

Parlament
Präsidium des Nationalrates
Dr. Karl Renner-Ring 3
1017 Wien
begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien
infra6@bmvit.gv.at
st7@bmvit.gv.at

Steirische VerkehrsverbundGmbH

Friedrichgasse 13, A-8010 Graz
Tel.:+43/316/81 21 38-0
Fax:+43/316/81 21 38-3
office@verbundlinie.at
www.verbundlinie.at

Gesellschafter: Land Steiermark
Geschäftsführer: Dr. Alfred Hensle

Bearbeiter(in):
DI Wolfgang Futter / DW 24
wolfgang.futter@verbundlinie.at

Graz, 17. Dezember 2010

MZ, F:\TEXTE\WOLFGANG\REFORM\KFLG 2010\STELLUNGNAHME BRIEF.DOCX

Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999, Änderung (200/ME) Kraftfahrliniengesetz, Änderung (202/ME)

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zu den Entwürfen von Bundesgesetzen, mit welchen

- das Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 – ÖPNRV-G 1999) geändert wird (GZ. BMVIT-239.597/0014-V/INFRA6/2010) und
- das Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahrliniengesetz - KfLG), BGBl. I Nr. 203/1999 geändert wird (GZ. BMVIT-244.017/0024-II/ST7/2010)

wird folgende gemeinsame Stellungnahme abgegeben. Diese wird ausschließlich auf elektronischem Wege übermittelt:

Ausgangslage im öffentlichen Verkehr

Der Großteil der Leistungen im öffentlichen Verkehr wird aus öffentlichen Mitteln finanziert (Schüler- u. Lehrlingsfreifahrt, Tarifbestellung, Eigentümerzuschüsse, Leistungsbestellungen). Selbst von den Fahrgasteinnahmen geht ein Großteil an Unternehmen, die im öffentlichen Eigentum stehen (z.B. in der Steiermark im Bundeseigentum die ÖBB-PV AG, ÖBB-Postbus GmbH und Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH, im Landeseigentum die Steiermärkischen Landesbahnen sowie die städtischen und gemeindeeigenen Verkehrsunternehmen etwa Graz, Kapfenberg/Bruck, Leoben). Eine vom Verkehrsverbund durchgeführte Erhebung/Abschätzung für die Steiermark für 2008 hat ergeben, dass im Regionalbusbereich nur ca. 7% (gesamt mit Stadtverkehren und Bahn unter 2%) der Gesamteinnahmen „direkt“ vom Fahrgast an private Busunternehmen gehen, die übrigen 93% (bzw. 98%) sind entweder öffentliche Mittel bzw. Tarifeinnahmen, die an Unternehmen im öffentlichen Eigentum gehen.

Man kann nun die grundsätzliche Frage stellen, ob ein „Wettbewerb“ vor allem zwischen Unternehmen im öffentlichen Eigentum überhaupt sinnvoll ist. Die Entwicklung der letzten Jahre hat gezeigt, dass die öffentlichen Eigentümer bestrebt sind, die bisher mehr oder minder freiwillig erbrachten und nicht finanzierten gemeinwirtschaftlichen Leistungen ihrer Unternehmen den jeweils anderen Gebietskörperschaften zur Finanzierung zu „übertragen“, indem diese Unternehmen streng nach privatrechtlichen Kriterien organisiert werden und damit die Verantwortung des Eigentümers reduziert wird, oder oftmals überhaupt wegfällt. Als Beispiel soll hier auf die Finanzierung der Leistungen der nunmehrigen ÖBB-Postbus GmbH hingewiesen werden. In den aktuellen Erläuterungen zum ÖPNRV-G wird (formal zu Recht) darauf hingewiesen, dass die Bestimmung betreffend die Bundesmittel für die Leistungen dieser Unternehmen konsumiert sei. Damals wurde im Ausschussbericht ([2046](#) der Beilagen XX. GP) von österreichweit anfallenden Kosten in Höhe von ca. EUR 8,357 Mio. (ATS 115 Mio) ausgegangen, die aber laufend zu reduzieren waren. Das Problem ist aber keineswegs gelöst, sondern nur auf die Länder verlagert worden. Mittlerweile beträgt der Finanzierungsbedarf für diese Leistungen allein in der Steiermark jedenfalls mehr als EUR 5 Mio. pro Jahr (siehe dazu Landtag Steiermark, Beschluss Nr. 1326 der XV. Gesetzgebungsperiode zur Vorlage der Steiermärkischen Landesregierung mit [Einl.Zahl 2555/1](#)).

Angesichts der massiven Betroffenheit der öffentlichen Hand (als Zahler bzw. als Eigentümer) ist es notwendig, den Aufgabenträgern den erforderlichen Gestaltungsspielraum einzuräumen, damit diese ihrer Verantwortung für die Erstellung eines attraktiven ÖPNV-Angebotes gerecht werden können. All dies unter der Prämisse von Sparsamkeit, Transparenz und Zweckmäßigkeit.

Ungeachtet der europarechtlichen Vorgaben zu einer transparenten, objektiven und nicht diskriminierenden Vorgangsweise müssen allein aus den genannten Gründen rechtssichere Instrumente geschaffen werden, die es den Aufgabenträgern ermöglichen, je nach örtlichen bzw. regionalen Erfordernissen entsprechend einzugreifen oder dies bewusst (fallweise) auch nicht zu tun.

Zuständige Behörde

Das ÖPNRV-G enthält keine eindeutige Definition, welche Gebietskörperschaft als zuständige örtliche Behörde für welche Interventionen zuständig ist. Aus den bestehenden Bestimmungen in den §§ 7 bzw. 10 kann aber geschlossen werden, dass dies für den Schienenverkehr primär der Bund (aber zumindest im bisherigen Finanzierungsausmaß auch die Länder und Gemeinden) und für den Kraftfahrlinienverkehr ausschließlich die Länder und Gemeinden sind.

Eine klare Abgrenzung zwischen diesen Aufgabenträgern sowie eine Reihung der Aufgaben bzw. die Berücksichtigung deren manchmal unterschiedlichen Interessen fehlt jedoch.

Auch wenn dies in der Praxis eher unwahrscheinlich ist, wäre es z.B. für die Kraftfahrlinienbehörde zukünftig völlig unklar, welchem nicht kommerziellen Verkehrsdienst eine Konzession erteilt werden muss, wenn für eine Strecke für den gleichen Beginnzeitpunkt sowohl ein Verfahren eines Bundeslandes (z.B. wettbewerbliches Verfahren) als auch von betroffenen Gemeinden (z.B. direkte Beauftragung an internen Betreiber) eingeleitet bzw. durchgeführt wurde.

Darüber hinaus wäre eine klare Definition der „zuständigen Behörden“ für die Festlegung des Verbundtarifes erforderlich: Bezüglich der gemäß §24 bzw. §26 ÖPNRV-G zur Verfügung gestellten Bundesmittel ist für die Schienenbahnen offensichtlich der Bund die zuständige Behörde, für alle anderen Verkehre/Verkehrsunternehmen aber die Länder und Gemeinden. Da der Verbundtarif naturgemäß beide Verkehrsträger gleichermaßen betrifft, bleibt unklar, wer diesfalls zuständige Behörde ist.

Allgemeine Vorschrift

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“). Die Vorschreibung weiterer vom Kunden als selbstverständlich angesehener Verbundvorteile, etwa die gegenseitige Anerkennung der Fahrausweise und ein abgestimmter Vertrieb (samt nachfolgender Einnahmenaufteilung) könnten in diesem Fall jedoch nicht geregelt werden. Die noch darüber hinausgehenden Verbundregelungen, etwa die Sistierung von Bedienungsverboten oder ein gemeinsamer Marktauftritt wären auf dieser Basis ebenso nicht regelbar.

Diese fehlenden Festlegungen haben eine direkte Auswirkung auf die Wahlfreiheit der zuständigen Behörden., 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, können Leistungen samt Ausgleichzahlungen nur im Wettbewerb vergleichsweise rechtssicher vergeben werden, eben weil es dann keiner allgemeiner Vorschriften bedarf.

Es ist aber darauf hinzuweisen, dass es, auch wenn solche genauere Regelungen für die allgemeine Vorschrift geschaffen werden, in einigen Verbänden zu großen Änderungen bei der Tarifbestellung kommen muss. In manchen Verkehrsverbänden ist die Tarifbestellung eine (Pauschal)Zahlung auf Grund „historischer Entwicklungen“ in Nachfolge der Einnahmensicherung. Es müsste eine zu den Auswirkungen des Verbundtarifes passende Regelung getroffen werden, bei der zumindest eine Berücksichtigung der Ab- bzw. Durchtarifierung der Verbundtarife sowie der durch die Preisgunst gestiegenen Nachfrage gewährleistet ist. Jedenfalls müsste der derzeit diesbezüglich gegebene „Unternehmensbezug“ durch einen „Beförderungsbezug“ ersetzt werden. Dies würde aber nicht nur zu einem verbundfeindlichen Wettbewerb um den einzelnen Fahrgast führen, in erster Linie würde dies zu einem Wettbewerb um die Kraftfahrlinienkonzession führen. Letzteres genau in jenen

Fällen, in welchen Aufgabenträger eine wettbewerbliche Vergabe der Finanzierungsmittel eigentlich gar nicht beabsichtigen. Die dazu erforderlichen Regelungen fehlen dem Kraftfahrlinienrecht allerdings weitgehend.

Konzessionsvergabe im Kraftfahrlinienverkehr

Bis zum 13.01.2006 (BGBl. I Nr. 12/2006: Entfall §30 KFLG, siehe Regierungsvorlage [1170](#) der Beilagen der XXII. GP) war es möglich, die Laufzeit bestehender Konzessionen einfach zu verlängern, damit war ein Wettbewerb (obwohl theoretisch möglich) de facto ausgeschlossen. Seit damals wäre es für Unternehmen möglich gewesen, bei wieder zu erteilenden Konzessionen einen Konkurrenzantrag zu stellen. Aufgrund der Kooperationsverträge in den Verkehrsverbänden gab es aber für die Unternehmen keinen Anreiz, solche Anträge zu stellen. Mit der erforderlichen Umstellung auf eine Finanzierung über allgemeine Vorschriften oder öffentliche Dienstleistungsaufträge fallen diese wettbewerbsbehindernden Rahmenbedingungen nunmehr endgültig weg.

Im Kraftfahrlinienrecht gibt es in der derzeit geltenden wie auch nach der vorgeschlagenen Fassung zwei Fälle, bei denen Anträge auf die „gleiche“ Konzession zum selben Zeitpunkt behandelt werden müssen. Einerseits betrifft dies die Beantragung einer neuen Konzession und andererseits die Beantragung um die Wiedererteilung einer bestehenden Konzession.

Im Fall der Beantragung einer neuen Konzession ist in §16 KFLG festgehalten, dass in diesen Fällen ein Gemeinschaftsverkehr auferlegt werden kann. In den Erläuterungen ist weitergehend sogar festgehalten, dass auf Grund einer Entscheidung des Verfassungsgerichtshofes die Behörde keine Auswahl treffen darf (siehe dazu: Bericht des Verkehrsausschusses, [2047](#) der Beilagen XX. GP, zu §16, vorletzter Absatz: *„Abs. 3 normiert, daß für den Fall gleichzeitiger Ansuchen um die Erteilung von Kraftfahrlinienkonzessionen mit im wesentlich gleichartiger Streckenführung und positivem Ergebnis der Ermittlungsverfahren die Konzessionen mit der Vorschreibung erteilt werden können, die Kraftfahrlinie im Gemeinschaftsverkehr zu betreiben. Dies soll die Einrichtung zweier gleichartiger Kraftfahrlinien verhindern, die weder für die Fahrgäste noch für die Unternehmer ausreichenden Nutzen stiften können. Diese Maßnahme ist deshalb vorzusehen, da die Aufsichtsbehörde seit der Aufhebung der Bedarfsfrage durch den Verfassungsgerichtshof keinerlei Möglichkeit der Auswahl zwischen gleichartigen Ansuchen mehr zukommt.“*).

Ganz anders ist im Fall der Wiedererteilung einer Konzession in §29 Abs.1 KFLG vorgesehen, dass *„in Konkurrenz mit einem anderen Konzessionswerber bei sonst gleichem Angebot der bisherige Konzessionsinhaber vor allem zu berücksichtigen“* ist. Auch in den Erläuterungen ist festgehalten, dass die Konzessionsbehörde in diesen Fällen eine Entscheidung zwischen den Antragstellern zu treffen hat (siehe dazu: Bericht des Verkehrsausschusses, [2047](#) der Beilagen XX. GP, zu §29: *„Die relative Begünstigung des bisherigen Konzessionsinhabers bei der Wiedererteilung der Konzession läßt sich mit den bisher getätigten Investitionen und dem jahrelang überwiegend selbst geführten Betrieb in einer dem öffentlichen Verkehrsinteresse entsprechenden Weise begründen und stellt insofern eine sachlich gerechtfertigte Differenzierung dar, als sie nur bei gleichem Angebot der beiden Konzessionswerber gilt. Dasselbe gilt für die Ersatz- und Nachfolgeverkehre von Schienenbahnen.“*).

Nun ist es wohl sachlich nicht gerechtfertigt, dass eine Entscheidung des Verfassungsgerichtshofes nur für die Konzessionsvergabe neuer Kraftfahrlinien gilt, nicht aber für schon bisher bediente Strecken. Dies bedeutet, dass bei jeder Wiedererteilung einer Konzession jedem Antragsteller die gleiche Konzession – allenfalls im Gemeinschaftsverkehr – zuerkannt werden müsste.

Ohne weitergehende Änderungen im KFLG kann damit kein Wettbewerb um die Konzession stattfinden. Es ist daher anzunehmen, dass – ohne Eingriff der Aufgabenträger über die vorausschauende Vergabe sämtlicher Leistungen im Kraftfahrlinienverkehr über öffentliche Dienstleistungsaufträge – innerhalb der nächsten Jahre sämtliche wirtschaftliche interessanten Konzessionen nach Wiedererteilung von mehreren Verkehrsunternehmen im Gemeinschaftsverkehr betrieben würden, was de facto einer vollkommenen Liberalisierung des Kraftfahrlinienmarktes – samt den negativen Begleiterfahrungen aus anderen Ländern – entsprechen würde.

Um dem entgegenzuwirken, sollte die Konzessionsbehörde eine entsprechende Auswahlbefugnis erhalten. Diesbezüglich sind klare Kriterien festzulegen. Das KFLG erfüllt nämlich 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 gegen die Republik Österreich in der 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 wenn es sich in dem gegenständlichen Verfahren um die Vergabe sämtlicher Spielbankenlizenzen in Österreich handelt, könnte sich die Textierung von Randziffer 57 in diesem Urteil nahezu wortgleich auch auf ein Verfahren zur Vergabe von Kraftfahrlinienkonzessionen beziehen ([C 64/08](#) RZ 57: *„Die österreichische Regierung hat sich in diesem Zusammenhang darauf beschränkt, auszuführen, dass das Verfahren der Vergabe der Konzessionen mit dem damals geltenden nationalen Recht im Einklang gestanden habe, und geltend zu machen, dass der Rechtsprechung des Gerichtshofs zur damaligen Zeit kein Transparenzerfordernis zu entnehmen gewesen sei. Ferner hätten sich die Wirtschaftsteilnehmer, die die nach dem geltenden Recht vorgesehenen Voraussetzungen erfüllten, unaufgefordert um eine Konzession bewerben können. Keiner dieser Umstände stellt jedoch eine Rechtfertigung im Rahmen einer vom Vertrag ausdrücklich vorgesehenen Ausnahmeregelung oder eines durch die Rechtsprechung des Gerichtshofs anerkannten zwingenden Grundes des Allgemeininteresses dar, die die ohne jede Transparenz erfolgte Erteilung der im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Konzessionen zu rechtfertigen vermag.“*)

Es sind daher einerseits umfassende Regelungen erforderlich, nach welchen Kriterien die Konzessionsbehörde die Auswahl trifft und andererseits zur Information, wann über welche Konzessionen eine solche Entscheidung ansteht.

Weiters müssen rechtliche Grundlagen geschaffen werden, dass die Konzessionsbehörde ein Unternehmen verpflichten muss, die Leistungen in jenem Ausmaß bzw. jener Qualität zu erbringen, welche zu der Entscheidung zu seinen Gunsten geführt hat. Eine solche weitergehende Verpflichtung ist nach derzeit (und auch nach der vorgelegten Gesetzesänderung) geltendem Recht nicht zulässig.

Bundesmittel für den öffentlichen Verkehr

Bei Einführung des ÖPNRV-G war die Differenzierung der Bundesmittel in §24 und §26 als erforderlich angesehen worden, der damals genannte Grund ist nun mit in Kraft treten der EU-VO 1370/2007 weggefallen (siehe dazu: Bericht des Verkehrsausschusses, [2046](#) der Beilagen XX. GP, zu Abschnitt IV: *„Eine differenzierte Darstellung der Finanzmittel des Bundes in bezug auf Unternehmen, die von der VO 1893/91 ausgenommen sind und auf von dieser Verordnung nicht ausgenommene Unternehmen ist erforderlich, da es sich bei ersteren nach der derzeitigen Rechtslage um Auftragsverkehre handelt, für die kein Verkehrsdienstvertrag im Sinne der zitierten Verordnung und demnach auch keine Ausschreibung vorgesehen ist.“*).

Dessen ungeachtet bleibt diese Trennung aufrecht, obwohl dies zu einer (rechtlich) untragbaren Situation führt: Bei der nun vermehrt erforderlichen wettbewerblichen Vergabe von Leistungsbestellungen können die Aufgabenträger nur auf jeweils entweder aus §24 oder §26 zugesagte Mittel des Bundes (z.B. aus dem Finanzausgleich) zugreifen, wenn der Zuschlagsempfänger der jeweils richtigen Kategorie „ohne“ bzw. „mit“ Regionalverkehr angehört. Selbst bei Erlassung einer Allgemeinen Vorschrift für die Festsetzung der Verbundtarife ist nicht gesichert, dass aus den beiden Töpfen jeweils die erforderlichen Mittel für die jeweiligen Unternehmen vorhanden sind, auch wenn insgesamt die allgemeine Vorschrift „ausfinanziert“ wäre. Im Extremfall könnten sich die Unternehmen über ihre Betriebsführung (z.B. Beantragung einer Regionalverkehrslinie, Firmenspaltung in eine Regionalverkehrs- bzw. Nahverkehrsgesellschaft) aussuchen, in welchen Finanzierungsbereich sie fallen.

Dass weitgreifende Reformen derzeit durchaus möglich sind, zeigt die Tatsache, dass die Zahlungen des Bundes für die Basis-Bahnleistungen gemäß §7 ÖPNRV-G von einer Tarif- in eine direkt vergebene Leistungsbestellung umgewandelt werden sollen (Änderung §24 Abs. 1 Z.2 bzw. Streichung §27 ÖPNRV-G sowie Gesetzesänderung Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz, [211/ME](#)). Diese Maßnahme betreffend den betragsmäßig größten Teil der ÖV-Finanzierung ist in Hinblick auf das Transparenzgebot zu begrüßen, wenngleich die generelle Verländerung dieser Mittel angesichts der nicht unwesentlichen Finanzierungsbeiträge bzw. Bestellmittel der Länder auch im Eisenbahnverkehr weiterhin das Ziel bleiben muss. Die StVG befürchtet aber, dass mit dieser nun vorgesehenen umfangreichen Systemumstellung eine Weichenstellung dahingehend erfolgt, dass eine Verländerung in absehbarer Zeit offensichtlich vorgesehen ist. Jedenfalls muss aber gewährleistet sein, dass diese Mittel bundesländerweise ausgewiesen werden, da ansonsten die entsprechend der vorgeschlagenen §§30a bis 30c ÖPNRV-G von den Ländern einzurichtenden Stellen ihrer Berichtspflicht nicht nachkommen können.

Die Trennung nach §24 und §26 in der bestehenden bzw. vorgeschlagenen Form sollte daher jedenfalls aufgehoben werden, da sie im Gegenzug zu der damit verbundenen Rechtsunsicherheit überhaupt keinen Nutzen stiftet.

Weiters muss eine Lösung für die Finanzierung der Personalmehrkosten bei im Bundeseigentum stehenden Busunternehmen gefunden werden, welche diesen im Zuge der Ausgliederung in privatrechtlich organisierte Unternehmen durch die Übertragung der beamteten Mitarbeiter aufgelastet wurden. Andernfalls wird eine volkswirtschaftlich untragbare Situation geschaffen, weil diese Unternehmen im systematisch entstehenden Wettbewerb, zumal wegen dieser Mehrkosten, nicht wettbewerbsfähig sein können.

Finanzierungsbeitrag des Bundes – Spezialfall Schüler- und Lehrlingsfreifahrt

Einen wesentlichen Beitrag zur Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs stellen die Mittel aus dem Familienlastenausgleichsfond für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt 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 Hinweis enthalten, unter welchem rechtlichen Titel die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt zukünftig durchgeführt werden soll. Dies lässt darauf schließen, dass das an sich hier anwendbare Rechtsinstrument einer „allgemeinen Vorschrift“ nicht zur Anwendung kommt, da der Bund lediglich gemäß §7 ÖPNRV-G als zuständige Behörde für den Schienenverkehr fungiert. Die Bestimmung des bestehenden §29 ÖPNRV-G kann unserer Ansicht nach nicht als Handlungsanweisung für eine Allgemeine Vorschrift interpretiert werden, da diese den Bestimmungen des Anhangs der EU-VO 1370/2007 nicht entspricht.

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 gibt bis jetzt allerdings keinen Hinweis darauf, dass ein diesbezügliches Verfahren bei der EU-Kommission eingeleitet worden wäre.

Die Regelungen zur Durchführung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt sind allerdings ein so zentraler Einflussfaktor für den öffentlichen Verkehr insgesamt, dass ohne genaue Regelungen bzw. Bekanntgabe der zukünftigen Vorgangsweise keine rechtssichere Neustrukturierung möglich ist.

Empfehlung

Die Steirische Verkehrsverbund GmbH ist immer für eine umfassende Reform des ÖPNV in Österreich eingetreten. Unserer Auffassung nach erfordert dies klare Zuständigkeiten und zugleich die Bündelung von Finanzierung und Verantwortung für das Gesamtsystem ÖPNV bei den Aufgabenträgern (Länder, Städte/Gemeinden). Diese müssen in die Lage versetzt werden, dass sie ihre diesbezüglichen Aufgaben nach den Grundsätzen von Sparsamkeit, Transparenz, Rechtssicherheit und Effizienz wahrnehmen können. Dies erfordert jedenfalls eine umfassende Novellierung von ÖPNV-G und KFLG. Unserer Ansicht nach wäre die vor einem Jahr in Kraft getretene EU-VO 1370/2007 zeitlich und inhaltlich ein optimaler Anknüpfungspunkt gewesen. Dies wird jetzt offensichtlich nicht bzw. nicht in ausreichendem Maße genutzt, was wir bedauern.

Unabhängig davon, welchen Weg die örtlich zuständigen Behörden für den ÖPNV in ihrem Zuständigkeitsbereich letztlich verfolgen wollen, sollte der Gesetzgeber folgende Festlegungen treffen:

- Form der Erlassung einer Allgemeinen Vorschrift, zulässige Regelungsinhalte und Rechtsschutz
- Festlegung der zuständigen Behörden für Tarifmaßnahmen und Maßnahmen im Leistungsangebot und deren Verhältnis untereinander (insbesondere Länder und Gemeinden)
- Rechtsform der Mittelbereitstellung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt

- Diskriminierungsfreie und transparente Regelungen zur Vergabe von Konzessionen, insbesondere im Fall von mehreren Bewerbern samt den daraus entstehenden Rechtsfolgen für den ausgewählten Konzessionär
- Klare und unternehmensneutrale Struktur der Bereitstellung der Bundesmittel samt mehrjähriger Bindungswirkung

Es wird ersucht, diese gemeinsame Stellungnahme in beiden Begutachtungsverfahren zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen
Steirische Verkehrsverbund GmbH

Dr. Alfred Hensle e.h. ppa. Mag. Reinhard Hofer e.h.