden können. Die Behörde hat dabei lediglich eine übermäßige Ausgleichsleistung zu verhindern. Ein Abgehen von dieser Variante würde den Öffentlichen Personennahverkehr in Österreich in seinen Grundfesten gefährden.

Die Bestimmung des § 3 ÖPNRV-G ist nach Ansicht der Gewerkschaft *vida* zu wenig bestimmt und lässt Rechtsunsicherheit entstehen. Eine Änderung des vorliegenden Gesetzestextes ist aus unserer Sicht insbesondere aufgrund folgender Überlegungen geboten.

Die Definition des § 3 (2) ÖPNRV-G für kommerzielle Verkehre ist sehr eng gefasst. Der Begriff der öffentlichen Ausgleichszahlungen erfährt im Gesetzesentwurf keinerlei Einschränkung. Erst in den Erläuterungen zum Gesetz werden die Wahlmöglichkeiten der „Behörde“ ausgeführt. Durch die vorgeschlagene Fassung des § 3 (2) ÖPNRV-G können auch Fahrpreisersätze grundsätzlich unter den Begriff „öffentlichen Ausgleichszahlungen“ fallen. Dabei wird seitens des Gesetzgebers das Wesen solcher Zahlungen und die Notwendigkeit der wirtschaftlichen Gestionsmöglichkeiten von kommerziellen Verkehrsunternehmen – unserer Ansicht nach - nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt. Erst in den Erläuterungen zum Gesetz wird die (Wahl-)Möglichkeit der Finanzierung durch „allgemeinen Vorschriften“ im Sinne des Art. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 angeführt. Eine Klarstellung im Gesetz, dass beispielsweise Schüler -und Lehrlingsfreifahrten nicht unter den Begriff „öffentliche Ausgleichszahlungen“, fallen, ist aus unserer Sicht daher geboten.

In den Erläuterungen der vorliegenden Novelle zum ÖPNRV-G sind die allgemeinen Bestimmungen und die Möglichkeiten (Wahlrecht) der „Behörde“ nach den allgemeinen Vorschriften vorzugehen zwar angeführt, eine Klarstellung hat aber aus Sicht der ArbeitnehmerInnenvertretung im Gesetz zu erfolgen. Unserer Ansicht nach hat das Gesetz eine Definition der „allgemeinen Vorschriften“ zur Klarstellung der innerstaatlichen und europarechtlichen Möglichkeiten zu enthalten. Die Möglichkeiten der „Behörde“, im Sinne der PSO-VO die allgemeinen Bestimmungen anzuwenden und nicht ausschreiben zu müssen, muss klar im Gesetzestext verankert werden.

Im Kraftfahrlinienverkehr stellen Personalkosten einen herausragenden Kostenfaktor dar (rd. 70 Prozent der Gesamtkosten). Ausschreibungen nach dem Billigstbieterprinzip ohne Sozial- und Qualitätskriterien werden daher von Seiten der Gewerkschaft *vida* strikt abgelehnt. Lohndumping und die Gefährdung von Arbeitsplätzen sind die Folge solcher Entwicklungen. Wiederholt haben BAK und Gewerkschaft die Normierung von Sozial- und Qualitätskriterien bei Novellierung des Bundesvergabegesetzes, des ÖPNRV-G und des KfzG eingefordert, um solchen Entwicklungen Einhalt zu gebieten. Gerade die nun vorliegende Fassung des § 3 ÖPNRV-G würde – unserer Ansicht nach –, ohne entsprechende Klarstellung, die Gefahr von weiteren Ausschreibungsverfahren mit den erwähnten Problemen für ArbeitnehmerInnen in Verkehrsunternehmen bedeuten. In weiterer Folge wäre, wie Beispiele in anderen EU-Staaten zeigen, die Qualität im Kraftfahrlinienverkehr zum Nachteil der Fahrgäste in Gefahr. Aus diesem Grund erscheint es aus unserer Sicht wichtig, bei der Finanzierung von Verkehren zwischen „öffentlichen Ausgleichszahlungen“ und finanziellen Mitteln aufgrund von „allgemeinen Vorschriften“ zu unterscheiden.

*Aus unserer Sicht sollte der § 3 ÖPNRV-G wie folgt lauten:*

*(1).....(unverändert)*

*(2)Kommerzielle Verkehrsdienste sind solche, die weder gänzlich noch teilweise durch Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln finanziert werden. Keine Ausgleichszahlungen sind jedenfalls Mittel aus allgemeinen Vorschriften im Sinne des Art. 3 der EU Verordnung 1370/2007.*

*Unserer Ansicht nach sollte an dieser Stelle ein neuer (zusätzlicher) Absatz mit folgendem Wortlaut eingefügt werden:*

*(3) Allgemeine Vorschriften sind Berechnungen von Fahrgeldersatzleistungen, die pauschal oder einzeln durch Dritte, jedenfalls nicht den Nutzer selbst, ermittelt und abgegolten werden. Eine allgemeine Vorschrift kann sowohl öffentliche als auch private Mittel umfassen. Die Beiträge daraus sind jedenfalls kein Bestandteil einer öffentlichen Finanzierung (im Sinne von Abs. 2) und unterliegen daher keiner Form der Vergabe.*

*Nicht-kommerzielle Verkehre sind solche, die nicht unter Abs. 2 fallen und deren Finanzierung über die in Abs. 2 und Abs. 3 genannten öffentlichen Mittel hinausgeht*

Auch die von der Postbus GmbH vorgeschlagene Einteilung in „kommerzielle Verkehre“, „tarifgestützte Verkehre“ und „bestellte Verkehre“, stellt eine Verbesserung gegenüber dem bestehenden Novellierungsvorschlag dar.

Mit freundlichen Grüßen



Rudolf Kaske  
Vorsitzender



Norbert Bacher-Lagler  
Bundesgeschäftsführer