

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-13.000/0002-I/PR3/2015
DVR:0000175

Wien, am 17. April 2015

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Willi, Freundinnen und Freunde haben am 18. Februar 2015 unter der **Nr. 3706/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Mehrwert durch geplante Novelle des ÖPNRV-Rechts gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich – einleitend - wie folgt:

Auf Grund der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (PSO), die mit 3. Dezember 2009 in Kraft getreten ist, sind die Mitgliedstaaten dazu angehalten – ungeachtet der Tatsache, dass o.a. Verordnung unmittelbare Durchgriffswirkung auf nationaler Ebene entfaltet – die entsprechenden nationalen Bestimmungen im Einklang zu den EU-rechtlichen Vorgaben dementsprechend anzupassen.

Unter diesem Aspekt wurden seitens meines Ressorts umgehend darauf abzielende Novellen zum ÖPNRV-G 1999 und KfIG vorbereitet, die noch im Herbst des Kalenderjahres 2010 dem allgemeinen Begutachtungsverfahren unterzogen wurden, nicht zuletzt um raschstmöglich eine entsprechende Rechtssicherheit unter den am österreichischen ÖPNV-Markt beteiligten Akteuren zu gewährleisten.

Unter zahlreichen Akteuren gab es jedoch gerade anfänglich sehr unterschiedliche und teilweise konträre Auffassungen zu diesem Entwurf. Seitens des bmvit wurden daher zur Erzielung eines rechtskonformen Konsenses zahlreiche Einzelgespräche mit den unterschiedlichen Interessensgruppen geführt, wobei die verschiedenen Vorstellungen und Anforderungen teilweise unter Einbeziehung des Verfassungsdienstes des Bundeskanzleramtes jedenfalls auch rechtlich noch abzuklären waren. Insgesamt hat mein Ressort über 50 (!) Gespräche mit den einzelnen Institutionen geführt, nicht um zuletzt den Anforderungen und Wünschen der einzelnen Institutionen im Rahmen der vorgesehenen bundesgesetzlichen Adaptierungen bestmöglich gerecht zu werden. Zwischenzeitig konnten die zentralen Punkte, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der PSO stehen, geklärt werden, sodass die entsprechenden adaptierten Entwürfe für die Novellen zu ÖPNRV-G 1999 und KfIG fertiggestellt und auch schon dem Parlament zur weiteren Behandlung zugeführt werden konnten.

Vorrangiges Ziel der vorliegenden Gesetzesvorhaben ist jedenfalls die Anpassung an die PSO, um einen möglichst raschen Gleichklang zu den EU-rechtlichen Vorgaben und entsprechende Rechtssicherheit zu schaffen.

Der Vollständigkeit halber darf noch angeführt werden, dass die gemäß Artikel 5 Absatz 7 PSO normierte Verpflichtung der Mitgliedstaaten, für die gemäß Artikel 5 Absatz 2 bis 6 getroffenen Entscheidungen einen wirksamen und raschen Rechtsschutz sicherzustellen, auf Grund der derzeit vorhandenen gesetzlichen Grundlagen in Österreich aus Sicht des Bundeskanzleramtes und auch der Gerichte zur Gänze gegeben sind, sodass diesbezüglich kein weiterer gesetzlicher Handlungsbedarf (im Rahmen der gegenständlichen Regelungsvorhaben) vonnöten ist.

Zu den Fragen im Einzelnen:

Zu Frage 1:

- *Sind im Zusammenhang mit den Widersprüchen zwischen PSO-VO der EU und dem österreichischen ÖPNRV- und Kraftfahrlinien-Recht EU-Vertragsverletzungsverfahren anhängig? Wenn ja, welcher Änderungsbedarf im innerstaatlichen Recht resultiert daraus?*

Im Zusammenhang mit den Widersprüchen zwischen PSO und dem ÖPNRV-G 1999 und KfIG sind keine EU-Vertragsverletzungsverfahren anhängig.

Für den Bereich des Kraftfahrlinienrechts ist festzuhalten, dass die geltende Rechtslage der uneingeschränkten Anwendung der PSO in keiner Weise entgegensteht. Um jedoch eine optimale und rechtssichere Anwendung der Bestimmungen dieser Verordnung zu ermöglichen und die damit zusammenhängenden Verwaltungsabläufe effizienter zu gestalten, werden einige Anpassungen im Bereich des Kraftfahrliniengesetzes vorgenommen. Diese Anpassungen betreffen hauptsächlich:

- Bestimmungen über die Antragstellung und deren Fristen samt Übergangsbestimmung,
- eine Differenzierung der Gründe und Verfahrensanweisungen für eine mögliche Abweisung eines Konzessionsansuchens, um auch einen Schutz für Verkehrsdienstleistungen, die mittels Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln finanziert werden (nicht-kommerzielle Verkehrsdienste), zu erzielen und so einen effizienten Einsatz von öffentlichen Mitteln zu gewährleisten,
- die Möglichkeit der Feststellung der Straßeneignung bereits vor Einleitung eines Vergabeverfahrens (Verfahrenserleichterung),
- die Anpassung des Geltungszeitraumes für Konzessionen an die Möglichkeiten der Verordnung,
- die Möglichkeit der Unterauftragsvergabe bei im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsverträgen bestellten Verkehrsdiensten,
- die Möglichkeit der Betriebspflichtenthebung bei Wegfall der Vertragsgrundlage,
- die Möglichkeit für die Konzessionsbehörden, Konzessionen auf kürzere Laufzeiten als die beantragten zu erteilen, wenn dies für die konkreten Ziele der Bundes- und Landesplanung zweckdienlich ist (bei ihren Maßnahmen haben die Konzessionsbehörden die Interessen der Unternehmen in angemessener Weise zu berücksichtigen),
- als zusätzlicher Grund für das Erlöschen einer Konzession für einen bestellten Verkehr wird die vorzeitige Beendigung des Verkehrsdienstvertrages normiert.

Zu den Fragen 2 und 3:

- Werden Sie 2015 einen Vorschlag für eine ÖPNRV-G-Novelle zum Anpassungsbedarf im Zusammenhang mit der PSO-Verordnung der EU von 2007 vorlegen?
- Wenn ja, bis wann soll diese Vorlage erfolgen?

Die Novelle zum ÖPNRV-G 1999 (gemeinsam mit den Änderungen zum KfIG) wurde am 9. April vom Verkehrsausschuss beschlossen.

Zu Frage 4:

- Beabsichtigen Sie
 - a) eine reine Textangleichung an den Wortlaut der EU-VO,
 - b) zusätzlich zu a) die konkrete Umsetzung einzelner etwas unscharf formulierter Elemente der PSO-VO zwecks unmissverständlicher Klarstellung,
 - c) eine über diese weitestgehend formalistische Umsetzung im Sinne von a) und b) hinausgehende Anpassung der Systematik des österreichischen ÖPNRV-Rechtes an die ratio legis der EU-PSO-VO?

Zu a) und b):

Im Rahmen der Novelle zum ÖPNRV-G 1999 wird keine „reine Textangleichung“ an den Wortlaut der PSO vorgenommen.

Da die (bisherige) Unterscheidung in eigenwirtschaftliche und gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste nicht mehr den Anforderungen der PSO entspricht, sind die Begriffsdefinitionen für die Erbringung von Ausgleichszahlungen im Rahmen dieses Regelungsvorhabens neu auszurichten. Im neu vorgesehenen § 3 Abs. 2 wird die Begriffsdefinition der kommerziellen Verkehrsdienste eingeführt. Unter einem kommerziellen Verkehrsdienst ist jener zu verstehen, der weder gänzlich noch teilweise durch Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln finanziert wird. Ein nicht-kommerzieller Verkehr im Sinne des neu vorgesehenen § 3 Abs. 3 liegt dann vor, wenn eine den Verkehrsdienst finanzierenden Zahlung an ein Verkehrsunternehmen gänzlich oder teilweise aus öffentlichen Mitteln gespeist wird.

Mit diesen neu geschaffenen Begriffsdefinitionen wird eine unmissverständlich klare Abgrenzung zwischen Verkehrsdiensten, die einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (im Sinne der PSO) unterliegen, und jenen Verkehrsdiensten, die ohne Zuzahlung von Mitteln der öffentlichen Hand betrieben werden, geschaffen.

Zu c):

Gegenstand der Novelle ist neben der Neufassung von Begriffsdefinitionen im Einklang zur PSO vor allem die Schaffung von Regelungen, die eine bestmögliche Effizienz der für den Betrieb des öffentlichen Personennah- und -regionalverkehr bundesweit eingesetzten öffentlichen Mittel gewährleisten, um auch in diesem Zusammenhang (auf nationaler Ebene) entsprechende Rechtssicherheit und Klarheit im Verhältnis zu den der EU-rechtlich geforderten Transparenzvorgaben zu schaffen. So ist beispielsweise die Einrichtung einer neutralen Stelle vorgesehen, die zwecks Transparenz die entsprechenden öffentlichen Finanzierungsbeiträge für den Betrieb sämtlicher Verkehrsdienste erfasst, womit ein geeignetes Instrument zur Überwachung der verkehrspolitischen Wirksamkeit der eingesetzten Finanzmittel und der Qualitätskontrolle geschaffen wird.

Darüber hinaus gehende (nicht im Zusammenhang mit der PSO stehende) Themenbereiche sind – wie bereits in der Einleitung dargelegt – nicht Gegenstand des konkreten legislativen Vorhabens.

Zu Frage 5:

- *Werden Sie im Sinne von Frage 3 c) in Ihrem Vorschlag die klare Verankerung der Städte als Aufgabenträger in ÖPNRV-G und KfIG vorsehen?*

Es darf darauf hingewiesen werden, dass sowohl Länder als auch Gemeinden als Aufgabenträger für die Nah- und Regionalverkehrsplanung bereits in der jetzigen gültigen Fassung des ÖPNRV-G 1999 explizit verankert sind. Durch die derzeitige Formulierung ist sichergestellt, dass die Länder und Gemeinden (bzw. Städte) ihre als Aufgabenträger zugewiesenen Aufgaben in einem Ausmaß wahrnehmen können, das für eine ordnungsgemäße und zweckorientierte Erledigung erforderlich ist. Diese Vorgehensweise sollte durch bundesgesetzliche Regelungen weder begrenzt noch beschnitten werden. Auch in Bezug auf Art und Weise der Aufgabenerfüllung sind den regionalen Gebietskörperschaften seitens des ÖPNRV-G 1999 keine Einschränkungen auferlegt.

Eine klare und ausdrückliche Verankerung sämtlicher regionaler Gebietskörperschaften als Aufgabenträger ist jedenfalls bereits zum jetzigen Zeitpunkt im ÖPNRV-G 1999 gegeben. Eine

unter diesem Aspekt aufzugreifende legistische Änderung bzw. Ergänzung ist daher aus Sicht des Verkehrsressorts nicht erforderlich.

Zu Frage 6:

- *Werden sie die nötige Strukturreform hinsichtlich der Zusammenarbeit der Aufgabenträgerebenen vorsehen?*

Eine Strukturreform hinsichtlich „der Zusammenarbeit der Aufgabenträgerebenen“ ist im Rahmen des gegenständlichen Regelungsvorhabens zum ÖPNRV-G 1999 nicht vorgesehen.

Zu Frage 7:

- *Werden Sie die Sicherstellung einer faktischen Gestaltbarkeit des öffentlichen Verkehrssystems in den Städten durch diese als Aufgabenträger (Erteilung Konzessionen) vorsehen?*

Hinsichtlich der Zuständigkeit und der Gestaltbarkeit des öffentlichen Personennah- und –regionalverkehrs wird auch auf die diesbezüglichen Bestimmungen des ÖPNRV-G 1999 verwiesen wie sie unter der Beantwortung zu Frage 5 dargelegt sind. Grundsätzlich ist hierzu festzuhalten, dass Konzessionen für Kraftfahrlinienverkehre – sofern es sich nicht Linienverkehre im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge handelt – auf Initiative des Unternehmers zu beantragen sind. Handelt es sich jedoch um Linienverkehre im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge, so folgt die Erteilung der Konzession dem Vergabeverfahren, d.h., dass der zu erbringende Verkehrsdienst vom Aufgabenträger im Vergabeverfahren definiert wird und nach erfolgter Auftragserteilung im Vergabeverfahren die Konzession dem jeweiligen Personenkraftverkehrsunternehmer, der den Auftrag erhalten hat, zu erteilen ist, wobei Laufzeit und Inhalt der Konzession dem Verkehrsdienstvertrag zu entsprechen haben.

Zu Frage 8:

- Werden Sie die Sicherstellung einer verlässlichen Finanzierungsperspektive als unverzichtbare Basis für Planungs- und Finanzierungssicherheit im Öffentlichen Personennah- und –regionalverkehr vorsehen?

Im Rahmen der Novellen kommt es seitens des Bundes zu keinem Eingriff in bestehende Strukturen zur Finanzierung des Betriebs des öffentlichen Personennah- und -regionalverkehrs kommen wird und die bestehenden Bundesmittel jedenfalls gesichert sind. Die Bundesmittel für den öffentlichen Personennah- und -regionalverkehr sind in den letzten Jahren betragsmäßig substantiell gestiegen und für die weiteren Jahre im betreffenden Bundesfinanzrahmengesetz verankert. Der Bund ist seiner Finanzierungsverantwortung für seine im ÖPNRV-G 1999 festgelegten Aufgaben jedenfalls immer ausreichend (über das vorgesehene gesetzliche Mindestmaß hinaus) nachgekommen.

Alois Stöger

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Datum	2015-04-17T10:40:04+02:00
	Seriennummer	1536119
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	gsictk0Lh/H15Zytq0oQwoQSb2yLm4FFNheuuBXinRQ4fXKa5hMZ/9s4YmC/a4woi8J2YsZb9a09YwWHT1L9Jsd0+7Uzfzd3cf9oD1WJo4W5YrpNmHQDOHO1eZ4HEds+It42/uB+GNUc6vwUVAQAtyl6TWcbBt/iJ4WULU0Jyb1pWU7Ynq+GHeNHjuxM9O5pYqz45pBKFE2Sh+AR/JY5LLvagSeSflGyeIxyZM36yCfgL+AEUnwplAC5PC6QQMYjrAxojYi+td6wwlbpUfxNe8/LDcJ6Rs0t/IFXWab/N0ux0d/sqt07Elft+O2DdyN1WVVLgF5KkXhMdGotQ6g==	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	