

2046 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XX. GP

Bericht des Verkehrsausschusses

über den Antrag 1132/A der Abgeordneten Rudolf Parnigoni, Mag. Helmut Kukacka und Genossen betreffend ein Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 – ÖPNRVG 1999),

über den Antrag 1119/A(E) der Abgeordneten Mag. Helmut Kukacka, Rudolf Parnigoni und Genossen betreffend die nachhaltige Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs,

über den Antrag 325/A(E) der Abgeordneten Mag. Helmut Kukacka und Genossen betreffend Vorlage eines Nahverkehrsfinanzierungsgesetzes,

über den Antrag 932/A(E) der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser und Genossen betreffend Struktur- und Finanzierungsreform des öffentlichen Verkehrs,

über den Antrag 248/A(E) der Abgeordneten Rudolf Anschöber und Genossen betreffend Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs,

über den Antrag 276/A(E) der Abgeordneten Rudolf Anschöber und Genossen betreffend finanzielle Absicherung des öffentlichen Personennahverkehrs durch ein Nahverkehrsfinanzierungsgesetz auch nach Streichung von Geldern aus dem Familienlastenausgleichsfonds (FLAF) und

über den Antrag 1069/A(E) der Abgeordneten Theresia Haidlmayr und Genossen betreffend barrierefreier öffentlicher Personennah- und -fernverkehr

Der am 16. Juni 1999 eingebrachte Antrag 1132/A ist wie folgt begründet:

Die Struktur des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs war in den letzten Jahrzehnten einem erheblichen Wandel unterworfen. Um den Anforderungen eines gut funktionierenden Systems zu entsprechen und vor allem damit verbunden den Zugang der Kunden zum öffentlichen Verkehr zu erleichtern, wurden im Laufe der letzten Jahre neue Kooperationsformen im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr gestaltet. Die Gründung von Verkehrsverbänden war zwar ein wesentlicher Bestandteil für eine positive Entwicklung im Verkehrsbereich, die auch der erhöhten Sensibilität gegenüber der Umwelt Rechnung trägt, gleichzeitig haben aber strukturelle Probleme und steigende Finanzierungskosten der öffentlichen Hand, verbunden mit gleichzeitigen Forderungen der regionalen Gebietskörperschaften nach Verdichtung und Ausbau der Verkehrsleistungen sowie die veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen innerhalb der Europäischen Union die Grenzen der derzeitigen Entwicklung und die Notwendigkeit zur Neugestaltung des Gesamtsystems im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr (ÖPNRV) aufgezeigt.

Um den Anforderungen eines gut funktionierenden Verkehrsnetzes besser Rechnung tragen zu können und einen effizienten Mitteleinsatz unter weitgehender Vermeidung von Finanzierungslücken zum Nachteil der Teilnehmer am öffentlichen Verkehr zu gewährleisten, ist daher eine Weiterentwicklung der unterschiedlichen Verbundmodelle unter gemeinsamen Rahmenbedingungen unerlässlich, was auch durch die im Auftrag des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr durch das Institut für Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik (IFIP) an der Technischen Universität Wien erstellte Studie

für ein effizientes Modell der Beteiligung des Bundes an Verkehrsverbänden und Neugestaltung des ÖPNRV verdeutlicht.

Aufbauend auf die Ergebnisse dieser Studie wurden die einzelnen Bestimmungen für dieses Bundesgesetz konzipiert.

Ziel dieses Bundesgesetzes ist es, durch Schaffung klarer Strukturen für die Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs einen konsequenten Übergang zum Bestellerprinzip bei nicht eigenwirtschaftlich erbrachten Verkehrsdiensten (Verträge über Verkehrsdienste) unter gleichzeitiger Regelung der Finanzierungsmechanismen und damit ein verbessertes Angebot im ÖPNRV zu erreichen.

Die Umstellung der Organisation des ÖPNRV wird nicht sofort mit Wirksamkeit dieses Gesetzes möglich sein, es werden aber zumindest innerhalb der nächsten fünf Jahre die entsprechenden ergänzenden Rahmenbedingungen zu setzen sein.

Da gemäß Artikel II des Bundesgesetzes vom 14. Juli 1994, BGBl. Nr. 519/1994, Unternehmen, die Eisenbahnen und Kraftfahrlinien ausschließlich im Stadt- und Vorortverkehr betreiben, vom Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 vom 20. Juni 1991 derzeit ausgenommen sind, sind die Bestimmungen über Verkehrsdienstverträge (Bestellungen) für diese nicht anwendbar; es handelt sich hierbei um Auftragsverkehre mit entsprechend anders gelagerter Finanzierungsorganisation. Der Abschnitt IV dieses Bundesgesetzes sieht daher unterschiedliche Finanzierungsmaßnahmen vor. Die Beihilfenregelungen gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 543/97 vom 17. März 1997 werden nicht berührt, zumal diese zu ihrer Rechtswirksamkeit keiner Umsetzung bedürfen.

Die Aufnahme von Bestimmungen über Infrastrukturfinanzierung ist in diesem Gesetz nicht zweckdienlich. Einerseits haben die Erfahrungen mit der Regionalisierung in der Bundesrepublik Deutschland mit undifferenzierter Zurverfügungstellung von finanziellen Mitteln sowohl für Infrastruktur als auch für die Erbringung von Verkehrsdiensten Probleme aufgezeigt, andererseits ist die Infrastrukturfinanzierung in Österreich sowohl hinsichtlich der Straße als auch der Schiene in anderen normativen Bestimmungen festgelegt. Schließlich entspricht eine getrennte Darstellung von Infrastrukturfinanzierung und Finanzierung von Verkehrsdiensten ohne Möglichkeit von Transfers von oder zu anderen Unternehmensbereichen auch den Zielsetzungen der EU.

Die kompetenzrechtlichen Grundlagen ergeben sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 8 und 9 sowie Art. 17 Bundes-Verfassungsgesetz, dem Finanz-Verfassungsgesetz 1948 sowie EU-Sekundärrecht.

Zu Abschnitt I:

Zu § 1:

Diese Bestimmung definiert Ziel und Zweck des Gesetzes, dessen inhaltliche Vorgaben mit den Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates über das Vorgehen der Mitgliedstaaten beim dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffverkehrs in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 vom 21. Juni 1991 (in der Folge VO 1893/91 genannt) sowie mit den Empfehlungen des Grünbuches der Europäischen Kommission "Das Bürgernetz – Wege zur Nutzung des Potentials des öffentlichen Personenverkehrs in Europa" vom 29. November 1995 in Einklang stehen.

Es sollen die gesetzlichen Grundlagen für die Neugestaltung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs mit dem Ziel geschaffen werden, unter Stärkung der wirtschaftlichen Substanz und Eigenverantwortlichkeit der Verkehrsunternehmen den individuellen Kundennutzen im Interesse der Daseinsvorsorge der Bevölkerung, aber auch die ökologischen Aspekte durch Optimierung des öffentlichen Verkehrs zu berücksichtigen.

Zu § 2 Abs. 1:

Entspricht Art. 1 Abs. 2 der VO 1893/91. Unter Stadtgebiet ist auch ein Gemeindegebiet zu verstehen.

Unternehmen, die ausschließlich Stadt- und Vorortverkehre betreiben, sind derzeit gemäß Art. II des Bundesgesetzes Nr. 519 vom 14. Juli 1994, BGBl. Nr. 519/94, vom Anwendungsbereich der VO 1893/91 ausgenommen.

Zu § 2 Abs. 2:

Entspricht Art. 1 Abs. 2 der VO 1893/91. Unter Region wird, ausgenommen der Bundeshauptstadt Wien, grundsätzlich ein Bundesland verstanden. Bei der Zuordnung als Regionalverkehr kann auch der

2046 der Beilagen

3

Aspekt des Zweckes der Inanspruchnahme des Verkehrsmittels im Vordergrund stehen, wenn er beispielsweise überwiegend dem Berufs-, Einkaufs-, Schüler- und Lehrlingsverkehr oder ähnlichem dient.

Zu § 3 Abs. 1:

Die Definition entspricht der VO 1893/91. Demgemäß kann ein Verkehrsdienst sowohl die Erbringung einer Verkehrsleistung zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung als auch die Beförderung von bestimmten Personengruppen zu besonderen Tarifen (zB Verbundtarife, Sondertarife für bestimmte Gruppen von Reisenden) darstellen.

Zu § 3 Abs. 2 und 3:

Die Unterscheidung in gemeinwirtschaftliche und eigenwirtschaftliche Verkehrsdienste ist erforderlich, da einige Bestimmungen dieses Bundesgesetzes auf Verkehrsleistungen, deren Kosten aus Tariferlösen welcher Art immer erwirtschaftet werden können und somit einer zusätzlichen Finanzierung durch die öffentliche Hand oder durch private Dritte nicht bedürfen, keine Anwendung finden. Durch ein Verkehrsunternehmen erwirtschaftete Marketing Erlöse, die auf selbstfinanzierte Marketingmaßnahmen zurückzuführen sind, sind diesfalls Tariferlösen gleichzustellen.

Unter verbundbedingten Fahrpreisersätzen sind die zur Abdeckung der Durch- und Abtarifierungsverluste derzeit geleisteten Finanzierungsbeiträge der Gebietskörperschaften oder Dritter an die Verkehrsunternehmen, unter Sondertarifen sonstige Ermäßigungen für bestimmte Gruppen von Reisenden gemäß § 30, unter sonstigen Verträgen ua. solche zwischen dem Bundesminister für Umwelt, Jugend und Familie und den Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbänden auf Grundlage der Bestimmungen des Familienlastenausgleichsgesetzes zwecks Abgeltung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt zu verstehen.

Zu § 4:

Die Kooperation von Verkehrsunternehmen im Sinne dieser Gesetzesstelle im Zusammenwirken mit einer von Verkehrsunternehmen unabhängigen Organisationseinheit ist eine Voraussetzung für eine auf kontrollierte Stärkung der Substanz und Eigenverantwortung der Verkehrsunternehmen aufbauende nachfragegerechte Gestaltung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs. Die Definition entspricht der herrschenden Lehre, eine Aussage über die Organisation und Administration wird an dieser Stelle nicht getroffen. Der Gemeinschaftstarif (Verbundtarif) soll die Benützung aller, dem jeweiligen Verkehrsverbund angehörenden Verkehrsmittel mit einer einzigen Fahrkarte (Zeitkarte) ermöglichen.

Die zur Erreichung der Zielsetzungen (Optimierung des Gesamtangebotes des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs, Gemeinschaftstarif) notwendige Beziehung zwischen Auftraggeber und finanzierender Stelle, Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft und Verkehrsunternehmen ist auf Basis privatrechtlicher Verträge darzustellen.

Zu § 5:

Um den Zielsetzungen eines optimierten Personennah- und Regionalverkehrs entsprechen zu können, ist auch die Beachtung und Förderung alternativer Betriebsformen gerade in dünn besiedelten Gebieten oder zu Schwachlastzeiten als bedarfsorientierte Ergänzung zum allgemein öffentlichen Schienen- oder Kraftfahrlinienverkehr in Erwägung zu ziehen.

Zu § 6:

In Entsprechung der mit VO 1893/91 gegebenen Möglichkeiten wurden mit Bundesgesetz vom 14. Juli 1994 diejenigen Unternehmen, die ausschließlich Stadt- und Vororteverkehr betreiben, vom Anwendungsbereich der VO ausgenommen, wobei es unerheblich ist, ob diese Verkehre eigenwirtschaftlich oder gemeinwirtschaftlich sind. Dies bedeutet, daß diese Verkehre als Auftragverkehre anzusehen sind und die Bestimmungen der zitierten VO über Verkehrsdienstverträge sowie Ausschreibungen keine zwingende Anwendung finden. Dementsprechend sind auch die Finanzierungsregelungen in Abschnitt IV differenziert dargestellt.

Zu §§ 7 bis 13:

Diese Bestimmungen stellen die Aufgaben der Gebietskörperschaften im Zusammenhang mit der Finanzierung und Planung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs dar und entsprechen im wesentlichen der bisherigen Praxis. Grundsätzlich wird davon ausgegangen, daß auf Grund der in diesem Gesetz vorgesehenen strukturellen und organisatorischen Weiterentwicklung des Nah- und Regionalverkehrs entsprechende Rationalisierungspotentiale genutzt werden, die zumindest für den

derzeitigen Umfang und Standard an Verkehrsdiensten keine zusätzlichen Mitteleinsätze erfordern. Durch entsprechende Optimierung der Verkehrsdienstleistungen ist allerdings eine Umschichtung, gegebenenfalls ein Freiwerden von Mitteln für Verbesserungen und qualitätssteigernde Maßnahmen wünschenswert. Allgemeine Kostenerhöhungen sollten, soweit dies für Fahrgäste zumutbar ist, durch adäquate Tarifmaßnahmen ausgeglichen und zusätzliche finanzielle Mittel gleichzeitig für eine Verbesserung des Angebotes herangezogen werden.

Zu § 7:

Bestellte Leistungen sind jene Leistungen, die gemäß § 3 des Bundesbahngesetzes 1992 und gemäß § 2 des Privatbahngesetzes vom Bund bestellt und bezahlt werden. Erbrachte Leistungen sind jene Leistungen, die im Schienenpersonennah- und Regionalverkehr (nicht im Fernverkehr) darüber hinaus erbracht werden.

Die Bundesmittel für die Finanzierung des Grundangebotes sind in § 26 Abs. 1 dargestellt. Im Fahrplanjahr 1999/2000 bestehende, durch Leistungsabgeltung aus anderen Bereichen ausgeglichene Fehlbeträge fallen nicht in den Aufgabenbereich der Länder.

Die Ausnahme bezieht sich auf das durch die Länder zu sichernde Grundangebot auf Basis der vor Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes mit Verkehrsunternehmen abgeschlossenen privatrechtlichen Verträge. Die in den einzelnen Verträgen angeführten Leistungen sind weiterhin ausschließlich durch die betreffenden Länder abzugelten. Eine Refinanzierung und Wertsicherung der für die Grundversorgung durch die Länder zur Verfügung gestellten Finanzmittel durch den Bund erfolgt nicht. Die weitere Ausnahme bezieht sich auf die durch die Gemeinden (Städte) erfolgte Sicherung des Grundangebotes für solche Verkehrsunternehmen, die ausschließlich Stadt- und Vorortverkehre welcher Art immer betreiben. Die Regelungen des § 24 werden durch diese Bestimmung nicht berührt.

Zu § 8:

Dies stellt die Grundlage für die Planungsmaßnahme gemäß den Bestimmungen der §§ 11 und 13 dar.

Zu § 9:

Unter Leistungen, die nicht unter das Grundangebot gemäß § 7 fallen, sind etwa Fahrpreisersätze gemäß §§ 30f und 30j des Familienlastenausgleichsgesetzes oder Zuschüsse Dritter zu Verkehrsdiensten, beispielsweise für besondere Ortstarife, Zuschüsse für Einkaufsfahrten oder ähnliches zu verstehen.

Zu § 10 Abs. 1:

Die Bestimmung bezieht sich auf Kraftfahrlinien der Post und Telekom Austria AG. Während zum genannten Stichtag bundesweit Forderungen der Post in Höhe von insgesamt 115 Millionen Schilling vorliegen, sind bei den Kraftfahrlinien der Österreichischen Bundesbahnen bundesweit insgesamt keine Verluste nachgewiesen. Die Zahlungen des Bundes beziehen sich daher auf den genannten Betrag hinsichtlich der Kraftfahrlinien der Post.

Zu § 10 Abs. 2:

Sofern zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes eine Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft noch nicht besteht, wird die Überweisung der Beträge zweckmäßigerweise an das mit den Aufgaben des Verbundes betraute Management vorzusehen sein. Die Höhe der Beträge je Verkehrsverbund ergibt sich aus schon abgeschlossenen Verträgen bzw. aus den Forderungen der Post und Telekom Austria AG je Verkehrsverbund.

Zu § 10 Abs. 3:

Im Wege einer Rücklagenbildung können die Zahlungen des Bundes auch für einen längeren Zeitraum verfügbar gemacht werden.

Die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften sind verpflichtet, die Planungen so zu gestalten, daß die Abgeltungen der Zahlungen für Verkehrsdienste reduziert werden.

Zu § 11:

Die angeführte Aufgabenzuscheidung entspricht einer langjährigen Praxis und trägt dazu bei, diese Aufgaben weiterhin dort anzusiedeln, wo sie auf Grund der Kenntnisse der örtlichen Situation und der Bedürfnisse der Bevölkerung bestmöglich erledigt werden können. Die Berücksichtigung unternehmensspezifischer Planungen der Verkehrsunternehmen, der Vermeidung von Parallelverkehren, einer Verknüpfungsverbesserung sowie der unter Abschnitt V dieses Bundesgesetzes angeführten Qualitätskrite-

rien ist im Hinblick auf eine abgestimmte Planungsoptimierung erforderlich. Dadurch soll auch in bezug auf das Grundangebot gemäß § 7 eine in jede Richtung offene, am Fahrgastnutzen orientierte Betrachtung von Verkehrsleistungen erfolgen. Umweltfreundliche, auch auf Bedürfnisse behinderter Menschen bedachtnehmende Kriterien sind ebenso wie die Belange der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt miteinzubeziehen.

Durch die Nah- und Regionalverkehrsplanungen soll auch die Grundlage für eine Transparenz von Verkehrsdiensten und für einen gezielten Mitteleinsatz geschaffen werden.

Zu § 12:

Maßnahmen im Sinne dieser Bestimmung sind solche, die im Zusammenhang mit der Erbringung von Verkehrsdiensten im öffentlichen Nah- und Regionalverkehr stehen. Dabei ist es unerheblich, ob es sich um Unternehmen handelt, die der VO 1893/91 unterliegen oder nicht. Für welche Maßnahmen die Mittel zur Verfügung stehen, ist unter dem Gesichtspunkt des Abschnittes V dieses Bundesgesetzes zu betrachten.

Zu § 13:

Diese Bestimmung steht mit den in § 11 angeführten Aufgaben im Zusammenhang und entspricht den Zielsetzungen der europäischen Verkehrspolitik sowie der Definition des Behördenbegriffes der VO 1893/91. Bei der Planung von Verkehrsdienstleistungen im Sinne dieser Bestimmung ist auf deren Finanzierbarkeit Bedacht zu nehmen.

Im Sinne dieser Bestimmung sind auch die über das Grundangebot hinausgehenden, vor Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes durch Länder (Gemeinden) vereinbarten und bezahlten zusätzlichen Verkehrsdienste zu verstehen. Verkehrsdienstverträge sind von allen finanzierenden Stellen zu unterfertigen.

Zu Abschnitt II:

Die Bestimmungen über den organisatorischen und funktionellen Aufbau und Ablauf von Verkehrsverbänden im Rahmen der nicht-hoheitlichen Verwaltung stellen lediglich Rahmenbestimmungen dar, die konkrete Ausgestaltung innerhalb dieser Rahmenvorgabe obliegt den Aufgabenträgern für Planungen gemäß § 11 dieses Bundesgesetzes.

Eine bundesgesetzliche Rahmenvorgabe ist notwendig, um unter dem – von Ländern und Gemeinden geforderten – Aspekt der Bundeseinheitlichkeit dem Kundennutzen, der ein wesentliches Ziel dieses Gesetzes darstellt, und damit verbunden dem Grundsatz des öffentlichen Interesses entsprechen zu können.

Zu § 14:

Die Bestimmung unter Abs. 1 trägt verkehrspolitischen Gesichtspunkten Rechnung, wie dies etwa derzeit beim Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) der Fall ist. Der Abschluß eines Staatsvertrages kann Voraussetzung für einen Staatsgrenzen übergreifenden Verkehrsverbund sein.

Unter Berücksichtigung der Siedlungsstrukturen ist eine Reduktion der Anzahl der Verkehrsverbände denkbar, ohne dabei jedoch den Grundsatz der Flächendeckung des Staatsgebietes zu verlassen. Im Hinblick auf die geographische Lage Österreichs ist bei entsprechenden internationalen Vereinbarungen auch eine Einbeziehung grenznaher Bereiche nicht auszuschließen.

Zu § 15:

Zweck dieser Bestimmung ist die Identifikation von an Fahrgastbedürfnissen orientierten Verkehrsverbundstrukturen. Aussagen über die Organisation der Durchführung dieser Maßnahmen werden hier nicht getroffen.

Die in Aussicht genommene Entwicklung der Verkehrsverbände und ihrer Organisationsform wird je nach den unterschiedlichen Voraussetzungen einen längeren Umstellungszeitraum erfordern, wobei einen Ansatzpunkt der in § 19 dargestellte Zeitrahmen bildet.

Zu § 16:

Um die von den Verkehrsunternehmen selbst geforderte höhere Eigen- und damit aber auch Erlösverantwortung zu stärken, werden in dieser Bestimmung Aufgabenbereiche, die im Rahmen einer Unternehmenskooperation vorstellbar sind, angeführt.

Zu § 17:

Aufbauend auf bestehenden Erfahrungswerten wird mit dieser Bestimmung zwar die Einrichtung einer eigenen Gesellschaft für die Besorgung der Aufgaben gemäß § 18 festgelegt, über die Ausgestaltung und

Rechtsform einer derartigen Gesellschaft aber keine Aussage getroffen. Dies bleibt den Aufgabenträgern gemäß § 11 vorbehalten. Neben den gesellschaftsrechtlichen Organen wird auch die Möglichkeit zur Installierung von Fahrgastbeiräten in Erwägung zu ziehen sein. Zur Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der Gesellschaft als wettbewerbs- und unternehmensneutrale Stelle ist diese unabhängig von der Kooperation der Verkehrsunternehmen einzurichten. Sollte die Gesellschaft gemäß Abs. 2 Z 2 organisiert sein, sind die wechselseitigen Rechte und Pflichten zwischen dieser und den Gebietskörperschaften (Besteller) im Rahmen eines privatrechtlichen Vertrages zu regeln.

Zu § 18:

Wesentliche Hauptaufgabe der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft ist die Kontrolle der Erfüllung der Bestimmungen der Verkehrsdienstverträge einschließlich der Qualitätskriterien, deren Koordination, gegebenenfalls die Planung von Verkehrsdiensten sowie die Erstellung von Rahmenvorgaben für die Festlegung des Gemeinschaftstarifes mit Regulatorfunktion, sofern dieser Tarif außerhalb der vorgegebenen Rahmenvorgaben und in einer nicht objektivierbaren und die Gesamterlöse nachteilig beeinflussenden Höhe festgelegt wurde.

Weitere wichtige Aufgaben der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft sind die allfällige Abwicklung von Verkehrsdienstverträgen, Leistungsbestellungen und Ausschreibungsverfahren im Auftrag sowie die Beratung des Auftraggebers für Verkehrsdienste und – wenn gewünscht – Erarbeitung eines Vorschlages für eine Nah- und Regionalverkehrsplanung durch Länder, Gemeinden oder Dritte als Grundlage für deren Leistungsbestellungen.

Die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften treten lediglich als Makler sowie über Auftrag als Besteller für den Abschluß von Verkehrsdienstverträgen (Leistungsbestellungen) auf.

Aufgaben, die originär durch die Verkehrsunternehmen selbst durchzuführen wären, können über deren Auftrag gegen Entgelt durch die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft durchgeführt werden.

Zu § 19 Abs. 1:

Durch diese Bestimmung soll sichergestellt werden, daß mit gebotener Vorsicht ein Prozeß des Überganges und der Neustrukturierung im Sinne dieses Bundesgesetzes in Gang kommt, wobei gleichzeitig ein Anreiz für Rationalisierungseffekte bei den Verkehrsunternehmen eintreten soll. Für diese Systemumstellung wird ein Zeitraum von fünf Jahren als angemessen betrachtet. Die Abgeltungen von Ab- und Durchtarifizierungsverlusten fallen jedenfalls nicht in den Bereich gemeinwirtschaftlicher Verkehrsdienstleistungen und sind auch kein Bestandteil der Alteinnahmengarantie.

Wengleich ein konsequenter Übergang zu einem Bestellprinzip mit der Möglichkeit zur Ausschreibung von Verkehrsleistungen nur bei nicht eigenwirtschaftlich erbrachten Leistungen solcher Unternehmen, die der VO 1893/91 unterliegen vorgesehen ist, bleibt im Hinblick auf eine mögliche Tarifsübsventionierung, durch die die Eigenwirtschaftlichkeit nicht geschmälert wird, der Abschluß von Verkehrsdienstverträgen auch für eigenwirtschaftlich erbrachte Leistungen nicht ausgeschlossen.

Zu § 19 Abs. 2:

Durch diese Bestimmung wird sichergestellt, daß alle zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes in den Grund- und Finanzierungsverträgen der Verkehrsverbände festgelegten Finanzierungsbeiträge bis zum Abschluß der auf Grund dieses Bundesgesetzes zu erstellenden neuen Verträge aufrechtbleiben.

Mit Abschluß der neuen Verträge stehen in den Verkehrsverbänden daher zumindest die vor Inkrafttreten dieser neuen Verträge zuletzt geleisteten Mittel des Bundes zur Verfügung, vorausgesetzt, daß auch die übrigen aus den Grund- und Finanzierungsverträgen verpflichteten Zahler ihre Beiträge in zumindest gleicher Höhe aufrechterhalten.

Zu § 19 Abs. 3:

Auf Grundlage dieser Bestimmung sollen die in den Verkehrsverbänden derzeit für die Alteinnahmensicherung verwendeten Mittel durch geeignete planerische (siehe hiezu die Ausführungen zu §§ 11 bis 13) und wettbewerbsorientierte Maßnahmen abgebaut und die dadurch frei werdenden Mittel vorrangig für den Abschluß von Verkehrsdienstverträgen (Bestellungen von Verkehrsdiensten), für Zuschüsse an Unternehmen, die vom Anwendungsbereich der VO 1983/91 ausgenommen sind sowie für qualitätsichernde Maßnahmen gemäß Abschnitt V verwendet werden.

Zu Abschnitt III:

Diese Bestimmungen entsprechen einer langjährigen verkehrspolitischen Forderung, obwohl von verschiedenen Seiten festgestellt wurde, daß in den letzten Jahren das Problem von Parallelverkehren abgenommen hat.

Die zu treffenden Entscheidungen sind in diesem Zusammenhang unter Bedachtnahme auf Kostenwahrheit und ökologische Gesichtspunkte zu sehen. Im Vordergrund der Überlegungen hat jedoch der Kundennutzen zu stehen. Unter diesen Aspekten ist auch die Frage der verkehrspolitischen Beurteilung mitzuentscheiden.

Zu § 20:

Da die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft in der Regel Vorschläge für eine Nah- und Regionalverkehrsplanung erarbeitet, erscheint es unter Wahrung des verfassungsrechtlichen Effizienzgrundsatzes der Zweckmäßigkeit auch sinnvoll, diese Institution mit der Feststellung des Vorliegens von Parallelverkehren zu betrauen.

Zu § 21:

Diese Bestimmung ist im Zusammenhang mit § 22 zu sehen, wonach die aus Abschlagszahlungen gewonnenen Einnahmen grundsätzlich weiterhin zur Verbesserung des öffentlichen Personenverkehrs verwendet werden und einen Anreiz für eine verbesserte Netzgestaltung geben sollen.

Lediglich dann, wenn eine Zuschußzahlung gemäß § 22 bzw. eine sonstige Bestellung von Verkehrsdiensten im Bereich des betreffenden Verkehrsverbundes nicht oder nicht mehr möglich oder erforderlich ist, reduzieren sich die Zahlungen der Gebietskörperschaften.

Zu § 22:

Die Zahlungen sollen denjenigen Kraftfahrlinienunternehmen zukommen, die anstelle eines nicht erforderlichen Parallelverkehrs sinnvolle Verbesserungen bei sonstigen bestehenden Verkehren oder andere aus verkehrspolitischen Gründen sinnvolle Bedienungen anbieten.

Zu § 23:

Der Zeitpunkt für das Außerkrafttreten dieser Bestimmung wurde unter Bedachtnahme auf die tatsächliche Realisierbarkeit hinsichtlich einer Beurteilung und Lösung von Parallelverkehren gewählt.

In diesem Zusammenhang ist nochmals festzuhalten, daß die Bestimmungen des gesamten Abschnittes III nur bis zur erfolgten Neuordnung der Verkehrsverbände in Kraft stehen und einen Anreiz für entsprechende Verkehrsnetzoptimierung in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen bilden sollen.

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.

Zu § 24 Abs. 1:

Diese Bestimmung stellt die Finanzmittel des Bundes dar, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes für Verkehrsdienste (nicht Infrastruktur) von Unternehmen, die vom Anwendungsbereich der VO 1893/91 ausgenommen sind, zur Verfügung stehen. Die Höhe der unter Z 2 und 3 angeführten Mittel ergibt sich grundsätzlich aus den Abrechnungen der Verkehrsunternehmungen und Verkehrsverbände zum Zeitpunkt vor dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes.

Unter Abgeltungen aus dem Titel der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt sind auch Abgeltungen für Semestertickets von Studierenden im Umfang der jeweiligen Vereinbarung zwischen den finanzierenden Stellen zu verstehen.

Zu § 24 Abs. 2:

Die Bestimmung normiert für die ab Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes nächstfolgenden Jahre unter den angeführten Kriterien einen zusätzlichen Bundesbetrag in Höhe von 20 Millionen Schilling. Darüber hinausgehende Bundesmittel bis zum Höchstbetrag von 180 Millionen Schilling sind in Abhängigkeit von den budgetären Möglichkeiten zu sehen, setzen aber jedenfalls voraus, daß seitens der Gemeinden eine entsprechende Erhöhung der eigenen Mittel erfolgt sowie die zweckgebundene

Verwendung der Finanzzuweisungen gemäß § 20 Abs. 3 Z 1 des Finanzausgleichsgesetzes nachgewiesen wird.

Die Bestimmungen des § 24 sind unabhängig davon zu sehen, ob es sich um öffentlichen Personennahverkehr auf der Schiene oder auf der Straße, um eigenwirtschaftliche oder gemeinwirtschaftliche Verkehre handelt.

Zu § 25:

Diese Bestimmung legt den Modus für die Aufteilung von zusätzlichen Finanzmitteln fest.

Zu § 26 Abs. 1:

Diese Bestimmung stellt die Finanzmittel des Bundes dar, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes für Verkehrsdienste von Unternehmen, die dem Anwendungsbereich der VO 1893/91 unterliegen, zur Verfügung stehen. Bisher für den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr eingesetzte Mittel gemäß § 20 Abs. 4 des Finanzausgleichsgesetzes stehen weiterhin für diese Zwecke zur Verfügung. Eine Verwendung der Mittel als Ersatz verbundbedingter Aufwendungen ist nur bis zur Umstellung des Gesamtsystems im Sinne des § 19 vorgesehen.

Eine Verpflichtung, die Finanzzuweisungen gemäß § 20 Abs. 4 des Finanzausgleichsgesetzes für Unternehmen, die der VO 1893/91 unterliegen, zu verwenden, ist daraus nicht ableitbar, die Verwendung für Verkehrsunternehmen, die der VO 1893/91 nicht unterliegen, ist daher auch hinkünftig zulässig. Inhaltlich wird auf die Erläuterungen zu § 24 Abs. 1 verwiesen.

Unter Sondertarifen gemäß Z 2 sind die durch den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr aus dem Titel "Öko- und Verlagerungsbonus" gewährten Tarifsубventionen für Fahrgäste der Österreichischen Bundesbahnen zu verstehen.

Zu § 26 Abs. 2:

Durch diese Regelung soll sichergestellt werden, daß bisherige Zuschüsse an Verkehrsunternehmen, die der VO 1893/91 nicht unterliegen, diesen nicht entzogen werden.

Zu § 26 Abs. 3:

Die Bestimmung normiert für die ab Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes nächstfolgenden Jahre unter den angeführten Kriterien einen zusätzlichen Bundesbetrag in Höhe von 80 Millionen Schilling. Darüber hinausgehende weitere Bundesmittel bis zum Höchstbetrag von 680 Millionen Schilling sind in Abhängigkeit von den budgetären Möglichkeiten zu sehen, setzen aber jedenfalls voraus, daß seitens des betreffenden Landes eine entsprechende Erhöhung der eigenen Mittel erfolgt und eine zweckgebundene Verwendung der Finanzzuweisungen gemäß § 20 Abs. 4 des Finanzausgleichsgesetzes nachgewiesen wird.

Im Falle des Abschlusses von Verkehrsdienstverträgen für regionale Verkehrsdienste durch Gemeinden oder Gemeindeverbände sind diese Bestimmungen sinngemäß in gleicher Weise anzuwenden.

Als zweckentsprechend ist die Mittelverwendung auch dann anzusehen, wenn sie für Verkehrsunternehmen erfolgt, die vom Anwendungsbereich der VO 1893/91 ausgenommen sind.

Zu § 26 Abs. 4:

Durch diese Bestimmungen soll die Möglichkeit geschaffen werden, Verkehrsdienste von Unternehmen, die der VO 1893/91 nicht unterliegen, zu verbessern.

Zu § 27:

Eine Umstellung der derzeitigen Zahlungsflüsse für Zwecke von Sondertarifen im Sinne des § 3 des Bundesbahngesetzes (Öko- und Verlagerungsbonus) sowie der Privatbahnförderung ist nicht vorgesehen. Ein derartiger Schritt würde die zu Lasten einer bundeseinheitlich notwendigen Vorzugsweise im Zusammenhang etwa mit der Tarifstützung von Pendlern und letztlich zu Lasten des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs gehen.

Es wird jedoch sicherzustellen sein, daß diese Zuschüsse transparent, nach Möglichkeit auch länderweise, dargestellt werden.

Zu § 28:

Die im konkreten Anlaßfall gewährte Höhe der Bundesmittel wird sich unter Berücksichtigung der budgetären Möglichkeiten insbesondere an der Erfüllung von Qualitätskriterien, entsprechender Beurteilung durch die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft sowie vor allem an dem durch den

Verkehrsdienst zu erwirkenden Kundennutzen orientieren. Zu berücksichtigen wird auch sein, ob eine entsprechende Zweckverwendung der den Ländern zugewiesenen Bundesmittel erfolgt.

Aus Abs. 2 ist ein Zwang, eigenwirtschaftlich erbrachte Verkehrsdienste, deren Kosten ausschließlich aus Tariferlösen gedeckt werden können, in die Verkehrsverbände einzubeziehen, nicht abzuleiten. Zur Optimierung des ÖPNRV ist jedoch eine möglichst lückenlose Einbindung der Verkehrsunternehmen in Verkehrsverbände erforderlich, eine finanzielle Förderung soll daher auch nur denjenigen Verkehrsunternehmen zukommen, die zu einer derartigen Optimierung im Interesse der Kunden beitragen. Unter Verbundfahrausweisen sind sowohl Einzelfahrkarten als auch Zeitkarten zu verstehen. Die Bestimmungen des Familienlastenausgleichsgesetzes bleiben davon unberührt.

Zu § 29:

Die hiezu festgelegte Bestimmung entspricht dem Stand der zwischen dem Bundesminister für Umwelt, Jugend und Familie und den Verkehrsunternehmen bzw. -verbänden geführten Gespräche. Jedenfalls werden hiezu gesonderte Verträge zwischen dem Bundesminister für Umwelt, Jugend und Familie und den Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbänden abzuschließen sein, sofern dies nicht bereits erfolgt ist. Diese Vereinbarungen sind mit unbestimmter Vertragsdauer mit erstmaliger Kündigungsmöglichkeit für das Schuljahr 2003/2004 vorgesehen. Die Bestimmungen des Familienlastenausgleichsgesetzes werden nicht berührt.

Die einmaligen Soft- und Hardwarekosten, die für die Einbeziehung der Schüler und Lehrlinge entstehen, sind nicht Gegenstand dieses Bundesgesetzes. Hinsichtlich dieser Kostentragung sind Verhandlungen zwischen den Verkehrsverbänden, dem Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie und dem Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr im Gange. Die genaue Kostentragung wird auf Grundlage der Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Umwelt, Jugend und Familie und dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr vom 6. April 1998 gesondert in einem privatrechtlichen Vertrag zu verankern sein.

Zu § 30:

Entsprechend dem Verursacherprinzip soll in klar identifizierbarer Weise die Finanzverantwortung für eine nicht verbundbedingte, erstmalig nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes erfolgte Gewährung von Sondertarifen für bestimmte Gruppen von Fahrgästen dort liegen, wo – aus welchen Motiven auch immer – derartige Sondertarife gewünscht werden.

Zu § 31:

Diese Bestimmung legt in Entsprechung der Empfehlung des Grünbuches der Europäischen Kommission "Das Bürgernetz – Wege zur Nutzung des Potentials des öffentlichen Personenverkehrs in Europa" die Voraussetzungen für eine finanzielle Bundesförderung für Verkehrsdienstverträge (Bestellung von Verkehrsdiensten) fest.

Zweck dieser Bestimmung ist die Erreichung von wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Zielen, wobei die Abstimmung der Verkehrssysteme vordringlich auf die Bedürfnisse der BürgerInnen unter besonderer Berücksichtigung sozial benachteiligter Gruppierungen, wie Kinder, Frauen und in ihrer persönlichen Mobilität beeinträchtigter Personen, zu erfolgen hat.

Durch die hier global definierten Qualitätsstandards betreffend Zugänglichkeit der Verkehrssysteme, persönliche und betriebliche Sicherheit und Fahrkomfort soll dem Fahrgast ein optimaler Zugang zum öffentlichen Verkehr gewährleistet werden.

Durch positive Umweltauswirkung infolge Reduktion von Schadstoffemissionen und Lärm soll auch dem ökologischen Aspekt Rechnung getragen werden.

Um die erforderlichen Qualitätsmerkmale und damit die Attraktivität des ÖPNRV und die notwendigen sozialen Standards nicht zu unterlaufen, ist die Einhaltung von arbeits- und sozialrechtlichen Bestimmungen sowie die Ausbildung und Qualifikation des bei den Verkehrsunternehmen mit der Betriebsführung vertrauten Personals ein besonderes Anliegen und eine wichtige Voraussetzung.

Abschnitt VI:

Diese Bestimmungen stützen sich auf die Vorgabe des Finanz-Verfassungsgesetzes 1948, wonach die Bundesgesetzgebung die Gemeinden ermächtigen kann, bestimmte Abgaben auf Grund eines Beschlusses der Gemeindevertretung auszuschreiben. Die konkrete (materiellrechtliche) Ausgestaltung der Ausschreibung obliegt den betreffenden Gemeinden selbst. Um jedoch dem verfassungsmäßig gewährleisteten Gleichheitsgrundsatz und den Forderungen der Interessenvertretungen der Gemeinden Rechnung zu tragen, ist die Verankerung bundeseinheitlicher Rahmenbedingungen in Form der im

Abschnitt VI vorliegenden Bestimmungen zweckmäßig; die Bestimmungen sind unabhängig von der Notwendigkeit entsprechender Vorgaben in den Raumordnungsgesetzen zu sehen.

Zu § 32 Abs. 1:

Unter Anschlußkosten sind Kosten für Einrichtungen zu verstehen, die eine Voraussetzung für die Führung eines Verkehrsdienstes darstellen (Haltestellen, Schienen, Straßen usw.).

Zu § 32 Abs. 2:

Grundsätzlich sind alle Betriebsanlagen von dieser Bestimmung umfaßt. Eine Begrenzung der Grund- und Geschoßflächen auf das angeführte Ausmaß soll verhindern, daß Klein- und Mittelbetriebe von der Ausschreibung einer derartigen Abgabe umfaßt werden. Die Fragen eines erhöhten Kundenstromes wird im Zusammenhang mit der Frage des Verkehrsaufkommens und daraus resultierender negativer Auswirkungen zu beurteilen sein.

Zu § 32 Abs. 3:

Ein räumliches Naheverhältnis wird dann gegeben sein, wenn für die Erreichung der aus mehreren Bauobjekten bestehenden Betriebe mit einem Verkehrsdienst das Auslangen gefunden werden kann.

Zu § 33:

Für den Fall, daß Gemeinden von der Ermächtigung der Ausschreibung der Verkehrsanschlußabgabe Gebrauch machen, sind aus Gründen der Gleichbehandlung auch sämtliche im örtlichen Wirkungsbereich der jeweiligen Gemeinde bereits bestehenden Betriebsansiedlungen von den Rechtswirkungen der Abgabe umfaßt.

Zu § 34:

Für den Fall, daß die Kosten im Wege einer entgeltlichen Benutzung durch die Fahrgäste abgegolten werden, ist die Vorschreibung einer Abgabe für den Betrieb nicht vorzusehen.

Zu § 35:

Bei Gesamtanlagen kann es zweckmäßig sein, aus Gründen der Administrierbarkeit einen Zahlungsverpflichteten zu benennen und die Aufteilung der Abgabe unter den anderen Eigentümern vertraglich zu regeln.

Zu § 36:

Durch die Bestimmung soll klargestellt werden, daß nicht nur die Standortgemeinden der jeweiligen Betriebsansiedlung, sondern auch diejenigen Gemeinden, in deren örtlichen Wirkungsbereich die Betriebsansiedlung zwar nicht fällt, die aber auf Grund des Nichtanschlusses an ein öffentliches Verkehrsmittel von den daraus resultierenden Auswirkungen betroffen sind, Beiträge zur Verbesserung der Situation in ihrem Gemeindegebiet erhalten können. Von derartigen Auswirkungen kann gesprochen werden, wenn beispielsweise für den Ab- und Zufahrtsverkehr zur betreffenden Betriebsansiedlung lediglich ein einziger Verkehrsweg zur Verfügung steht und daher in der betreffenden Gemeinde auf Grund eines außerordentlich hohen Verkehrsaufkommens, das zum überwiegenden Teil aus dem Aufkommen durch Zu- und Abfahrten einer Betriebsansiedlung resultiert, mit erhöhten Umweltbelastungen zu rechnen ist.

Zu Abschnitt VII:

Beinhaltet die Vollzugsklausel.

Darstellung der finanziellen Auswirkungen des ÖPNRV-G
(gemäß Richtlinie erlassen vom BMF am 27. Jänner 1998, AÖFV NR. 26/1998)

Finanzwirtschaftliche Darstellung

Die Darstellung der **Entstehungskosten** entfällt gemäß Punkt 3.2 fünfter Absatz.

Bruttodarstellung:

| Folgeausgaben (Angaben in Millionen Schilling) | 2000 | 2001 | 2002 | Folge- jahre (max.) | An- merkung |
|---|------|------|------|---------------------------|----------------|
| Vollzugsausgaben | | | | | |
| Personalausgaben | 0 | 0 | 0 | 0 | 1) |
| Sachausgaben | 0 | 0 | 0 | 0 | 1) |

2046 der Beilagen

11

| Nominalausgaben | | | | | |
|-----------------------------|------------|------------|------------|------------|--------|
| Förderung gemäß § 25 Abs. 2 | 20 | 40 | 80 | 180 | 2) |
| Förderung gemäß § 27 Abs. 3 | 80 | 160 | 320 | 680 | 3) |
| Förderung gemäß § 10 Abs. 1 | 115 | 92 | 69 | 0 | 4) |
| Summe | 215 | 292 | 469 | 860 | 2), 3) |

1) Hier sind die Aufwendungen anzugeben, die zur Beurteilung der Förderwürdigkeit von Finanzierungsansuchen der Gemeinden gemäß § 25 Abs. 2 ÖPNRV-G und der Länder gemäß § 27 Abs. 3 ÖPNRV-G anfallen. Die Anzahl der Anträge wird überschaubar bleiben, da die Anzahl der in Frage kommenden Gebietskörperschaften sehr gering ist. Die Laufzeiten der Förderanträge wird darüber hinaus mehrere Jahre betragen. Da hinkünftig weniger Arbeiten im Bereich der Finanzierung der Verbünde zu tätigen sind, ist davon auszugehen, daß mit den vorhandenen Personal- und Sachkapazitäten grundsätzlich das Auslangen gefunden werden kann und daher keine zusätzlichen Personal- und Sachausgaben anfallen.

Eine Aufschlüsselung der Vollzugsaufgaben auf die Länder ist mangels entsprechender Information der für den Bereich des Nah- und Regionalverkehrs bei den Ländern derzeitigen Personal- und Sachausgaben nicht möglich. Aus den vorstehend angeführten Gründen ist diesbezüglich aber auch bei den Ländern keine Erhöhung der Vollzugsausgaben gegenüber bisher zu erwarten, zumal einige der bisherigen Aufgaben von Verkehrsunternehmen übernommen werden sollten (vermehrte Eigendurchführung von Abrechnungsvorgängen).

Die Aufgabenverteilung gemäß dem ÖPNRV-G entspricht durchwegs der bisherigen Praxis, zusätzliche, bisher nicht wahrgenommene Aufgaben bei den Ländern und Gemeinden sind nicht vorgesehen.

2) Für die Förderung gemäß § 25 Abs. 2 ÖPNRV-G werden nach Maßgabe der budgetären Möglichkeiten **maximal** 50% der den Gemeinden für den öffentlichen Personennahverkehr im Jahre 1999 zugekommenen Finanzzuweisungen gemäß § 20 Abs. 3 Z 1 FAG 1997 seitens des Bundes zusätzlich zur Verfügung gestellt.

Die Auszahlung zusätzlicher Bundesmittel ist gemäß ÖPNRV-G an mehrere Bedingungen geknüpft:

- Einhaltung der Qualitätskriterien gemäß § 32;
- Einbeziehung im Verkehrsverbund gemäß § 29 Abs. 2;
- vollständige zweckentsprechende Verwendung der den Gemeinden gemäß § 20 Abs. 3 Z 1 FAG 1997 zukommenden Finanzzuweisungen (§ 25 Abs. 2);
- ein gleichhoher Betrag wird aus dem allgemeinen Gemeindebudget zusätzlich zur Verfügung gestellt (§ 25 Abs. 2);
- Bedeckung im Bundesbudget (§ 25 Abs. 2) ab 2001 ist zu verhandeln.

Es ist damit zu rechnen, daß der obige Maximalbetrag auf Grund der genannten Bedingungen erst in einigen Jahren ausgeschöpft werden kann. Für die ab Inkrafttreten des ÖPNRV-G nächstfolgenden Jahre stehen für Zwecke der Bestellerförderung gemäß § 25 Abs. 2 jedenfalls 20 Millionen Schilling auf Grund interner Umschichtungen zur Verfügung.

3) Für die Förderung gemäß § 27 Abs. 3 ÖPNRV-G werden nach Maßgabe der budgetären Möglichkeiten **maximal** 50% der den Bundesländern für den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr im Jahre 1999 zugekommenen Finanzzuweisungen gemäß § 20 Abs. 4 FAG 1997 seitens des Bundes zusätzlich zur Verfügung gestellt. Die tatsächlich erforderliche Höhe dieser zusätzlichen Bundesmittel läßt sich nur grob abschätzen.

Es ist damit zu rechnen, daß der Maximalbetrag auf Grund der in Anmerkung 2 genannten Bedingungen erst in einigen Jahren erforderlich sein wird. Für die ab Inkrafttreten des ÖPNRV-G nächstfolgenden Jahre stehen für Zwecke der Förderung gemäß § 27 Abs. 3 jedenfalls 80 Millionen Schilling auf Grund interner Umschichtungen zur Verfügung.

4) Derzeit stehen bei der PTA zur Aufrechterhaltung des Grundangebots Verträge mit den Ländern über eine Summe von 115 Millionen Schilling vor dem Abschluß. Beim Bahnbus der ÖBB gibt es keine derartigen Verhandlungen, bei den privaten Busunternehmern ist ebenfalls davon auszugehen, daß nur betriebswirtschaftlich erfolgreiche Linien betrieben wurden. Anzumerken ist, daß diese Kosten vor Ausgliederung der bundeseigenen VU zwar nicht explizit als Verkehrsausgaben, aber im Rahmen der Verlustabdeckung von Bund getragen wurden. Gemäß § 10 Abs. 4 verringern sich diese Zahlungen jährlich um ein Fünftel der Ausgangssumme.

Nettodarstellung (ohne Öko-Bonus):

| Nettoausgaben (Angaben in Millionen Schilling) | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | An- merkung |
|---|------------|------------|------------|------------|----------------|
| Folgeausgaben | 215 | 292 | 469 | 646 | s. o. |
| Folgeeinnahmen | 0 | 0 | 0 | 0 | 5) |
| Kompensationsmaßnahmen | 0 | 0 | 0 | 0 | 6) |
| Ausgabeneinsparungen | | | | | 7) |
| Verbundzuschuß | - 17 | - 34 | - 51 | - 69 | 8) |
| Summe | 198 | 258 | 418 | 577 | 9) |

5) Im ÖPNRV-G sind keine budgetwirksamen Einnahmen vorgesehen.

12

2046 der Beilagen

6) Die vorhandenen Personal- und Sachkapazitäten werden hinkünftig weniger bei der Abwicklung der Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen und der Verbünde jedoch mehr beim Vollzug des ÖPNRV-G eingesetzt werden müssen (siehe Anmerkung 1). Einsparungen aus verwaltungsorganisatorischen Kompensationsmaßnahmen gemäß Punkt 3.4 erster Absatz der Richtlinie des BMF vom 27. Jänner 1998 sind daher nicht zu erwarten.

Im Bereich der Länder und Gemeinden sind verwaltungsorganisatorische Kompensationsmaßnahmen möglich, sofern bisher durch die Länder getätigte Aufgaben an Verkehrsverbundgesellschaften übertragen werden und der daraus resultierende Personal- und Sachaufwand nicht budgetwirksam ist.

7) Es sind keine wegfallenden Einnahmen möglich, weshalb hier nur Ausgabeneinsparungen angeführt sind.

8) Unter der **Voraussetzung der in den derzeitigen Verbundverträgen** (privatrechtliche Verträge des BMWV mit den Ländern zur Finanzierung der Verkehrsverbünde) **vorgesehenen Wertsicherung der Alteinnahmen der Verkehrsunternehmen** (derzeit durchschnittlich 2,5% im Jahr), die zumindest bis zur Neufassung bzw. Änderung dieser Verträge zu gewährleisten sind und bei gleichbleibender Abgeltung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt würde sich auch unter der Einrechnung möglicher Tarifeinnahmenschwäche (auf Grund der Preiselastizitäten derzeit zirka nur 1% im Jahr erreichbar) steigende Verbundzuschüsse ergeben, die im Hinblick auf die Neugestaltung der Verträge im Zusammenhang mit den Bestimmungen des ÖPNRV-G reduzierte Steigerungsraten erwarten lassen (Entfall der Valorisierung für Schüler- und Lehrlingseinnahmen, Umstellung der Indexsicherung, Durchforstung von Leistungen usw.).

| Verbund (in Millionen Schilling) | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|-------------------------------------|------|------|------|------|------|
| Verbundzuschuß Bund | 660 | 677 | 694 | 711 | 729 |

9) Die Kosten der gemeinwirtschaftlichen Leistungen gemäß § 3 des Bundesbahngesetzes 1992 sowie für Leistungen der Privatbahnen können nicht mit der allgemeinen Kostensteigerung der letzten Jahre fortgeschrieben werden. Durch bereits eingeleitete Maßnahmen ist auch in diesem Bereich mit Rationalisierungseffekten zu rechnen, die derzeit zahlenmäßig nicht darstellbar sind.

Ein Bundesbetrag von 100 Millionen Schilling ist durch interne Umschichtungen als gesichert anzusehen, Ausgaben für Bestellerförderung nach §§ 25 Abs. 2 und 27 Abs. 3 sind nur nach Maßgabe der budgetären Bedeckung für diesen Zweck verfügbar. Weiters stehen zusätzliche Bundesmittel nur dann zur Verfügung, wenn seitens der Länder und Gemeinden durch Umschichtung von deren Budgets oder durch entsprechende Budgetierung zusätzliche Mittel in gleicher Höhe gewährleistet sind.

Betriebswirtschaftliche Darstellung:

Im konkreten Fall ist die Darstellung der finanzwirtschaftlichen Auswirkungen (Ausgaben und Einnahmen) und die der betriebswirtschaftlichen Auswirkungen (Kosten und Erlöse) ident, weshalb die Darstellung gemäß Punkt 3.4, vierter Absatz entfällt.

Resümee Bundeshaushalt:

Es ergibt sich somit bei Beschlußfassung des ÖPNRV-G eine budgetäre Erhöhung. Langfristig wird jedoch erwartet, daß das Budget durch die im Gesetz vorgegebenen Maßnahmen entlastet wird. Einerseits wird die Bestellerförderung bereits ausgeschöpft sein, andererseits werden durch die Neuverträge im Bereich der Verkehrsverbünde und der gemeinwirtschaftlichen Leistungen bei den Bundesbeiträgen im Gegensatz zu deren weiteren Ansteigen bei Ausbleiben des ÖPNRV-G steigende Einsparungen erzielt.

Auswirkungen auf Länder und Gemeinden:

Eine zusätzliche finanzielle Belastung auf Grund des ÖPNRV-Gesetzes ist im Schienenpersonenverkehr dann zu sehen, wenn zusätzliche Bundesmittel gemäß §§ 25 Abs. 2 und 27 Abs. 3 angesprochen werden.

Seitens der PTA werden derzeit Forderungen für die Aufrechterhaltung eines nachfrageorientierten Angebotes mit einem Betrag von bundesweit 115 Millionen Schilling gestellt, wovon 14 Millionen Schilling auf Niederösterreich, 28 Millionen Schilling auf Oberösterreich, 34 Millionen Schilling auf Tirol, 16 Millionen Schilling auf die Steiermark und 23 Millionen Schilling auf Kärnten entfallen würden. Diese Beträge sollen gemäß § 10 ÖPNRV-G vom Bund übernommen werden, womit sich für die Länderbudgets entsprechende Einsparungen ergeben würden.

Die Bruttodarstellung der finanziellen Auswirkungen entspricht grundsätzlich der Darstellung hinsichtlich der Bundesausgaben.

Die Nettodarstellung ergibt folgendes Bild:

| Nettoausgaben (Angaben in Millionen Schilling) | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | An- merkung |
|---|------|------|------|------|----------------|
| Folgeausgaben | 100 | 200 | 400 | 600 | ¹⁰⁾ |
| Folgeeinnahmen | 0 | 0 | 0 | 0 | ⁵⁾ |

2046 der Beilagen

13

| | | | | | |
|---|-------------|-----------|------------|------------|-----|
| Kompensationsmaßnahmen | 0 | 0 | 0 | 0 | 6) |
| Ausgabeneinsparungen | | | | | 7) |
| Wegfall Bestellverträge (siehe § 10) | -115 | -115 | -115 | -115 | 11) |
| Verbundzuschuß | - 20 | - 41 | - 62 | - 84 | 12) |
| Summe | - 35 | 44 | 223 | 401 | 13) |

¹⁰⁾ Gemäß §§ 25 Abs. 2 und 27 Abs. 3 wird hier eine gemeinsame Summe angegeben, da eine Aufschlüsselung auf Nah- und Regionalverkehr (Gemeinden und Länder) von deren jeweiligen Planungen abhängig ist.

¹¹⁾ Die Kosten der derzeit von den Ländern mit der PTA verhandelten Bestellverträge für die Basisleistungen sollen vom Bund übernommen werden.

¹²⁾ Entwicklung der Verbundzuschüsse Länder (Gemeinden):

| Verbund (in Milliarden Schilling) | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|--------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Verbundzuschuß Länder | 0,800 | 0,820 | 0,841 | 0,862 | 0,884 |

¹³⁾ Ob und in welcher Höhe mit zusätzlichen finanziellen Leistungen von Ländern und Gemeinden zu rechnen ist, hängt letztlich von deren eigenen Planungen gemäß § 11 des Gesetzes und davon ab, ob die vorgesehene Neugestaltung der Verkehrsverbände, die auch hinsichtlich der Länderbudgete eine Entlastung mit sich bringen sollte, rasch umgesetzt werden kann.

Der am 16. Juni 1999 eingebrachte Entschließungsantrag 1119/A(E) ist wie folgt begründet:

Der öffentliche Stadt-, Nah- und Vororteverkehr stellt in den Städten und Gemeinden eine wesentliche und unverzichtbare Dienstleistung für die Funktionstüchtigkeit dar.

Die Städte und Gemeinden wenden jährlich rund 5,5 Milliarden Schilling für den Betrieb der innerstädtischen öffentlichen Nahverkehrsmittel (ohne Wiener U-Bahn) auf. Seitens des Bundes werden zur Deckung von Investitionen und für den Betriebsaufwand der städtischen Nahverkehrsbetriebe rund 700 Millionen Schilling, seitens der Länder weitere rund 250 Millionen Schilling zur Verfügung gestellt.

Zur Sicherung des öffentlichen Stadt-, Nah- und Vororteverkehrs und seiner weiteren Qualitätsverbesserung werden in den nächsten Jahren beträchtliche Investitionen erforderlich sein, wobei Expertenschätzungen der betroffenen Gebietskörperschaften von zusätzlich zu den derzeit jährlich vorgenommenen Investitionen (ohne Wiener U-Bahn) in Höhe von rund 2,5 Milliarden Schilling von einem Investitionsstau im Bereich städtischer Verkehrsmittel im Ausmaß von zumindest 10 Milliarden Schilling ausgehen. Dieser Zusatzbedarf ergibt sich durch das dringende Erfordernis der Modernisierung der bestehenden Liniennetze und Fahrbetriebsmittel, der Anpassung von Linienführungen an die Siedlungsentwicklung und die Schaffung neuer Arbeitsstätten oder den Aufbau von Kundeninformationssystemen selbst unter Berücksichtigung neuer Organisationsformen, wie zB Ruftaxis.

Auch der Mittelbedarf der Länder im Zusammenhang mit dem öffentlichen Regional- und Nahverkehr kann laut Aussagen der betroffenen Länder mit den zweckgebundenen Mitteln aus dem Finanzausgleich sowie durch die durch das ÖPNRVG 1999 zusätzlich bereitgestellten Mittel nicht abgedeckt werden. Es sind daher von allen betroffenen Gebietskörperschaften Überlegungen anzustellen, wie man zu einer ausreichenden Finanzmittelausstattung der Länder und Gemeinden in diesem Bereich im Interesse einer nachhaltigen Verbesserung und Sicherung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs gelangen kann.

Damit soll die bisherige Verkehrsinfrastruktur der Gemeinden erhalten und gesichert werden sowie notwendige zusätzliche Nahverkehrseinrichtungen geschaffen werden.

Der am 27. November 1996 eingebrachte Entschließungsantrag 325/A(E) ist wie folgt begründet:

Die heute übliche Form der Finanzierung und Mittelaufbringung sowie Kompetenzverteilung für den öffentlichen Verkehr weist eine Reihe von kritischen Problemen auf. So sind die derzeit vorhandenen finanziellen Mittel sowohl für Investitionen als auch für den Unterhalt bei weitem nicht ausreichend, um die heutigen und zukünftigen Verkehrs- und Umweltprobleme zu lösen. Die Kompetenzsituation entspricht keineswegs den funktionellen Gegebenheiten der Verkehrsträger im Sinn einer funktionsgerechten Aufgabenteilung und ist eher ein durch tagespolitische Entscheidungen geprägtes Zufallsprodukt. Auch dies führt zur ungleichen Behandlung der Regionen und häufig zu unqualifizierten Forderungen sowie mangelndem Verantwortungsbewußtsein. Zum Beispiel sind

manche Regionen durch Regionalbahnen im Bundesbesitz, manche durch Privatbahnen und manche nur durch private Busunternehmen erschlossen. Dies führt dazu, daß der Bund und die Länder in sehr unterschiedlichem Ausmaß für die Finanzierung des Regionalverkehrs aufkommen.

Es gibt keine klar definierten, für alle gültigen Verteilungsregeln der spärlich vorhandenen Finanzmittel. Das augenscheinlichste Beispiel bietet der Finanzierungsschlüssel der Verkehrsverbände: Je nach Verbundgebiet zahlen der Bund und die Länder einmal 50% und ein anderes Mal 33% der Verbundkosten, wobei die Tarifsубventionen je nach Verbundraum sehr unterschiedlich sind. So übernimmt derzeit der Bund am Verkehrsverbund Ost-Region pro Bevölkerungskopf etwa dreimal soviel an Kosten als bei den Verkehrsverbänden in den Bundesländern.

Mit einem neuen Nahverkehrsgesetz soll daher nicht nur die Finanzierung des Betriebes und wichtiger Verkehrsprojekte (Planung und Bau) sichergestellt werden, sondern es muß auch eine Neugliederung der Verkehrskompetenzen herbeigeführt werden.

Der am 5. November 1998 eingebrachte Entschließungsantrag 932/A(E) ist wie folgt begründet:

Auf Grund ökologischer, ökonomischer und verkehrspolitischer Gründe ist eine Generalreform des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Österreich dringend notwendig. Durch verschiedene Liberalisierungsbestrebungen seitens der EU-Kommission verstärkt sich die Notwendigkeit von Reformmaßnahmen, denn die rechtzeitige Gewährleistung von Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV zählt zu den Grundvoraussetzungen für die ökonomischen Perspektiven der heimischen Verkehrsträger.

Seit Jahren wird ein Finanzierungsgesetz und eine Reform des Konzessionsrechtes diskutiert. Die vorliegenden und begutachteten Entwürfe verabsäumen jedoch wesentliche Aspekte einer Gesamtreform und berücksichtigen die im Auftrag des Verkehrsministeriums vom Institut für Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik der Technischen Universität Wien erarbeitete Studie über die ‚Neuordnung der Verkehrsverbände und der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Österreich‘ nicht im vorgeschlagenen Ausmaß.

Die Studienautoren sehen wesentlichen Reformbedarf auf nachfolgenden fünf Ebenen:

- Harmonisierung: Gewährleistung eines Mindestausmaßes an Kompatibilität (Erleichterung der Verrechnung grenzüberschreitender Verkehrsdienstleistungen, Lösung des Stichtlinienproblems ua.); Gleichbehandlung aller Akteure durch den Bund.
- Integration aller ÖPNV-bezogenen Staatstätigkeiten: Abstimmung der sich bisher gegenseitig negativ beeinflussenden öffentlichen Eingriffe (Verkehrsverbände, Schülerfreifahrt, Konzessionsrecht, Bahnsubventionierung, Eigentümerfunktion der öffentlichen Hand).
- Umorientierung des öffentlichen Mitteleinsatzes: Abzug bisheriger nicht rein sozial motivierter Ausgaben von der Tarifsубventionierung und Einsatz dieser Mittel für die Angebotsverbesserung.
- Dezentralisierung: Stärkere Einbindung der Bundesländer und Gemeinden in Gestaltung und Verantwortung; Enthhebung des Bundes von regionalen und lokalen Planungsaufgaben, jedoch – zum Unterschied von der BRD – Beibehaltung einer generellen Steuerungsfunktion.
- Aufgabentrennung zwischen ‚staatlich‘ und ‚privat‘, Effizienzsteigerung der Aktivitäten beider Bereiche: Exakte Definition unternehmerischer Aufgabenbereiche mit größtmöglicher Entscheidungsfreiheit, Rückzug der Gebietskörperschaften auf ein gemeinwirtschaftlich notwendiges Tätigkeitsminimum – nicht nur, um den einschlägigen EU-Normen zu entsprechen, sondern auch, um die Staatstätigkeit grundsätzlich effizienter zu gestalten.

Insgesamt muß bei allen gesetzlichen Änderungen und Neuregelungen für die Optimierung des öffentlichen Verkehrs für

- konkrete Verantwortlichkeiten,
 - klare Zuständigkeiten und Finanzierungsquellen,
 - die Erschließung neuer Finanzmittel für Investitionen (Komfort und Geschwindigkeit) nach deutschem Vorbild,
 - die Bindung von Fördermitteln an Qualitätsstandards (Taktfahrpläne, Komfort usw.) und
 - konkrete Verkehrsleistungen
- gesorgt werden. Weiters sollte
- die Vergabe von Netzkonzessionen (nicht nur Linienkonzessionen) und
 - die Regionalisierung der Konzessionsvergabe (auch Länder und Gemeinden)
- ermöglicht werden.

Nur unter Berücksichtigung dieser Grundsätze ist es auf Grund internationaler Erfahrungen möglich, eine Generalreform des öffentlichen Verkehrs in Hinblick auf Attraktivität, Kundenorientierung und Effizienz zu erreichen.

Der am 28. Juni 1996 eingebrachte Entschließungsantrag 248/A(E) ist wie folgt begründet:

Die letzte Fahrplanumstellung der ÖBB hat zu erheblichen Verschlechterungen im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs (ÖPNV) geführt. Im Zuge dieser Umstellung wurde neuerlich deutlich, daß ein erheblicher legislatischer Handlungsbedarf im Bereich des gesamten Nahverkehrs besteht.

Einerseits ist sicherzustellen, daß die vorhandenen Finanzmittel der Länder intentionsgemäß tatsächlich für den ÖPNV verwendet werden. Weiters ist sicherzustellen, daß die Organisation und die Finanzierung des ÖPNV auf eine langfristige tragfähige gesetzliche Basis gestellt wird.

Der am 11. Juli 1996 eingebrachte Entschließungsantrag 276/A(E) ist wie folgt begründet:

Geht es nach den Vorstellungen von Familienminister Martin Bartenstein und Verkehrsminister Rudolf Scholten, sollen Schüler und Lehrlinge bereits mit Beginn des Schuljahres 1997/98 in die Verkehrsverbünde miteinbezogen werden. Dadurch soll der Familienlastenausgleichsfonds sowie das Budget finanziell entlastet werden.

Sollte diese Änderung tatsächlich in der vorgeschlagenen Form ohne ausgleichende Maßnahmen durchgeführt werden, werden den Verkehrsverbänden und den öffentlichen Verkehrsunternehmen jährlich mehrere 100 Millionen Schilling an Einnahmen verlorengehen. So schätzt beispielsweise der OÖ Verkehrslandesrat Josef Ackerl die Ausfälle allein für die Verkehrsunternehmen im Raum Oberösterreich auf jährlich zirka 350 bis 400 Millionen Schilling.

Diese enormen Ausfälle für den öffentlichen Personenverkehr können mit Sicherheit nicht alleine durch ‚Rationalisierungsmaßnahmen bei den Verkehrsunternehmen‘ wettgemacht werden, wie dies von den Ministern Bartenstein und Scholten vorgeschlagen wurde. Aber auch die Länder können diese Einnahmefälle nicht ohne weiteres ersetzen, da in den Finanzausgleichsverhandlungen keine entsprechende Vorsorge für diese zusätzlichen Ausgaben getroffen wurde.

Damit droht der zumindest teilweise Zusammenbruch des öffentlichen Personennahverkehrs in den Bundesländern. Nach den Fahrplankürzungen der ÖBB im Juni des heurigen Jahres kündigt sich nun eine weitere Verschlechterung im Bereich Personennahverkehr an.

Stattdessen sollte die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs durch das seit Jahren angekündigte Nahverkehrsfinanzierungsgesetz auf eine solide gesetzliche Basis gestellt werden, statt weiterhin am finanziellen Ast des öffentlichen Verkehrs zu sägen.

Der am 22. April 1999 eingebrachte Entschließungsantrag 1069/A(E) ist wie folgt begründet:

Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden. Die Republik (Bund, Länder und Gemeinden) bekennt sich dazu, die Gleichbehandlung von behinderten und nichtbehinderten Menschen in allen Bereichen des täglichen Lebens zu gewährleisten.

Diese 1997 in die Bundesverfassung aufgenommenen Bestimmungen verpflichten zu positivem Handeln.

Die Wirklichkeit zeigt jedoch, daß behinderte Menschen noch immer nicht gleichbehandelt werden, daß sie noch immer in ihrem Selbstbestimmungsrecht und in ihren Entfaltungsmöglichkeiten erheblich beeinträchtigt und oft in ihrer Menschenwürde herabgesetzt werden.

Behinderte Menschen können den öffentlichen Personennah- und -fernverkehr nicht oder nur ungenügend benutzen. Dies stellt eine Diskriminierung dieser Personengruppe dar. Es sind davon RollstuhlfahrerInnen, alte Menschen, Menschen mit Kinderwägen und Kleinkindern, aber auch blinde und gehörlose Menschen betroffen.

Es ist dringend notwendig, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß alle öffentlich finanzierten Verkehrsmittel für behinderte Menschen benutzbar sind.

Der Verkehrsausschuß hat die Anträge 248/A(E) und 276/A(E) erstmals in seiner Sitzung am 21. November 1996 in Verhandlung genommen.

An der Debatte beteiligten sich die Abgeordneten Peter **Rosenstingl**, Rudolf **Anschober**, Edith **Haller**, Mag. Thomas **Barmüller**, Anton **Blünegger**, Josef **Edler**, Mag. Helmut **Kukacka**, Rudolf **Parnigoni**

und Franz **Stampl**er sowie der Bundesminister für Wissenschaft, Forschung und Kunst Dr. Rudolf **Scholten**. In weiterer Folge wurden die Verhandlungen vertagt.

Am 18. November 1998 setzte der Verkehrsausschuß seine Beratungen fort. In der Debatte ergriffen die Abgeordneten Elfriede **Madl**, Winfried **Seidinger** sowie der Obmann des Ausschusses Rudolf **Parnigoni** und der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr Dr. Caspar **Einem** das Wort.

Nach Vertagung hat der Verkehrsausschuß die Verhandlung im Gegenstand am 18. März 1999 wieder aufgenommen.

Nach einer Debatte, an der sich die Abgeordneten Mag. Reinhard **Firlinger**, Dr. Gabriela **Moser**, Helmut **Dietachmayr**, Brigitte **Tegischer** und der Obmann des Ausschusses Abgeordneter Rudolf **Parnigoni** sowie der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr Dr. Caspar **Einem** beteiligten, wurden die Verhandlungen vertagt.

Der Verkehrsausschuß hat die im Titel des Ausschlußberichtes angeführten Verhandlungsgegenstände in seiner Sitzung am 6. Juli 1999 in Verhandlung gezogen.

Den Bericht zum Antrag 1132/A erstattete der Abgeordnete Rudolf **Parnigoni**, zum Antrag 1119/A(E) der Abgeordnete Johann **Kurzbauer**, zum Antrag 325/A(E) der Abgeordnete Mag. Helmut **Kukacka**, zu den Anträgen 932/A(E) und 1069/A(E) die Abgeordnete Dr. Gabriela **Moser**.

Nach einer Debatte, an der sich die Abgeordneten Theresia **Haidlmayr**, Franz **Lafer**, Mag. Helmut **Kukacka**, Mag. Reinhard **Firlinger**, Dr. Gabriela **Moser**, Brigitte **Tegischer**, Johann **Kurzbauer**, Helmut **Dietachmayr** und Mag. Thomas **Barmüller** sowie der Obmann des Ausschusses Abgeordneter Rudolf **Parnigoni** und der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr Dr. Caspar **Einem** beteiligten, wurde der im Antrag 1132/A enthaltene Gesetzentwurf unter Berücksichtigung von zwei Abänderungsanträgen der Abgeordneten Mag. Helmut **Kukacka** und Rudolf **Parnigoni** mit Mehrheit angenommen.

Auf Antrag der Abgeordneten Mag. Helmut **Kukacka** und Rudolf **Parnigoni** beschloß der Ausschluß ferner mit Mehrheit, dem Nationalrat den Entwurf einer EntschlieÙung vorzulegen.

Die Anträge 1119/A(E), 325/A(E), 932/A(E), 248/A(E), 276/A(E) und 1069/A(E) sind als miterledigt anzusehen.

Der Ausschluß beschloß nachstehende Feststellungen:

Die Erläuterungen zu § 13 lauten:

“Diese Bestimmungen steht mit den in § 11 angeführten Aufgaben im Zusammenhang und entspricht den Zielsetzungen der europäischen Verkehrspolitik sowie der Definition des Behördenbegriffes der VO 1893/91. Bei der Planung von Verkehrsdienstleistungen im Sinne dieser Bestimmung ist auf deren Finanzierbarkeit, die auch den Maßstab für die Aufgabenfestlegung bildet, Bedacht zu nehmen. Die Mitfinanzierung durch den Bund richtet sich nach der Bestimmung des § 26 Abs. 3.”

In den Erläuterungen zu § 26 Abs. 3 wird folgender Absatz angefügt:

“Die Mittelbereitstellung durch den Bund erfolgt für die Bestellung von zusätzlichen Verkehrsdiensten durch Länder und Gemeinden gemäß § 13. Darunter sind auch Verkehrsdienstbestellungen durch Länder und Gemeinden zu verstehen, die schon vor Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes erfolgt sind, wenn oder soweit sie Angebotsverbesserungen umfassen oder umfaßt haben. Nach Inkrafttreten des Gesetzes abzuschließende Verkehrsdienstverträge sind von allen finanzierenden Stellen zu unterfertigen; hinsichtlich der vor Inkrafttreten des Gesetzes bereits bestellten Verkehrsdienstleistungen ist vor dem Hintergrund der Mitfinanzierung durch den Bund (§ 28) das Einvernehmen zwischen Ländern und Gemeinden einerseits und dem Bund andererseits herzustellen.”

In den Erläuterungen zu § 30 wird folgender Satz angefügt:

“Vom Bund finanzierte bestehende Sondertarife werden weiter vom Bund finanziert.”

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuß somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle

1. dem **angeschlossenen Gesetzentwurf (Anlage 1)** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen;
2. die **beigedruckte EntschlieÙung (Anlage 2)** annehmen.

Wien, 1999 07 06

Johann Kurzbauer

Rudolf Parnigoni

2046 der Beilagen

17

Berichterstatter

Obmann

Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 – ÖPNRV-G 1999)

Der Nationalrat hat beschlossen:

Abschnitt I

Allgemeine Bestimmung, Begriffsbestimmungen, Anwendungsbereich, Aufgaben und Nah- und Regionalverkehrsplanung

Allgemeine Bestimmung

§ 1. Dieses Bundesgesetz legt die organisatorischen und finanziellen Grundlagen für den Betrieb des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Verkehr im ländlichen Raum) unter Beachtung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 sowie die Struktur und den Aufgabenbereich von Verkehrsverbänden fest.

Begriffsbestimmungen

§ 2. (1) Unter Personennahverkehr im Sinne dieses Bundesgesetzes sind Verkehrsdienste zu verstehen, die den Verkehrsbedarf innerhalb eines Stadtgebietes (Stadtverkehre) oder zwischen einem Stadtgebiet und seinem Umland (Vorortverkehre) befriedigen.

(2) Unter Personenregionalverkehr (Verkehr im ländlichen Raum) im Sinne dieses Bundesgesetzes sind nicht unter den Anwendungsbereich der Bestimmung des Abs. 1 fallende Verkehrsdienste zu verstehen, die den Verkehrsbedarf einer Region bzw. des ländlichen Raumes befriedigen.

§ 3. (1) Verkehrsdienste sind eigenwirtschaftlich oder gemeinwirtschaftlich erbrachte Dienstleistungen im öffentlichen Schienenpersonenverkehr oder im Straßenpersonenverkehr (Kraftfahrlinienverkehr).

(2) Eigenwirtschaftliche Verkehrsdienste sind solche, deren Kosten ausschließlich aus Tariferlösen gedeckt werden. Unter Tariferlösen sind auch verbundbedingte Fahrpreisersätze und Fahrpreisersätze zur Gewährung von Sondertarifen für bestimmte Fahrgastgruppen sowie zum Ersatz von Fahrpreisen auf Basis sonstiger Verträge zu verstehen.

(3) Gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste sind solche, deren Kosten nicht allein aus Tariferlösen gedeckt werden können und zur Aufrechterhaltung dieses Verkehrsdienstes eines Finanzierungsbeitrages durch Bund, Länder, Gemeinden oder durch Dritte bedürfen.

§ 4. Verkehrsverbände sind Kooperationsformen von Verkehrsunternehmen zur Optimierung des Gesamtangebotes des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs im Interesse der Sicherstellung der Benutzung unterschiedlicher öffentlicher Verkehrsmittel auf Grund eines Gemeinschaftstarifes. Zur Erreichung dieser Zielsetzungen ist die Zusammenarbeit mit einer Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft im Sinne des § 17 erforderlich.

Anwendungsbereich

§ 5. (1) Die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes finden auf den Betrieb von öffentlichen Personennah- und Regionalverkehren zu Lande Anwendung.

(2) Auf eigenwirtschaftliche Verkehrsdienste im Sinne dieses Bundesgesetzes finden die Bestimmungen des § 19 Abs. 1 und Abs. 3 und des Abschnittes III keine Anwendung.

(3) Nicht unter die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes fallen Verkehr nach dem Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996, BGBl. Nr. 112, ausgenommen für Zwecke des öffentlichen Personennah- oder Regionalverkehrs eingerichtete alternative Betriebsformen, wie Rufbusse oder Anrufsammeltaxis im Sinne des § 38 des Kraftfahrliniengesetzes xxx, BGBl. Nr. xxx.

§ 6. (1) Auf Unternehmen, die vom Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 idF Nr. 1893/91 ausgenommen sind, sind die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes über den Abschluß von Verkehrsdienstverträgen (Bestellungen) nicht anzuwenden.

(2) Die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes geltenden Finanzierungsstrukturen gemäß § 20 Abs. 3 und 4 des Finanzausgleichsgesetzes 1997, BGBl. Nr. 201/1996, und die Bestimmungen des Privatbahngesetzes, BGBl. I Nr. 82/1999, betreffend die Finanzierung werden von diesem Bundesgesetz nicht berührt.

Aufgaben

Schienenpersonenverkehr

§ 7. Aufgabe des Bundes ist gemäß diesem Bundesgesetz die Sicherstellung eines Grundangebotes im öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr im Umfang der im Fahrplanjahr 1999/2000 bestellten oder erbrachten Leistungen. Ausgenommen davon ist die Sicherstellung der für die Aufrechterhaltung des Grundangebotes durch Ländermittel erbrachten Leistungen im Umfang der vor Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes abgeschlossenen Verkehrsdienstverträge sowie die Sicherstellung eines Grundangebotes im Nahverkehr hinsichtlich derjenigen Verkehrsunternehmen, die vom Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung Nr. 1893/91 ausgenommen sind.

§ 8. Nicht kundenorientierte und nicht nachgefragte Verkehrsdienstleistungen können zur Optimierung des Verkehrsangebotes umgeschichtet werden.

§ 9. Nicht unter das Grundangebot im Sinne des § 7 fallen sonstige, nicht durch den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr, durch Länder oder Gemeinden finanzierte Leistungen.

Kraftfahrlinienverkehr

§ 10. (1) Insoweit mit Stichtag 1. Juni 1999 von den im Eigentum des Bundes befindlichen Kraftfahrlinienunternehmen Forderungen zur Abdeckung von Verlusten geltend gemacht wurden, werden diese unabhängig davon, ob seitens der Länder bereits entsprechende Verkehrsdienstverträge abgeschlossen wurden oder nicht, durch den Bund abgedeckt.

(2) Die sich aus Abs. 1 ergebenden Beträge werden den Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften bzw. bis zu deren Errichtung den jeweiligen Verbundmanagements überwiesen, die unter Beachtung der gemäß § 11 seitens der Länder und Gemeinden vorzunehmenden Planungen diese Mittel zur Bestellung von nachfrageorientierten Verkehrsdienstleistungen im Kraftfahrlinienbereich zu verwenden haben.

(3) Die unter Abs. 1 genannten Zahlungen des Bundes werden ab dem Jahr 2001 jährlich um ein Fünftel reduziert. Die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften sind verpflichtet, jährlich dem Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr über die erfolgten Bestellungen gemäß Abs. 2 zu berichten, wobei die Nachfrage sowie die Kundenorientierung der bestellten Leistungen anhand von Frequenzzahlen nachzuweisen sind. Hiebei haben die Verkehrsunternehmen mitzuwirken. In den Berichten sind auf Grundlage dieses Nachweises Vorschläge für Umschichtungen oder Leistungsrücknahmen für die Optimierung aufzunehmen.

Nah- und Regionalverkehrsplanung

§ 11. Aufgabe der Länder und Gemeinden ist die auf Basis des Angebotes gemäß §§ 7 und 10 vorzunehmende Planung einer nachfrageorientierten Verkehrsdienstleistung (Reduzierung, Ausweitung oder Umschichtung von Verkehrsleistungen) unter Einbeziehung der in den §§ 20 und 31 angeführten Kriterien. Die in § 16 angeführten Planungen der Verkehrsunternehmen sind nach Möglichkeit zu berücksichtigen.

§ 12. Ergibt sich auf Grund der Nah- oder Regionalverkehrsplanung gemäß § 11 eine Reduzierung der Fahrplankilometer des Angebotes gemäß § 7 sowie von Verkehrsdienstleistungen gemäß § 10, sind dadurch frei werdende Bundesmittel weiterhin, vorrangig für qualitätssichernde Maßnahmen, im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr zur Verfügung zu stellen.

§ 13. Der Abschluß von Verträgen über Verkehrsdienstleistungen im Personenregionalverkehr, die über das Angebot gemäß § 7 hinausgehen oder Angebotsverbesserungen im Kraftfahrlinienverkehr

darstellen, fällt unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen des § 26 Abs. 3 in den Aufgabenbereich der Länder und Gemeinden, wobei die budgetäre Bedeckung zu berücksichtigen ist.

Abschnitt II

Verkehrsverbände

§ 14. (1) Der räumliche Geltungsbereich eines Verkehrsverbundes orientiert sich an den jeweiligen Fahrgastströmen und kann auch ein Bundesländer- oder Staatsgrenzen übergreifendes Gebiet umfassen.

(2) Die Vorteile eines Verkehrsverbundes sind unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen über die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt gemäß § 29 allen Fahrgastgruppen zu gewähren.

§ 15. Für Verkehrsverbände gelten unter Bedachtnahme auf regionale Besonderheiten folgende Zielsetzungen:

1. Orientierung der Verbundgrenzen an Fahrgastströmen.
2. Bundesweit einheitliche Tarifierungssystematik.
3. Kompatibilität im Bereich der Abfertigungssysteme und Fahrkartengattungen.
4. Gewährleistung von Qualitätskriterien gemäß § 31.

§ 16. (1) Im Rahmen ihrer verbundbedingten Kooperation kommen für die Verkehrsunternehmen insbesondere folgende Aufgaben in Betracht:

1. Festsetzung, Entwicklung oder Weiterentwicklung des Verbundregelbeförderungspreises im Zusammenwirken mit der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft.
2. Unternehmensspezifische Verkehrsplanung.
3. Fahrplangestaltung.
4. Abrechnung und Zuschreibung von Tarifeinnahmen und sonstiger Erlöse, sofern hierfür nicht die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft beauftragt wird.
5. Ausübung unternehmensspezifischer Marketing- und Vertriebstätigkeiten.
6. Gewährleistung der Transparenz der Verkehrsleistungen und deren finanziellen Grundlagen im Verkehrsverbund.
7. Transparente Darstellung der Verwendung der von den jeweiligen Bestellern aufgewendeten Mittel (strecken- oder bereichsbezogen).
8. Mitwirkung bei der Berichtspflicht gemäß § 10 Abs. 3.

(2) Zur Umsetzung dieser Aufgaben werden die Verkehrsunternehmen eine Kooperationsgemeinschaft bilden, die die Interessen aller am Verbund beteiligten Konzessionsinhaber gegenüber der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft vertritt und in der jedes Verkehrsunternehmen Sitz und Stimme haben muß.

§ 17. (1) Zur organisatorischen Umsetzung der im Zusammenhang mit Verkehrsverbänden wahrzunehmenden Aufgaben der Gebietskörperschaften und zur Umsetzung der von den Verkehrsunternehmen im Rahmen ihrer Kooperation nicht oder nur unzureichend wahrnehmbaren oder wahrgenommenen Aufgaben ist für jeden Verkehrsverbundraum eine Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft einzurichten.

(2) Die unabhängig von der Kooperation der Verkehrsunternehmen gemäß Abs. 1 einzurichtende Gesellschaft kann organisiert sein:

1. als Gesellschaft, in der sowohl Gebietskörperschaften als auch Besteller von Verkehrsdiensten oder ausschließlich Gebietskörperschaften als Gesellschafter vertreten sind;
2. als Gesellschaft, in der weder Gebietskörperschaften und Besteller von Verkehrsdiensten noch Verkehrsunternehmen als Gesellschafter vertreten sind.

§ 18. (1) Als Aufgaben der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft kommen insbesondere in Betracht:

1. Rahmenvorgaben für die Festsetzung, Entwicklung oder Weiterentwicklung sowie die Umsetzung des Verbundregelbeförderungspreises.
2. Koordination der Bestellung (Auferlegung) von Verkehrsdiensten.
3. Kontrolle der Erfüllung der Qualitätskriterien gemäß § 31 sowie der Einhaltung der Bestimmungen von Verkehrsdienstverträgen.
4. Ausübung verbundspezifischer Marketing- und Vertriebstätigkeiten.
5. Verbundspezifische Kundeninformation.
6. Schlichtungs- und Clearingstelle für die Abrechnung und Zuschreibung der Erlöse einschließlich Schüler- und Lehrlingsfreifahrt. Gegebenenfalls im Auftrag der Verkehrsunternehmen Abrechnung unternehmensübergreifender Verbundtarife und sonstiger Erlöse.

7. Vorschlag an die Gebietskörperschaften für Nah- und Regionalverkehrsplanung gemäß § 11.
8. Über Auftrag von Gebietskörperschaften oder Dritten Einzelplanungen für den Abschluß von Verkehrsdienstverträgen (Bestellungen) einschließlich Kosten- und Erlösschätzung.
9. Abwicklung von Verkehrsdienstverträgen, Bestellung von Verkehrsdienstleistungen im Kraftfahrlinienverkehr sowie Ausschreibungsverfahren im Auftrag von Gebietskörperschaften oder von Dritten.
10. Anhörung bei Konzessionsvergaben gemäß § 5 Abs. 1 Z 9 des Kraftfahrliniengesetzes xxx und des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, soweit es sich um streckenbezogene Konzessionen handelt.
11. Maßnahmen im Zusammenhang mit Parallelverkehren gemäß den Bestimmungen des Abschnittes III.

(2) Planungen im Sinne des Abs. 1 Z 7 und 8 haben im Zusammenwirken mit den in Betracht kommenden Verkehrsunternehmen, sofern sie nicht durch diese selbst durchgeführt werden, zu erfolgen und auf verkehrspolitische Grundsätze Bedacht zu nehmen.

§ 19. (1) Die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bestehenden Systeme einer valorisierten Alteinnahmengarantie sind spätestens innerhalb von fünf Jahren ab Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes durch ein neues System zu ersetzen, das auf den Abschluß von Verkehrsdienstverträgen ausgerichtet ist.

(2) Die in den, zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes aufrechten Grund- und Finanzierungsverträgen für die Verkehrsverbünde vertraglich festgelegten Bundesmittel sind bis zur Änderung bzw. Neufassung dieser Verträge im Sinne des Abs. 1 weiterhin zu leisten. Ab Neufassung dieser Verträge werden diese Bundesmittel zumindest in der zuletzt geleisteten Höhe, auch im Zusammenhang mit der Finanzierung von Verkehrsdienstverträgen im Sinne des Abs. 1 weiterhin gewährt, sofern auch die Finanzmittel der regionalen Gebietskörperschaften und Gemeinden oder Zuzahlungen Dritter zumindest gleichbleiben.

(3) Zur Erreichung des in Abs. 1 angeführten Zieles ist anzustreben, die für Zwecke der Alteinnahmengarantie zur Verfügung stehenden Mittel ab Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes jährlich abzusenken und diesen Betrag im betreffenden Verkehrsverbund für regionale Verkehrsdienste oder – sofern solche Unternehmen betroffen sind – für Unternehmen, die vom Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 idF Nr. 1893/91 ausgenommen sind, zu verwenden.

Abschnitt III

Vermeidung von Parallelverkehren, Verknüpfungsverbesserung

§ 20. (1) Verkehrspolitisch nicht notwendige Parallelführungen von Kraftfahrlinien untereinander oder von Schienenbahnen und Kraftfahrlinien sind zu vermeiden. Anstelle eines solchen Parallelverkehrs ist eine verbesserte Zubringung oder Bedienung anderer Bereiche, insbesondere von durch öffentliche Verkehrsmittel nicht oder nur unzureichend bedienten Gebieten, in Betracht zu ziehen.

(2) Für parallelführende Linien oder Kurse, die von Kraftfahrlinienunternehmen nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden und für die verbundbedingte Fahrpreisersätze gewährt werden, haben die daran beteiligten Kraftfahrlinienunternehmen einen monatlichen Abschlag zu entrichten, sofern diese Linien oder Kurse nicht verkehrspolitisch notwendig sind.

(3) Die verkehrspolitische Notwendigkeit ist anhand folgender Kriterien zu beurteilen:

1. Kundennutzen.
2. Einhaltung der Qualitätskriterien gemäß § 31.
3. Anzahl der beförderten Fahrgäste.
4. Verknüpfung von Haltestellen.
5. Datum der erstmaligen Inbetriebnahme der parallel führenden Linien oder Kurse.

(4) Die Feststellung, ob ein Parallelverkehr im Sinne des § 20 vorliegt, obliegt der gemäß § 17 Abs. 1 einzurichtenden Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft nach Anhörung der betroffenen Verkehrsunternehmen.

§ 21. (1) Die Höhe der Abschlagszahlung wird durch die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft festgelegt. Diese hat sich jedenfalls am Umfang der durch die Parallelführung von Verkehren entstehenden Mindereinnahmen des dadurch betroffenen Verkehrsunternehmens zu orientieren. Die

Höhe der Abschlagszahlungen darf die Zahlungen für verbundbedingte Fahrpreisersätze für die betreffende Linie oder für den betreffenden Kurs nicht überschreiten.

(2) Die Zahlungen sind an die jeweilige Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft zu leisten und für Bestellungen von zusätzlichen Verkehrsdiensten oder für Maßnahmen gemäß § 31 zu verwenden. Ist dies nicht möglich, werden die Zahlungen für verbundbedingte Fahrpreisersätze anteilmäßig reduziert.

(3) Die Zahlungsverpflichtung entsteht nach Ablauf eines Jahres, gerechnet ab Feststellung des Parallelverkehrs. Innerhalb dieser Jahresfrist wird dem Verkehrsunternehmen die Möglichkeit zur Aufhebung oder anderen Gestaltung der Linie oder des Kurses eingeräumt.

(4) Kommt ein Unternehmen trotz zweimaliger Aufforderung durch die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft seiner Verpflichtung zur Abschlagszahlung nicht nach, sind die Zahlungen für verbundbedingte Fahrpreisersätze einzustellen.

§ 22. Kraftfahrlinienunternehmen, die eine verkehrspolitisch sinnvolle Anknüpfung an bestehende öffentliche Verkehre anbieten, können aus den Einnahmen gemäß § 21 jährlich im nachhinein eine durch die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft festzulegende Zuschußzahlung erhalten.

§ 23. Die Bestimmungen dieses Abschnittes treten mit erfolgter Neuordnung der jeweiligen Verkehrsverbände im Sinne dieses Bundesgesetzes, spätestens jedoch mit 1. Jänner 2004, außer Kraft.

Abschnitt IV

Finanzierung

Unternehmen, die ausschließlich Stadt- und Vororteverkehre betreiben und vom Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 idF Nr. 1893/91 ausgenommen sind

§ 24. (1) Als Bundesmittel stehen zur Abgeltung der Verkehrsdienste von Unternehmen, die ausschließlich Stadt- und Vororteverkehre betreiben, jedenfalls zur Verfügung:

1. a) Finanzzuweisungen gemäß § 20 Abs. 3 Z 1 des Finanzausgleichsgesetzes,
b) Finanzzuweisungen gemäß § 20 Abs. 4 des Finanzausgleichsgesetzes, soweit sie Wien als Land gewährt werden.
2. Die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes gemäß den Grund- und Finanzierungsverträgen für Verkehrsverbände geleisteten Zahlungen für Unternehmen, die ausschließlich Stadt- und Vororteverkehre betreiben.
3. Die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes den Unternehmen, die ausschließlich Stadt- und Vororteverkehre betreiben, direkt oder im Wege der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft für Zwecke der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt gemäß § 29 und von Semestertickets für Studierende zufließenden Einnahmen.

(2) Zusätzlich zu den Mittel gemäß Abs. 1 werden nach Maßgabe der budgetären Möglichkeiten maximal 50% der den Gemeinden für den öffentlichen Personennahverkehr im Jahr 1999 zugekommenen Finanzzuweisungen gemäß § 20 Abs. 3 Z 1 des Finanzausgleichsgesetzes seitens des Bundes unter der Voraussetzung beigestellt, daß ein jeweils gleich hoher Betrag durch die betreffende Gemeinde aus nicht durch den Bund zugewiesenen Mitteln zur Verfügung gestellt wird und die den Gemeinden gemäß § 20 Abs. 3 Z 1 des Finanzausgleichsgesetzes zugekommenen Finanzzuweisungen für das betreffende Jahr zur Gänze zweckentsprechend aufgewendet wurden. Seitens des Bundes steht ab Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes bundesweit ein jährlicher zusätzlicher Betrag jedenfalls in Höhe von insgesamt 20 Millionen Schilling zur Verfügung.

§ 25. Die prozentuelle Höhe der den einzelnen Gemeinden für Zwecke gemäß § 24 Abs. 2 zukommenden Bundesmittel ergibt sich jeweils aus dem Verteilungsschlüssel des vorangegangenen Jahres gemäß § 20 Abs. 3 Z 1 des Finanzausgleichsgesetzes.

Unternehmen, die öffentliche Personennah- und Regionalverkehrsdienste anbieten und dem Anwendungsbereich der VO (EWG) Nr. 1191/69 idF Nr. 1893/91 unterliegen

§ 26. (1) Als Bundesmittel stehen zur Finanzierung gemäß §§ 7 und 10, für Verkehrsdienstverträge und für die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsdienste, für die Förderung dieser Bestellungen sowie zum Ersatz verbundbedingter Aufwendungen jedenfalls zur Verfügung:

1. Finanzzuweisungen gemäß § 20 Abs. 4 des Finanzausgleichsgesetzes.
2. Budgetmittel des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr für Zwecke
 - a) von Sondertarifen für bestimmte Gruppen von Reisenden gemäß § 3 des Bundesbahngesetzes 1992, BGBl. Nr. 825,

b) von Leistungen gemäß den Bestimmungen des Privatbahngesetzes.

3. Die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes in den Grund- und Finanzierungsverträgen für Verkehrsverbünde vorgesehenen Zahlungen sowie Bundesmittel gemäß § 10 Abs. 1.
4. Die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes den Verkehrsunternehmen direkt oder im Wege der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt gemäß § 29 und von Semestertickets für Studierende zufließenden Einnahmen.

(2) Die Finanzmittel gemäß Abs. 1 Z 1, 3 und 4 stehen insoweit zur Verfügung, als diese nicht für Verkehre gemäß § 24 gebunden sind.

(3) Zusätzlich zu den Mitteln gemäß Abs. 1 werden nach Maßgabe der budgetären Möglichkeiten maximal 50% der den Bundesländern für den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr im Jahr 1999 zugekommenen Finanzzuweisungen gemäß § 20 Abs. 4 des Finanzausgleichsgesetzes seitens des Bundes für zusätzliche Verkehrsdienste unter der Voraussetzung beigestellt, daß ein jeweils gleich hoher Betrag durch das betreffende Bundesland bzw. durch die betroffene Gemeinde aus nicht durch den Bund zugewiesenen Mitteln zur Verfügung gestellt wird und die Finanzzuweisungen gemäß § 20 Abs. 4 des Finanzausgleichsgesetzes zur Gänze zweckentsprechend aufgewendet werden. Seitens des Bundes steht ab Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes bundesweit ein jährlicher zusätzlicher Betrag jedenfalls in Höhe von insgesamt 80 Millionen Schilling zur Verfügung.

(4) Maximal 10% der Mittel im Sinne des Abs. 3 können im jeweiligen Bundesland für Verkehrsdienste von Unternehmen vorgesehen werden, die dem Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 idF Nr. 1893/91 nicht unterliegen.

§ 27. (1) Die dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr für Zwecke von Sondertarifen für bestimmte Gruppen von Reisenden gemäß § 3 des Bundesbahngesetzes zur Verfügung stehenden Mittel sind weiterhin zumindest im bisherigen Ausmaß als Direktbestellung durch den Bund zu verwenden, wobei bei der Berechnung bzw. Zuweisung dieser Mittel eine bestmögliche Transparenz zu gewährleisten ist.

(2) Die Bestimmungen des Privatbahngesetzes über Leistungen bleiben unberührt.

§ 28. (1) Die in den einzelnen Bundesländern gemäß § 26 Abs. 3 voraussichtlich maximal zu leistenden Mittel sind jährlich über Aufforderung des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr auf Grundlage eines nachfrageorientierten Vorschlages der Bundesländer und Gemeinden unter Berücksichtigung der im jeweiligen Bundesland bereits abgeschlossenen bzw. im Folgejahr voraussichtlich abzuschließenden Verkehrsdienstverträge dem Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr bekanntzugeben. Im Vorschlag der Bundesländer sind die Vergleichszahlen des laufenden (Voranschlag) sowie des vergangenen Jahres (Rechnungsabschluß) anzugeben.

(2) Seitens des Bundes wird nur die Bestellung solcher Verkehrsdienste gefördert, die mit Verbundfahrausweisen benützt werden können.

Schüler- und Lehrlingsfreifahrt

§ 29. Die Höhe der für den Ersatz der Fahrpreise für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt durch den Bundesminister für Umwelt, Jugend und Familie getragenen finanziellen Mittel sowie der Verrechnungsmodus bestimmen sich nach folgenden Grundsätzen:

Beginnend mit dem Schuljahr 2000/2001, in begründbaren Ausnahmefällen ab dem Schuljahr 2001/2002, ist ein Schülerverrechnungstarif zu ermitteln. Ausgangspunkt hierfür sind die Schüler- und Lehrlingsanträge sowie die Fahrpreisersätze aus dem Familienlastenausgleichsfonds für das Schuljahr 1997/98, in begründeten Ausnahmefällen sowie für Schienenverkehre das Schuljahr 1998/99, gemäß §§ 30f und 30j des Familienlastenausgleichsgesetzes 1967. Dieser Verrechnungstarif wird mit den tatsächlich entstandenen Kosten, höchstens jedoch mit dem Verbraucherpreisindex jährlich wertgesichert. Bis zur Anwendung des Verrechnungstarifes gelten die für den jeweiligen Verkehrsverbundbereich zwischen dem Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie, den Gebietskörperschaften (Länder, Gemeinden) und den Verkehrsunternehmen getroffenen Vereinbarungen.

Sondertarife für bestimmte Gruppen von Reisenden

§ 30. Zur Gewährung von Sondertarifen für bestimmte Gruppen von Reisenden sind die hierfür notwendigen Mittel durch diejenige Institution aufzubringen, die derartige Sondertarife wünscht.

Abschnitt V

Qualitätskriterien

§ 31. Voraussetzung zur Bereitstellung von Bundesmitteln gemäß den Bestimmungen der §§ 24 Abs. 2 und 26 Abs. 3 ist die Erfüllung nachstehender Kriterien, die für jeden Verkehrsdienst gesondert zu beurteilen sind:

1. Zugänglichkeit der Systeme durch
 - Berücksichtigung der Bedürfnisse von in ihrer Mobilität physisch beeinträchtigten Personen,
 - benutzerfreundliche Konzipierung der Fahrzeuge und Fahrkartenausgabegeräte, gute Erreichbarkeit von Haltestellen unter Berücksichtigung möglichst kurzer Umsteige- und Haltestellenwege,
 - benutzerfreundliche Gestaltung von Verkehrsverbundfahrausweisen und Zeitkarten,
 - Anbindung von wichtigen Fahrzielen an das öffentliche Regional- und Nahverkehrssystem,
 - optimale Anknüpfung und Verbindung der Verkehre durch abgestimmte Fahrpläne,
 - Anbindung von ländlichen Gegenden und Randregionen, auch unter Einsatz bedarfsorientierter alternativer Betriebsformen.
2. Persönliche und betriebliche Sicherheit, insbesondere Berücksichtigung von
 - technischen und betrieblichen Vorschriften,
 - Beleuchtungsgüte der Stationsbauwerke,
 - Qualifikation des Personals.
3. Keine schwerwiegenden Verstöße gegen arbeits- und sozialrechtliche Bestimmungen.
4. Fahrkomfort durch
 - Minimierung von Fahrt- und Umsteigedauer, Zuverlässigkeit und Häufigkeit der Fahrten,
 - Sauberkeit und Komfort der Fahrbetriebsmittel.
5. Bundesweit einheitliche und verkehrsträgerübergreifende Informationssysteme über Fahrpreise, Fahrpläne, Routenwahl und Umsteigerelationen.
6. Positive Umweltauswirkung durch Reduktion von Schadstoffemissionen.
7. Möglichkeit der Benützung der Verkehrsmittel mit Verkehrsverbundfahrausweisen.

Abschnitt VI

Verkehrsanschlußabgabe

§ 32. (1) Die Gemeinden werden ermächtigt, durch Beschluß der Gemeindevertretung eine flächenbezogene Abgabe zur Deckung der mit dem Anschluß von öffentlichen Verkehrsmitteln an Betriebsansiedlungen verbundenen Kosten auszuschreiben (Verkehrsanschlußabgabe).

(2) Unter Betriebsansiedlung im Sinne dieses Abschnittes sind gewerbliche Betriebsanlagen (Einzel- oder Gesamtanlagen, wie Gewerbe-, Business-, Technologie-, Freizeitparks, Büro-, Geschäfts-, Einkaufs-, Technologie-, Kino-, Freizeitzentren, Arzt- und Gesundheitseinrichtungen und dergleichen) mit einer Fläche (Grund- und Geschoßfläche) vom mehr als 10 000 m² zu verstehen, wenn sie infolge der Art oder des Umfangs ihres Unternehmenszweckes geeignet sind, einen wesentlich erhöhten Kundenstrom zu bewirken.

(3) Unter gewerbliche Betriebsanlagen im Sinne des Abs. 2 sind zu verstehen

- a) Betriebsanlagen des Gewerbes, die aus mehreren Bauobjekten bestehen, auf Grund der betriebsorganisatorischen oder funktionellen Einheit jedoch in einem räumlichen Naheverhältnis stehen oder
- b) mehrere innerhalb eines einzigen Bauobjektes gelegene Betriebsanlagen des Gewerbes.

§ 33. Die Abgabe ist sowohl von im Zeitpunkt der Ausschreibung bestehenden als auch von künftig zu errichtenden Betriebsansiedlungen zu erheben.

§ 34. Die Abgabe ist monatsweise oder einmalig in einer Höhe zu erheben, daß deren Ertrag die geschätzten Kosten (einschließlich Finanzierungskosten)

- a) für die Errichtung des öffentlichen Verkehrsmittels zu den Betriebsanlagen,
- b) für die dafür erforderlichen zusätzlichen Fahrbetriebsmittel

abzudecken in der Lage ist. Sie hat jedoch mindestens 1 Schilling pro Quadratmeterfläche und Kalendermonat zu betragen.

§ 35. (1) Die Abgabe ist entweder von den Betreibern oder von den zivilrechtlichen Eigentümern der Betriebsanlagen zu entrichten.

(2) Die Verpflichtung zur Entrichtung der Abgabe entfällt, wenn die Betreiber oder die zivilrechtlichen Eigentümer der Betriebsanlagen einen entsprechenden Verkehrsdienst mit Anbindung an ein öffentliches Verkehrsmittel selbst errichten und durchführen oder errichten und durchführen lassen.

§ 36. Die Verkehrsanschlußabgabe kommt derjenigen Gemeinde zugute, in deren örtlichen Wirkungsbereich die jeweilige Betriebsansiedlung fällt. Fällt die Betriebsansiedlung in den örtlichen Wirkungsbereich mehrerer Gemeinden, die eine Abgabe gemäß der Bestimmung des § 33 ausschreiben oder haben die durch Nichtanschluß zu erwartenden oder bestehenden Auswirkungen andere Gemeinden als die jeweilige Standortgemeinde zu tragen, ist bei der Aufteilung der aus der Abgabe resultierenden Mittel einvernehmlich vorzugehen. Die Standortgemeinde ist zur Einhebung dieser Abgabe berechtigt.

§ 37. Die in den §§ 32 bis 36 geregelten Aufgaben der Gemeinden sind solche des eigenen Wirkungsbereiches.

Abschnitt VII

Inkrafttreten, Vollziehung

§ 38. Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. Jänner 2000 in Kraft.

§ 39. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist, soweit nicht anders geregelt, der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr, hinsichtlich der §§ 7 Abs. 1, 10, 24 Abs. 1 Z 1 und Abs. 2, 25, 26 Abs. 1 Z 1 und Abs. 3 und 28 Abs. 1 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, betraut.

§ 40. Mit der Vollziehung der Bestimmungen der §§ 32 bis 37 ist der Bundesminister für Finanzen betraut.

§ 41. Mit der Vollziehung der Bestimmung des § 29 ist der Bundesminister für Umwelt, Jugend und Familie betraut.

EntschlieÙung

Der Bundesminister für Umwelt, Jugend und Familie und der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr werden ersucht, unverzüglich Verhandlungen mit den Verbundpartnern und Verkehrsunternehmen mit dem Ziel aufzunehmen, spätestens mit Beginn des Schuljahres 2003/2004 einvernehmlich einen Schülerverbundtarif einzuführen und die damit zusammenhängenden Fragen zu klären.