



Österreichischer
Städtebund

Rathaus, 1082 Wien

Telefon +43 (0)1 4000 89980
Fax +43 (0)1 4000 7135
post@staedtebund.gv.at
www.staedtebund.gv.at

DVR 0656097 | ZVR 776697963

Unser Zeichen:
60-01(2015-0503)

bearbeitet von:
Dipl.-Ing.in Stephanie Schwer / Sandra Wölfel

elektronisch erreichbar:
stephanie.schwer@staedtebund.gv.at

BMVIT - Abteilung II/Infra 6 –
Öffentlicher Personennah- und -
regionalverkehr (ÖPNRV)
infra6@bmvit.gv.at
BKA - Herrn Christoph Wregar
christian.wregar@bka.gv.at

Wien, 25. März 2015

**Bundesgesetz, mit dem das Öffentlicher
Personennah- und
Regionalverkehrsgesetz 1999 geändert
wird; und Bundesgesetz mit dem das
Kraftfahrlniengesetz geändert wird**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Österreichische Städtebund bedauert, dass die vorliegenden Gesetzestexte als Regierungsvorlagen eingebracht werden und nicht einem ordnungsgemäßen Begutachtungsverfahren unterzogen werden. Daher soll diese Stellungnahme des Städtebundes zum Anlass genommen werden, wichtige inhaltliche Punkte zu verankern – auch wenn Stellungnahmen eigentlich nur im Sinne der Vereinbarung über den Konsultationsmechanismus abgegeben werden können.

Eines gleich vorneweg: von dem Recht, im Konsultationsgremium Verhandlungen über die durch dieses Vorhaben im Fall seiner Verwirklichung dem Antragsteller zusätzlich verursachten finanziellen Ausgaben, einschließlich zusätzlicher Personalkosten, aufzunehmen, soll an dieser Stelle seitens des Städtebundes nicht Gebrauch gemacht werden. Die Städte finanzieren, bestellen und betreiben öffentlichen Verkehr auf ihrem Hoheitsgebiet. Aus dieser Position heraus erscheint eine organisatorische und strukturelle Einbindung der Städte ähnlich jener der Länder (inkl. der Verkehrsverbundorganisationen) zweckmäßig.

Aufgabenträgerschaft

Laut PSO – Verordnung ist jede Behörde örtlich zuständige Behörde, „deren geografischer Zuständigkeitsbereich sich nicht auf das gesamte Staatsgebiet erstreckt.“ Damit ist die Rolle der Städte als Aufgabenträger in der PSO verankert.

Nun gilt es, die PSO-Definition als „zuständige Behörden“ in nationales Recht umzulegen. Demzufolge wäre **im § 11 ÖPNRV-G** eine Spezifizierung wie folgt vorzunehmen: „Aufgabe der Länder ist die Planung der Regionalverkehre (§ 2 Abs. 2). Aufgabe der Gemeinden ist die Planung der Stadtverkehre (§ 2 Abs. 1) – betr. die Schnittstellen und die Stadt-Umland-Verkehre sind Vereinbarungen zwischen Städten/Gemeinden und Verbänden oder Landesverkehrsgesellschaften abzuschließen.“ Von einer derartigen Spezifizierung wurde in der vorliegenden Regierungsvorlage leider Abstand genommen.

Zu ÖPNRV-G - § 3

Eine Begriffsanpassung auf „kommerziell / nicht kommerziell“ anstatt wie bisher eigenwirtschaftlich / gemeinwirtschaftlich ist durch die PSO vorgegeben und daher notwendigerweise umzusetzen. Es stellt sich die Frage, ob die nunmehrige Definition „Verkehrsdienste sind im öffentlichen Schienenpersonenverkehr oder im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (Kraftfahrlinienverkehr) erbrachte Dienstleistungen“ mit dem Begriff „öffentlicher Schienenpersonenverkehr“ nach dem (jetzigen) PSO-Stand auch weiterhin zusammenpasst - insbesondere im Hinblick auf Straßenbahnen, die derzeit von diesem Begriff ausgenommen sind, besteht eine gewisse Unsicherheit, wie die Situation am Ende des EU-Gesetzgebungsverfahrens im 4. Eisenbahnpaket aussehen wird, das derzeit in Verhandlung ist. Es ist bekannt, dass bestimmte Kreise sich dafür einsetzen, auch die Straßenbahn in dieses Regime hineinzubekommen. Hier spricht sich der Österreichische Städtebund klar dagegen aus.

Zu ÖPNRV-G - § 10 leg.cit.

§ 10 leg.cit. soll dem Entwurf nach unberührt bleiben. Die darin enthaltenen Bestimmungen sind inhaltlich jedoch bereits hinfällig. Die dort statuierte Verlustabdeckung für Kraftfahrlinienunternehmen war ab dem Jahr 2001 jährlich um ein Fünftel zu reduzieren, sodass die Maßnahme bereits 2006 auslief.

Ein Grund für die weitere Erwähnung dieser – nunmehr historischen – Abdeckung ist nicht ersichtlich, zumal vormals bestehende Verweise auf § 10 mit dem vorliegenden Entwurf beseitigt werden. Es wird daher angeregt, § 10 ersatzlos entfallen zu lassen.

Zu ÖPNRV-G - §§ 30a bis 30c

Im Entwurf zu den **§§ 30a-c ÖPNRV-G** ist von einer Clearing Stelle die Rede, die sämtliche Ausgleichszahlungen und Zahlungsflüsse pro Bundesland erfassen und transparent darstellen soll. Bei der Bestellung nicht-kommerzieller Verkehrsdienste sollen die Besteller befugt sein, die Clearing Stelle um Auskünfte dahingehend zu ersuchen, ob andere finanzierende Stellen auf bestimmten Strecken bereits Ausgleichszahlungen gewähren. Schließlich will man ja Überkompensationen vermeiden. Die – zur Umsetzung der PSO-VO nötigen – Schritte in Richtung einer erhöhten Transparenz der Mittelverwendung im Personennah- und –regionalverkehr werden insgesamt positiv bewertet.

Hier wäre den Städten jedoch wichtig, dass ein Einblick in die KFIG-Konzessionen bereits in der Planungsphase von ÖV-Projekten gewährt wird. Es ist für die Realisierung von Projekten essentiell, schon vorab zu wissen, welche Zuschüsse dort jetzt schon bestehen. Auch wäre wünschenswert gewesen, wäre die Formulierung der Pflichten dieser Clearingstelle etwas verbindlicher ausgefallen. So kann z.B. lt. Entwurf ÖPNRV-G § 30a ein Besteller zwar Auskünfte beantragen, jedoch ist keine Verpflichtung zur Erteilung derselben verankert. Daher sollte nach Ansicht des Städtebundes die Clearingstelle zur Auskunftserteilung innerhalb bestimmter Fristen verpflichtet sein.

Hier ist den Städten vor allem das Anrecht wichtig, unter bestimmten Spielregeln nach einem gewissen Modus (Fristen) die nötigen Infos zu erhalten. Auch wäre interessant, wer diese Stelle sein könnte.

Hier besteht jedenfalls Handlungsbedarf, und zwar bereits für die Planungsphase von ÖPNV-Maßnahmen, um wirtschaftlich sinnvolle Planungen erst zu ermöglichen.

§ 30a (2) ÖPNRV-G: Verankerung der Verpflichtung für die einzurichtenden Clearing-Stellen zur Auskunftserteilung innerhalb eines von vier Wochen nach Beantragung (auch bereits in der Planungsphase von ÖPNV-Projekten).

Auch ist derzeit noch unklar wie weit der „örtliche Wirkungsbereich“ der Länder im Hinblick auf Verkehrsdienste reicht, welche die Grenzen von Bundesländern überschreiten.

Zum KfIG

Zu KfIG § 7

Im KfIG wird nunmehr klargestellt wird, dass Dienstleistungsaufträge (oder Direktvergaben) den wesentlichen Inhalt der Konzession determinieren, dass also idR zunächst ein Dienstleistungsauftrag von der zuständigen Behörde (Stadt oder Verbund) erteilt wird, und dann die Konzessionsbehörde nach Prüfung der subjektiven Voraussetzungen (und einiger anderer Fragen, sh. § 7) die diesem Auftrag entsprechende Konzession erteilt, und dass die Konzessionsbehörden an der Verwirklichung der Ziele der Angebotsplanungen der Aufgabenträger mitzuwirken haben.

Der Vorrang von kommerziellen Verkehren vor nicht-kommerziellen im Zusammenhang mit der Bestellung zusätzlicher Leistungen **ist in dieser Form schlicht** abzulehnen, da einerseits den Regelungsgegenstand des Gesetzes überschießend und andererseits auch sachlich nicht begründet. In § 7 des Entwurfes sollte im Sinne der öffentlichen Auftragsvergabe der Nachweis für die von einer zuständigen Behörde vergebenen Öffentlichen Dienstleistungsaufträge im Sinne der PSO-VO (in Ö: Auftrag einer zuständigen Behörde auf eine oder mehrere Linien bezogen) nicht zu schwierig gemacht werden (wie errechnet sich zB „ernsthafte Gefährdung“). Die Eingrenzung des Zeitraumes für die Antragstellung auf Konzessionen ist grundsätzlich zu begrüßen.

In § 7 Abs 1 Zi. 3 wurde beibehalten, dass die Art der Linienführung eine zweckmäßige und wirtschaftliche Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses zu gewährleisten hat. Dieses Erfordernis der Wirtschaftlichkeit ist aber sowohl bei kommerziellen als auch bei nicht-kommerziellen Verkehren obsolet. Bei kommerziellen Verkehren obliegt es wohl der Eigenverantwortung des Kraftfahrlinienunternehmens und seiner wirtschaftlichen Abwägung, Festlegungen hinsichtlich der wirtschaftlichen Auswirkungen zu treffen. Ebenso ist bei nicht-kommerziellen Verkehren der Verkehr das Ergebnis von Vergabeverfahren, jedenfalls aber von Verträgen zwischen der zuständigen lokalen Behörde und den Kraftfahrlinienunternehmen. Unserer Ansicht nach besteht daher für die Kraftfahrlinienbehörde kein Anlass mehr, die wirtschaftliche Sinnhaftigkeit zu prüfen.

Dies gilt umso mehr für den Fall der **§ 7 Abs 1 Zi 4 lit e**, in dem sogar ein noch nicht einmal bestehender aber beabsichtigter Verkehr zugunsten des Konzessionsinhabers geschützt wird. Diese Bestimmung **ist vollkommen abzulehnen**, da sie dem Konzessionsinhaber im Grund genommen die Möglichkeit gibt, durch die bloße Behauptung einen zusätzlichen Verkehr oder eine Verbesserung schon geplant zu haben, andere Verkehre zu verhindern. Aus Sicht der Städte sind die Bestimmungen des Abs 2 sowie des letzten Satzes in Abs 1 schlichtweg verzichtbar und sollten in der Endfassung nicht enthalten sein.

Zu KfIG - Z. 13 (§ 23)

Nach Auslegung des Städtebundes erwächst aus § 23 Abs. 2 KfIG ein Primat der kommerziellen Verkehrsdienste. Dies ist aus Sicht des Städtebundes insofern problematisch als zu befürchten ist, dass Unternehmen versuchen werden, einzelne wirtschaftlich lukrative Kraftfahrlinien im innerstädtischen Bereich kommerziell zu betreiben (Stichwort: Rosinenpicken). Diesfalls könnten Vergabeverfahren für die betreffenden Strecken erfolgreich verhindert werden. Im Falle der – insbesondere im städtischen Bereich häufig anzutreffenden - Vergabe von Linien an interne Betreiber wäre ein wenig wünschenswertes Ergebnis, dass Unternehmen der öffentlichen Hand bloß noch die defizitären Linien betreiben, während stark nachgefragte Linien kommerziell betrieben werden.

Zu KfIG - § 22 Abs. 3

Die Genehmigungspflicht der Führung im Auftragsverkehr in § 22 Abs. 3 sollte für nicht-kommerzielle Verkehre fallen.

Zu KfIG - § 23 Abs. 2

In § 23 Abs. 2 sollte der Verweis auf das Vergaberecht gleichlautend wie in Abs. 1 sein (Vergabeverfahren führt eher zu Auslegungsproblemen).

Zu KfIG - § 37 Abs. 3

Die in § 37 Abs. 3 vorgesehene Berücksichtigung der Interessen der Verkehrsunternehmen wird begrüßt. Im gleichen Ausmaß sollte die Bundes- und Landesverkehrsplanung aber **auch die Verkehrsbedürfnisse der Kommunen berücksichtigen**, da ja immerhin die Aufgabenträgerschaft

für den ÖPNV bei Ländern und Gemeinden liegt. Es wird daher eine entsprechende Ergänzung erforderlich.

Verbund/Land können derzeit Stadt-Vorort-Verkehrsdienste organisieren, ohne die Belange der jeweiligen städtischen Aufgabenträgerin (z.B. Innsbruck) zu berücksichtigen. Dies führt zu Inkompatibilitäten im Betrieb.

Daher fordert der Österreichische Städtebund, dass die Städte jedenfalls bei den Regionalverkehrsplanungen, die sie tangieren, mitreden sollen. Konkret sollte bestenfalls vor Ausschreibungen und Vergaben von Konzessionen und Leistungen eine Abstimmung beider Aufgabenträger zu folgenden Punkten verpflichtend sein:

- Fahrgastabfertigung
- Signalbeeinflussung
- Haltestellenfestsetzung
- Takte
- Bedienungszeiten etc.

Im KFIG fordert der Österreichische Städtebund daher einen Zusatz, wonach Planungsinteressen der Städte im Zuge der Vergabe von Konzessionen und Leistungen verpflichtend einbezogen werden sollten.

Der Österreichische Städtebund ersucht, die aufgezählten Anmerkungen und Anregungen zu den gegenständlichen Gesetzen zur Kenntnis zu nehmen und im Rahmen neuerlicher Novellierungen der entsprechenden Materien zur berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen



OSR Mag. Dr. Thomas Weninger, MLS
Generalsekretär