

Entwurf

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

Der Nationalrat hat beschlossen:

1. Abschnitt

Allgemeine Bestimmungen

Anwendungsbereich

§ 1. (1) Dieses Bundesgesetz legt die organisatorischen und finanziellen Grundlagen für den Betrieb des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs 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 Verkehrsverbünden fest.

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

(3) Nicht unter die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes fallen Verkehre nach dem Gelegenheitsverkehrs - Gesetz 1996, BGBl. Nr. 112, ausgenommen für Zwecke des öffentlichen Personennah- oder Regionalverkehrs eingerichtete alternative Betriebsformen, wie Rufbusse oder Anrufsammeltaxis gemäß § 38 des Kraftfahrlineigesetzes (KfLG), BGBl. I Nr. 203/1999.

(4) Die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes geltenden Finanzierungsstrukturen aufgrund des Finanzausgleichsgesetzes 2005 (FAG 2005), BGBl. I Nr. 156/2004, des Familienlastenausgleichsgesetzes 1967, BGBl. Nr. 376, des Bundesbahngesetzes, BGBl. Nr. 825/1992 und des Privatbahngesetzes 2004 (PrivbG), BGBl. I Nr. 39 werden von diesem Bundesgesetz nicht berührt.

§ 2. Auf Unternehmen, die gemäß Artikel II des Bundesgesetzes Nr. 519 vom 14. Juli 1994, BGBl. Nr. 519/1994 vom Art. 1 (1) der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 i.d.F. Nr.1893/91 ausgenommen sind, das sind Unternehmen, die Eisenbahnen gemäß § 1 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60 und Kraftfahrlinien gemäß § 1 KfLG ausschließlich im Stadt- und Vorortverkehr betreiben, sind die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes über den Abschluss von Verkehrsdienstverträgen nicht anzuwenden.

Begriffsbestimmungen

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

(2) Unter Personenregionalverkehr im Sinne dieses Bundesgesetzes sind öffentliche Verkehrsdienste zu verstehen, die den Verkehrsbedarf einer Region oder des ländlichen Raumes befriedigen und nicht unter den Anwendungsbereich der Bestimmung des Abs. 1 fallen.

§ 4. (1) Öffentliche Verkehrsdienste sind eigenwirtschaftlich oder gemeinwirtschaftlich erbrachte Dienstleistungen im öffentlichen Schienenpersonenverkehr oder im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (Kraftfahrlineienverkehr).

(2) Eigenwirtschaftliche öffentliche Verkehrsdienste sind solche, deren Kosten ausschließlich aus Tarifierlösen gedeckt werden. Unter Tarifierlösen sind auch verbundbedingte Fahrpreisersätze und Fahrpreisersätze zur Gewährung von Sondertarifen für bestimmte Fahrgastgruppen zu verstehen.

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

§ 5. (1) Verkehrsverbünde sind Kooperationsformen von Verkehrsunternehmen zur Erbringung von öffentlichen Verkehrsdiensten, die das Gesamtangebot des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs optimieren und die Benutzung unterschiedlicher öffentlicher Verkehrsmittel zu einem einheitlichen Verbundtarif sicherstellen.

(2) Eine Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft ist eine vom jeweiligen Land bzw. von den jeweiligen Ländern für den betreffenden Verbundraum eingerichtete Gesellschaft zur organisatorischen Umsetzung der im Zusammenhang mit Verkehrsverbünden wahrzunehmenden Aufgaben der Gebietskörperschaften.

(3) Der räumliche Geltungsbereich eines Verkehrsverbundes orientiert sich an den Bundesländer- oder Staatsgrenzen. Bei grenzüberschreitenden Fahrgastströmen haben die davon betroffenen Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften entsprechende Vereinbarungen zu treffen, sodass die Regelungen des Verkehrsverbundes auch für diese Fahrgäste wirksam werden können.

(4) Die Regelungen eines Verkehrsverbundes gelten unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen über Schüler- und Lehrlingsfreifahrt gemäß § 14 für alle Fahrgastgruppen.

2. Abschnitt

Aufgaben

Aufgaben des Bundes

§ 6. Aufgaben des Bundes im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr sind:

1. Bestellung von begünstigten Tarifen im öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr gemäß § 12 bei den Eisenbahnunternehmen gemäß § 48 des Bundesbahngesetzes und gemäß § 3 PrivbG.
2. Ersatz der Fahrpreise für die Schüler – und Lehrlingsfreifahrt gemäß § 13 dieses Bundesgesetzes und gemäß §§ 30f und 30j des Familienlastenausgleichsgesetzes 1967.
3. Zahlung des Bundesbeitrages zur Verbundabgeltung an die Länder gemäß § 10.
4. Zahlung des Bundesbeitrages für die Finanzierung von zusätzlichen öffentlichen Verkehrsdiensten gemäß § 11 an die Länder.
5. Monitoring gemäß § 16.

Aufgaben der Länder und Gemeinden

§ 7. (1) Aufgaben der Länder und Gemeinden im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr sind:

1. Planung nachfrageorientierter Verkehrsdienstleistungen (Ausweitung, Umschichtung, Reduzierung von Verkehrsleistungen) im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr unter Beachtung der im § 15 angeführten Kriterien.
2. Betrieb von Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften für jeden Verbundraum zur Umsetzung der im Zusammenhang mit Verkehrsverbünden wahrzunehmenden Aufgaben des jeweiligen Landes und dessen Gemeinden.
3. Abschluss von Verträgen über gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienstleistungen.
4. Abgeltung der durch den Verbundtarif und dessen Durchrechnung entstehenden Durchtarifierungsverluste an die am Verkehrsverbund teilnehmenden Verkehrsunternehmen unter Verwendung der dafür zugewiesenen Bundesmittel gemäß § 6 Z 3.
5. Abgeltung der zusätzlich bestellten gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienstleistungen unter Verwendung der dafür zugewiesenen Bundesmittel gemäß § 6 Z 4.
6. Bereitstellung aller notwendigen Daten für das Monitoring gemäß § 16.

(2) Wird die Bedienung von Strecken bestellt, die bisher mangels Eigenwirtschaftlichkeit nicht bedient wurden oder zum Zeitpunkt der Bestellung nicht mehr eigenwirtschaftlich bedient werden können, so hat der Besteller selbst oder für diesen die bestellende Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft bei der Bestellung die anzuwendenden Regelungen des Vergaberechtes zu berücksichtigen.

Aufgaben der Verkehrsunternehmen

§ 8. Die Aufgaben der Verkehrsunternehmen innerhalb des Verkehrsverbundes umfassen insbesondere :

1. Zusammenarbeit und Kooperation mit den übrigen Verkehrsunternehmen innerhalb des Verkehrsverbundes.
2. Festsetzung, Entwicklung oder Weiterentwicklung des Verbundtarifes im Zusammenwirken mit der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft im Fall der Nettobestellung von Verkehrsdiensten.
3. Unternehmensspezifische Verkehrsplanung.
4. Fahrplangestaltung in Abstimmung mit der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft.
5. Abrechnung und Zuschreibung von Tarifeinnahmen und sonstiger Erlöse, sofern hierfür nicht die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft beauftragt wird.
6. Unternehmensspezifische Marketing - und Vertriebstätigkeiten.
7. Transparente Darstellung der Verwendung der von den jeweiligen Bestellern aufgewendeten Finanzmittel (streckenbezogen).
8. Erfüllung der in den Verkehrsdienstverträgen vereinbarten Qualitätskriterien.
9. Mitwirkung an der Berichtspflicht gemäß § 16.

Aufgaben der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft

§ 9. Aufgaben der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft sind:

1. Festsetzung, Entwicklung oder Weiterentwicklung des Verbundtarifes in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen im Fall der Bruttobestellung von Verkehrsdiensten sowie die Umsetzung des Verbundtarifes.
2. Bestellung und Auferlegung von öffentlichen Verkehrsdiensten, wenn sie dafür von den Gebietskörperschaften beauftragt werden.
3. Kontrolle der Erfüllung der Qualitätskriterien gemäß § 15.
4. Verbundspezifische Marketing- und Vertriebstätigkeiten.
5. Verbundspezifische Kundeninformation.
6. Verbundspezifische Verkehrsplanung im Zusammenwirken mit den Verkehrsunternehmen und den Gebietskörperschaften.
7. Schlichtung und Clearing für die Abrechnung und die Zuschreibung der Erlöse auf die Verkehrsunternehmen einschließlich der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt. Gegebenenfalls im Auftrag der Verkehrsunternehmen Abrechnung unternehmensübergreifender Verbundtarife und sonstiger Erlöse.
8. Anhörung im Konzessionsverfahren gemäß § 5 Abs. 1 Z 9 KfVG und des Eisenbahngesetzes 1957, soweit es sich um streckenbezogene Konzessionen handelt.
9. Einrichtung eines Fahrgastbeirates zur Beratung der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft insbesondere in Angelegenheiten des Verbundtarifes, der Fahrplangestaltung und der Qualität der Verkehrsdienstleistungen, wobei die Zusammensetzung und nähere Aufgabenbeschreibung des Fahrgastbeirates durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festgelegt werden kann.

3. Abschnitt

Finanzierung

Verbundzahlungen

§10. (1) Der Bund stellt für die Finanzierung der Aufgaben der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften jährlich folgende Beträge zur Verfügung:

1. Burgenland	€2.198.700
2. Kärnten	€4.250.000
3. Niederösterreich	€12.590.800
4. Oberösterreich	€7.117.000
5. Salzburg	€3.766.000
6. Steiermark	€9.025.000
7. Tirol	€5.517.000
8. Vorarlberg	€2.292.000
9. Wien	€11.157.500

(2) Die Bundesbeträge umfassen die anteilige Finanzierung von Durchtarifierungsverlusten, Semestertickets, Organisation der Verkehrsverbünde und laufenden Kosten für die Abrechnung im Rahmen der Integration der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt.

(3) Die Beträge gemäß Abs. 1 basieren auf dem Abrechnungsjahr 2003 und werden in der Folge valorisiert. Die Abrechnung bzw. die Valorisierung für die Jahre 2004 und 2005 erfolgt nach den in den jeweiligen Verbundräumen aufrechten Grund- und Finanzierungsverträgen, den Vereinbarungen über die Finanzierung der Semestertickets sowie den Vereinbarungen über die Finanzierung der laufenden Kosten für die Abrechnung im Rahmen der Integration der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt. Die Valorisierung ab 1. Jänner 2006 erfolgt gemäß Abs. 4.

(4) Diese Beträge werden mit folgender Indexregelung valorisiert:

1. 50% der Beträge werden jährlich jeweils mit Wirksamkeit zum 1. Jänner eines jeden Jahres um jenen Prozentsatz wertgesichert, der sich aus der Veränderung des Verbraucherpreisindex des zweitzurückliegenden Jahres im Vergleich zum drittzurückliegenden Jahr ergibt. Maßgeblich ist dabei der jeweilige Jahresdurchschnitt des Verbraucherpreisindexes 2000 gemäß Veröffentlichung der Statistik Austria oder eines an seine Stelle tretenden Nachfolgeindexes.
2. 50% der Beträge werden jährlich jeweils mit Wirksamkeit zum 1. Jänner eines jeden Jahres um jenen Prozentsatz verändert, der sich aus der relativen Veränderung der Nachfrage des zweitrückliegenden Jahres im Vergleich zum drittzurückliegenden Jahr ergibt. Maßgeblich sind dabei die Verkehrsverbundeinnahmen eines Jahres (Einnahmen nach dem Verbundtarif im allgemeinen Verkehr ohne Einnahmen aus der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt, bereinigt um Tarifierhöhungen und gegebenenfalls unter Berücksichtigung von Überwanderungen zwischen Verbundtarif und Unternehmenstarif).

(5) Die die Valorisierung gemäß Abs. 4 begründenden Nachweise sind dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bis längstens 30. Juni des Folgejahres zu übermitteln. Wird dieser Nachweis nicht oder nicht vollständig erbracht, erfolgt keine Valorisierung der Beträge.

(6) Die zweckentsprechende Verwendung der Verbundabgeltung ist dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie von den einzelnen Ländern bis längstens 30. Juni des Folgejahres nachzuweisen. Bei widmungswidriger Verwendung besteht ein Rückforderungsanspruch des Bundes.

Bestellerförderung

§ 11. (1) Der Bund stellt für die Finanzierung von zusätzlichen öffentlichen Verkehrsdiensten im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr für Bus und Schiene jährlich ab dem Jahr 2006 folgende Beträge zur Verfügung:

1. Burgenland	€922.300
2. Kärnten	€2.978.800
3. Niederösterreich	€5.332.600
4. Oberösterreich	€3.173.000
5. Salzburg	€3.503.300
6. Steiermark	€4.838.300
7. Tirol	€4.392.300
8. Vorarlberg	€2.202.200
9. Wien	€2.657.200

(2) Diese Beträge werden ab dem 1. Jänner 2007 mit der Indexregelung gemäß § 10 Abs. 4 valorisiert.

(3) Diese Mittel sind ausschließlich und zweckgebunden für die Finanzierung von zusätzlichen öffentlichen Verkehrsdiensten zu verwenden.

(4) Neue Verkehrsdienstbestellungen, die nach Inkrafttreten dieses Gesetzes erfolgen, dürfen nur unter Berücksichtigung der anzuwendenden Regelungen des Vergaberechtes vorgenommen werden. Bereits vor Inkrafttreten des Gesetzes abgeschlossenen Verkehrsdienstverträge sind nach ihrem Auslaufen nur unter Anwendung der Regelungen des Vergaberechtes neu zu vergeben. Verträge, die vor Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes mit unbefristeter Laufzeit abgeschlossen wurden, sind spätestens fünf Jahre nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes zu beenden und unter Anwendung der Regelungen des Vergaberechtes neu zu vergeben.

(5) Die zweckentsprechende Verwendung der Bundesbeträge für die Finanzierung von zusätzlichen öffentlichen Verkehrsdiensten ist dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie von den jeweiligen Ländern bis längstens 30. Juni des Folgejahres nachzuweisen. Bei widmungswidriger Verwendung besteht ein Rückforderungsanspruch des Bundes.

Tarifbestellungen

§ 12. (1) Der Bund bestellt bei den Eisenbahnunternehmen begünstigte Tarife im öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr für bestimmte Personengruppen gemäß § 48 des Bundesbahngesetzes und § 3 PrivbG.

(2) Die Eisenbahnunternehmen sind verpflichtet diese Mittel bis 30. Juni des Folgejahres schienenstreckenbezogen zuzuscheiden und dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gegenüber auszuweisen. Die Zusage hat auf Basis der Verkaufsdaten der Fahrausweise, welche zu den vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bestellten Tarifen ausgegeben werden, zu erfolgen. Bei parallelen Schienenstrecken in Verkehrsverbundzonen legt die Zusage die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft im Einvernehmen mit den betroffenen Eisenbahnunternehmen fest.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ist verpflichtet, diese Daten nach deren Erhalt länderweise schienenstreckenbezogen den Ländern jährlich zur Verfügung zu stellen.

(4) Das Ausmaß der Tarifbestellung des Bundes ändert sich im Verhältnis der Veränderung der Verkehrsleistungen, welche mit Fahrausweisen erbracht werden, die mit vom Bund bestellten begünstigten Tarifen ausgegeben werden. Als Basis für die Fortschreibung entfallen auf die Länder folgende Beträge:

1. Burgenland	€11.258.000
2. Kärnten	€22.895.600
3. Niederösterreich	€147.873.400
4. Oberösterreich	€48.588.300
5. Salzburg	€22.409.900
6. Steiermark	€40.085.600
7. Tirol	€37.316.400
8. Vorarlberg	€17.727.300
9. Wien	€59.328.400

(5) Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ist berechtigt, bei nicht fristgerechter Übermittlung der Daten gemäß Abs. 2 die Zahlungen unter Setzung einer angemessenen Nachfrist bis zur Vorlage derselben auszusetzen.

(6) Entfallen in einem Land durch die Abbestellung von Schienenverkehrsdiensten Bundesmittel gemäß Abs. 1, so erhöhen sich im gleichen Ausmaß die auf das betreffende Land entfallenden Bundesmittel gemäß § 11, welche für andere Schienenverkehrsleistungen zu verwenden sind.

(7) Entfallen in einem Land durch die Einstellung von Schienenverkehrsdiensten gemäß § 29 des Eisenbahngesetzes 1957 Bundesmittel gemäß Abs. 1, so erhöhen sich im gleichen Ausmaß die auf das betreffende Land entfallenden Bundesmittel gemäß § 11.

(8) Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ist verpflichtet, die streckenbezogen ausgewiesenen Tarifbestellungen gemäß Abs. 1 für Verkehrsdienstbestellungen der Bestellorganisationen auf den jeweils betreffenden Schienenstrecken für die Dauer der Verkehrsdienstbestellung, längstens jedoch für 15 Jahre, den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung zu stellen.

(9) Unberührt von den Regelungen gemäß Abs. 4 ist die Bestellung der VorteilsCard durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.

Schüler- und Lehrlingsfreifahrt

§ 13. Die Höhe der für den Ersatz der Fahrpreise für die Schüler - und Lehrlingsfreifahrt durch den Bundesminister für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz getragenen finanziellen Mittel sowie der Verrechnungsmodus bestimmen sich nach folgenden Grundsätzen:

1. Beginnend mit dem Schuljahr 2000/2001, in begründbaren Ausnahmefällen ab dem Schuljahr 2001/2002, ist ein Schülerverrechnungstarif zu ermitteln. Ausgangspunkt hierfür sind die Schüleranträge und die Abgeltung aus dem Familienlastenausgleichsfond für das Schuljahr 1997/98 gemäß §§ 30f und 30j des Familienlastenausgleichsgesetzes 1967.
2. 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 soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz, den Gebietskörperschaften (Länder, Gemeinden) und den Verkehrsunternehmen getroffenen Vereinbarungen.

Sondertarife für bestimmte Gruppen von Reisenden

§ 14. Zur Gewährung von Sondertarifen für bestimmte Gruppen von Reisenden sind die hierfür notwendigen Mittel durch diejenigen aufzubringen, die derartige Sondertarife wünschen.

4. Abschnitt

Qualität

Qualitätskriterien

§ 15. Voraussetzung zur Bereitstellung von Bundesmitteln gemäß den Bestimmungen der §§ 10 bis 12 ist die Erfüllung nachstehender Kriterien, die für jeden Verkehrsdienst gesondert zu beurteilen sind:

1. Benutzerfreundliche Systeme

- Berücksichtigung der Bedürfnisse von in ihrer Mobilität physisch beeinträchtigten Personen
- 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
- Qualifikation des Personals
- Minimierung von Fahrt- und Umsteigedauer, Zuverlässigkeit und Häufigkeit der Fahrten
- Sauberkeit und Komfort der Fahrbetriebsmittel
- benutzerfreundliche Fahrkartenausgabegeräte
- gute Erreichbarkeit von Haltestellen unter Berücksichtigung möglichst kurzer Umsteigewege.

2. Fahrbetriebsmittel

- Berücksichtigung der Bedürfnisse von in ihrer Mobilität physisch beeinträchtigten Personen
- benutzerfreundliche Konzipierung der Fahrzeuge
- positive Umweltauswirkung durch Reduktion von Schadstoffemissionen.

3. Gewährleistung der persönlichen Sicherheit der Fahrgäste.

4. Bundesweit einheitliche und verkehrsträgerübergreifende Informationssysteme über Fahrpreise, Fahrpläne, Routenwahl und Umsteigerelationen.

Monitoring

§ 16. (1) Die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften haben dem Bund in einem jährlichen Geschäftsbericht bis zum 30. Juni des Folgejahres folgende Daten zu melden:

1. Kenndaten des Verbundraumes

- Fläche des Verbundraumes
- Einwohnerzahl des Verbundraumes
- Liste der Verbundunternehmen
- Verbundtarifangebot.

2. Angebotsgrößen

- Liniennetzlänge bzw. Bedienfläche nicht liniengebundener alternativer Betriebsformen aufgeschlüsselt nach Kraftfahrlinien- und Eisenbahnunternehmen
- Fahrplankilometer bzw. Betriebsleistung aufgeschlüsselt nach Kraftfahrlinien- und Eisenbahnunternehmen.

3. Nachfragegrößen

- Anzahl der verkauften Fahrausweise streckenbezogen aufgeschlüsselt nach Fahrkartenkategorien und Entfernungsstaffeln
- Fahrkartenerlöse streckenbezogen aufgeschlüsselt nach Fahrkartenkategorien und Entfernungsstaffeln.

4. Schüler- und Lehrlingsfreifahrt

- Anzahl der ausgestellten Fahrausweise für Schüler und Lehrlinge
- Fahrpreisersätze für Schüler und Lehrlinge streckenbezogen aufgeschlüsselt.

(2) Die Länder haben den Bund jährlich bis zum 30. Juni des Folgejahres folgende Daten zu melden:

1. Durchtarifierungsverluste strecken- oder zonenbezogen aufgeschlüsselt
2. Art und Umfang öffentlicher Verkehrsdienstbestellungen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann durch Verordnung Form und Umfang der in Abs. 1 und 2 genannten Daten zum Zwecke ihrer Einheitlichkeit detailliert festlegen.

Evaluierung

§ 17. Der Bund und die Länder haben gemeinsam bis 30. Juni 2016 eine Evaluierung über die durch dieses Bundesgesetz ausgelösten Effizienzsteigerungen vorzunehmen.

5. Abschnitt

Verkehrsanschlussabgabe

§ 18. Sollten die Länder zur Sicherung eines nachhaltigen öffentlichen Verkehrsangebotes eine flächenbezogene Abgabe zur Deckung der mit dem Anschluss von öffentlichen Verkehrsmitteln an Betriebsansiedlungen verbundenen Kosten ausschreiben (Verkehrsanschlussabgabe), hätte dies im Sinne einer bundesweit einheitlichen Regelung nach den Bestimmungen der §§ 19 bis 21 zu geschehen.

§ 19. (1) 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) von mehr als 10.000 m² zu verstehen, wenn sie infolge der Art oder des Umfanges ihres Unternehmenszweckes geeignet sind einen wesentlich erhöhten Kundenstrom zu bewirken.

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

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

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

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

1. für die Errichtung des öffentlichen Verkehrsmittels zu den Betriebsanlagen,
2. für die dafür erforderlichen zusätzlichen Fahrbetriebsmittel

abzudecken in der Lage ist. Sie hat jedoch mindestens 10 Cent pro Quadratmeterfläche und Kalendernonat zu betragen.

§ 22. (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 öffentlichen Verkehrsdienst mit Anbindung an ein öffentliches Verkehrsmittel selbst errichten und durchführen oder errichten und durchführen lassen.

§ 23. Die Verkehrsanschlussabgabe kommt demjenigen Land zugute, in dessen regionalen Wirkungsbereich die jeweilige Betriebsansiedlung fällt. Fällt die Betriebsansiedlung in den regionalen Wirkungsbereich mehrerer Länder, ist bei der Aufteilung der aus der Abgabe resultierenden Mittel einvernehmlich vorzugehen.

6. Abschnitt

Schlussbestimmungen

In-Kraft-Treten

§ 24. Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. Juli 2006 in Kraft.

Außer-Kraft-Treten und Übergangsregelung

§ 25. Das Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999, BGBl. I Nr. 204, tritt mit Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes außer Kraft.

§ 26. Die in den einzelnen Verkehrsverbünden aufrechten Grund- und Finanzierungsverträge, die Vereinbarungen über die Finanzierung der Semestertickets sowie die Vereinbarungen über die Finanzierung der laufenden Kosten für die Abrechnung im Rahmen der Integration der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt treten mit 30. Juni 2006 außer Kraft.

§ 27. Hinsichtlich der §§ 10 bis 12 gelten die vor Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes geltenden Regelungen, für das Jahr 2006 gelten ab Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes 50 % der in den Bestimmungen der §§ 10 Abs. 1, 11 Abs. 1 und 12 Abs. 4 jeweils genannten Beträge.

Verweisungen

§ 28. Soweit in diesem Bundesgesetz auf Bestimmungen anderer Bundesgesetze verwiesen wird, sind diese in ihrer jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

Vollziehung

§ 29. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist, soweit nicht anders geregelt, der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, hinsichtlich der §§ 10 bis 12 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen betraut.

§ 30. Mit der Vollziehung der Bestimmungen der §§ 18 bis 23 ist der Bundesminister für Finanzen betraut.

§ 31. Mit der Vollziehung der Bestimmung des § 13 ist der Bundesminister für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz betraut.

Vorblatt

Problem:

Die im Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 vorgesehene Aufgaben- und Finanzierungszuteilung zwischen Bund, Ländern und Gemeinden hat in letzter Zeit vermehrt Schwierigkeiten bereitet. Aus der grundsätzlichen Planungsautonomie der regionalen Gebietskörperschaften entstanden Wünsche einer entsprechenden zusätzlichen Mittelbereitstellung durch den Bund, denen aufgrund der eng gesetzten budgetären Lage nicht voll entsprochen werden konnte. Des weiteren fordert auch der Rechnungshof in seinem Wahrnehmungsbericht (Reihe Bund 2005/8, GZ. 860.037/002-E1/05, Vorlage vom 5. August 2005) hinsichtlich der Überprüfung der Gebarung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie mit dem Schwerpunkt „Evaluation des Bundesgesetzes über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs“ klarere Verantwortungsstrukturen, eine Zusammenführung zersplitterter Finanzierungsstrukturen sowie ein effizientes Kontrollinstrumentarium der eingesetzten Bundesmittel.

Ziel:

Nach Neuerhebung der entsprechend notwendigen Finanzmittel in erster Linie entsprechende klare gesetzliche Festlegung der betreffenden Bundesbeträge, welche in den planerischen Verantwortungsbereich der Länder übergeführt werden sollen.

Inhalt:

In erster Linie Neukonzeption der Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs in Österreich sowie Anpassung der Aufgaben der Verkehrsunternehmen und der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften an die praktischen Gegebenheiten des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs und eine Adaptierung der Instrumentarien zur gezielteren Qualitätskontrolle, insbesondere auch durch den Bund.

Alternativen:

Keine.

Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Österreich:

Keine.

Finanzielle Auswirkungen:

Der finanzielle Mehraufwand für den Bund beträgt €22,77 Millionen. Nähere Erläuterungen siehe Erläuterungen Allgemeiner Teil.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Kompatibel mit dem EU-Recht.

Besonderheiten des Normsetzungsverfahrens:

Keine.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Der öffentliche Personennah- und Regionalverkehr (ÖPNRV) sieht sich österreichweit betrachtet einem rückläufigen Nutzungstrend gegenüber. Trotz steigender öffentlicher Zuschüsse verliert der ÖPNRV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr an Modal Split Anteilen. Bahnen und Busse können ihre Aufgaben immer weniger wahrnehmen. Zunehmend öffnet sich die Schere zwischen den verkehrspolitischen Zielen und der Verkehrsrealität. Ohne gegensteuernde Maßnahmen wird sich dieser Trend fortsetzen. Daher erfordern verkehrs-, umwelt- und finanzpolitische Überlegungen Maßnahmen, dieser Entwicklung entgegenzuwirken. Das Ziel einer erhöhten Akzeptanz öffentlicher Verkehrsangebote durch den Fahrgast kann aufgrund zahlreicher Erhebungen am Besten durch ein regional abgestimmtes und ausgeweitetes Verkehrsangebot im ÖPNRV erreicht werden.

Aktuell verteilt sich die Verantwortung für die Bestellung und die Finanzierung des ÖPNRV-Angebotes auf zahlreiche Gebietskörperschaften. Diese Kompetenzverteilung führt zu hohen Effizienzverlusten, die ein Erreichen des oben angeführten regional optimierten Fahrplanangebotes erschweren. Daher soll der ÖPNRV einer Reform mit den Zielen einer klaren Aufgabenzuständigkeit, einer effizienten Leistungserstellung sowie einer darauf basierenden geordneten Finanzierung unterzogen werden. Die vorliegende Reform soll vor allem zu einer Transparenz und Effizienz in der Finanzierungs- und Angebotsstruktur des ÖPNRV führen.

Ansatzpunkte für eine derart grundlegende Systemreform im ÖPNRV sind:

- Zusammenführung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung wo dies sinnvoll erscheint,
- Schaffung von Handlungsspielräumen für die Aufgabenträger durch Übertragung bisher von Bundesseite in den ÖPNRV fließenden Mittel an die Länder,
- Herstellung einer Systemeinheit durch die erhöhte Zuständigkeit der Länder für Planungs- und Angebotsfragen im ÖPNRV,
- Möglichkeit der systemumfassenden Angebotsoptimierung (Schiene im Regionalverkehr, Busverkehr und sonstiger Angebotsformen),
- Vorgabe von Qualitätsstandards und Berücksichtigung von Fahrgastrechten,
- Schaffung von Leistungsanreizen zur Kostensenkung, Angebotsausweitung und -abstimmung sowie zur Steigerung der Fahrgastzahlen und
- Erhöhung der Transparenz des Mitteleinsatzes durch Einführung von Monitoring im ÖPNRV.

Durch die Reform sollen die Länder in die Lage versetzt werden, ihre Aufgaben auch wahrnehmen zu können. Dies setzt neben der Aufgabenkonzentration eine Bündelung bzw. budgetäre Kenntnis möglichst aller Finanzmittel bei den Ländern voraus. Kontrollen und Anreizmechanismen sind vorzusehen. Die Länder können ihre Verantwortung nur dann wahrnehmen, wenn sie über Betriebsformen (Schiene, Bus, alternative Formen) und Investitionen weitestgehend selbst entscheiden können. Durch diese Aufgaben- und Finanzierungsreform wird bei den Ländern und Verkehrsunternehmen ein Interesse an der Steigerung der Effizienz beim Einsatz öffentlicher Mittel geweckt. Gewinner der Reform ist letztlich der Fahrgast, der von einem verbesserten Verkehrsangebot in Folge des gesteigerten Leistungsinteresses der Länder und Verkehrsunternehmen profitiert.

Durch den vorliegenden Entwurf soll in erster Linie eine Neukonzeption der Finanzierung im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr erfolgen und die klare planerische Verantwortung der Länder durch die ihnen zukommenden Beträge sichergestellt sein.

Im Bereich der Verkehrsverbünde ist ein Großteil der angestrebten Reform durch den Abschluss neuer Grund- und Finanzierungsverträge bereits vorweggenommen.

Im Bereich der Bestellerförderung für zusätzliche Verkehrsdienste werden die durch das bisherige Antragsprinzip entstandenen Verzerrungen der Mittelaufteilung auf die einzelnen Länder neu geordnet, der Mitteleinsatz im Sinne einer Verwaltungsvereinfachung flexibler und damit effizienter gestaltet und zusätzliche Bundesmittel zur Verfügung gestellt.

Im Bereich der Finanzierung der Schienenbahnen werden die Mittel für die Stützung von Tarifen (Tarifbestellung) pro Land und streckenweise transparent gemacht und somit jedem dort fahrenden Eisenbahnunternehmen bereitgestellt, sodass auch in diesem Bereich eine Planungssicherheit für die regionalen

Gebietskörperschaften gewährleistet ist. Diese „Zuscheidung der Tarifbestellung“ führt zu einer erhöhten regionalen Verankerung der Bahn und in weiterer Folge auch zu einer beabsichtigten verstärkten Identifikation der Bundesländer mit „ihrer Bahn“. Als Leistungsanreiz führen gestiegene Fahrgastzahlen im Folgejahr zu höheren Mitteln für die Tarifbestellung. Ein gesunkenes Fahrgastaufkommen führt zu reduzierten Mitteln für die Tarifbestellung.

Darüber hinaus soll im vorliegenden Entwurf neben Änderungen in der Aufgabenstellung der Verkehrsunternehmen und der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften sowie der Einführung eines Fahrgastbeirates auch ein Instrumentarium geschaffen werden, welches an Hand konkreter definierter Parameter eine Qualitätskontrolle durch den Bund vorsieht.

Finanzielle Auswirkungen:

Der Bund tätigt österreichweit einheitliche Bestellungen von begünstigten Tarifen im öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr bei den Eisenbahnunternehmen. Er leistet einen Ersatz der Fahrpreise im Rahmen der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt durch den Familienlastenausgleichsfonds. Der Bund nimmt die weiteren Zahlungen für die Verkehrsverbünde an die Länder vor und sorgt für die Finanzierung von zusätzlichen öffentlichen Verkehrsdiensten. Ländern und Gemeinden obliegt die Planung von nachfrageorientierten Verkehrsdienstleistungen, sie sind auch zum Abschluss von Verkehrsdienstverträgen berechtigt. Die Finanzierung der Verkehrsverbünde und die Bestellerförderung soll dabei unter zweckmäßiger Verwendung der Bundesmittel durch die Länder vollzogen werden. Tarifbestellungen sowie Schüler- und Lehrlingsfreifahrten verbleiben zweckmäßigerweise beim Bund.

Im Bereich der Verkehrsverbundzahlungen (§ 10) ergibt sich gegenüber der dzt. Situation - festgeschrieben durch die Grund- und Finanzierungsverträge der Verkehrsverbünde, abgeschlossen zwischen Bund und Ländern - kein finanzieller Unterschied. Der Bund stellt für die Finanzierung von Durchtarifizierungsverlusten, Semestertickets, Organisation der Verkehrsverbünde und laufenden Kosten für die Abrechnung im Rahmen der Integration der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt Beträge für die Länder zur Verfügung. Die Mittel betragen auf Basis 2003 €58,6 Millionen. 50% dieser Beträge unterliegen ab dem Jahr 2006 einer jährlichen Wertsicherung, um jenen Prozentsatz, der sich aus der Veränderung des VPI des zweitzurückliegenden Jahres im Vergleich zum drittzurückliegenden Jahr ergibt. 50% der Beträge werden jährlich um jenen Prozentsatz verändert, der sich aus der relativen Veränderung der Nachfrage des zweitzurückliegenden Jahres im Vergleich zum drittzurückliegenden Jahr ergibt. Für die Jahre 2004 und 2005 erfolgt die Wertsicherung gemäß den Bestimmungen der Grund- und Finanzierungsverträge. Es wird mit einer jährlichen Erhöhung der Bundesmittel von 1% bis 2% gerechnet.

Im Bereich der Bestellerförderung (§ 11) werden die dzt. gesetzlich vorgesehenen Mindestmittel des Bundes in der Höhe von €7,23 Millionen auf €30 Millionen aufgestockt und den Ländern zur Verfügung gestellt. Der finanzielle Mehraufwand für den Bund beträgt somit €22,77 Millionen. Diese Mittel sollen nach obiger Regelung wertgesichert werden. Es wird auch hier mit einer jährlichen Erhöhung der Bundesmittel von 1% bis 2% gerechnet. Da dzt. etliche Nahverkehrsprojekte von den regionalen Gebietskörperschaften alleine finanziert werden, reduzieren sich die für den Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr vorgesehenen Mittel der Länder und Gemeinden in einem ersten Schritt im selben Ausmaß. Es ist jedoch zu erwarten, dass die frei werdenden Mittel kurz- bzw. mittelfristig für weitere Projekte eingesetzt werden.

Im Bereich der Tarifbestellung bei Eisenbahnunternehmen (§ 12) werden vorerst die bisherigen Mittel auf Basis des Vertrages über die Bestellung und Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen abgeschlossen zwischen Bund und den ÖBB, sowie die entsprechenden Mittel im Bereich der Privatbahnen weiterhin in gleicher Höhe geleistet. Es erfolgt jedoch eine streckenbezogene Zuscheidung anhand der verkauften Fahrausweise. In den Folgejahren ändern sich die Beträge je nach Anzahl der verkauften Fahrausweise. Bei gleichbleibender Nachfrage ergibt sich keine Änderung der eingesetzten Bundesmittel.

Im Bereich der Schüler- und Lehrlingsfreifahrten ergibt sich durch das Gesetz keine wesentliche Änderung. Hier wurde im Jahr 2004 eine Leistung von €334,88 Millionen erbracht. Es gelten weiterhin die zwischen dem Bundesministerium für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz und den jeweiligen Verkehrsverbünden, den Ländern und Gemeinden und den Verkehrsunternehmen getroffenen Vereinbarungen. Für das Jahr 2006 werden in diesem Bereich Aufwendungen in der Höhe von €340 Millionen erwartet.

Durch die Vollziehung dieses Gesetzes ändern sich die Aufgaben der einzelnen Gebietskörperschaften. Im Bereich des Bundes fällt im wesentlichen die Prüfung von Ansuchen zur Bestellerförderung weg, dafür werden zusätzliche Aufgaben im Bereich des Monitorings übernommen. Auch im Bereich der regionalen Gebietskörperschaften fallen hinkünftig die Ansuchen um Bestellerförderung weg, diese Entlastung könnte jedoch durch einen zusätzlichen Aufwand im Bereich Datenlieferung im Monitoring wieder

ausgeglichen werden. Insgesamt wird somit mit keiner wesentlichen Änderung der Personalleistungen gerechnet.

Durch die Verschiebung der Zuständigkeit zur Einhebung der Verkehrsanschlussabgabe fallen bei den Gemeinden die diesbezüglichen Aufgaben weg. Da die Gemeinden in der Vergangenheit von der Ermächtigung zur Einhebung der betreffenden Abgabe keinen Gebrauch gemacht haben, ergeben sich für die Gemeinden daher auch keine finanziellen Änderungen. Die diesbezüglichen Aufgaben sind nunmehr im Bereich der jeweiligen Länder angesiedelt, der tatsächliche Verwaltungsaufwand einerseits sowie die sich zusätzlich daraus ergebenden Einnahmen hängen von der tatsächlichen Inanspruchnahme der Einhebung ab.

Kompetenzgrundlage:

Die kompetenzrechtlichen Grundlagen ergeben sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 8 und 9 sowie Art. 17 Bundes-Verfassungsgesetz.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Besonderer Teil

Zu § 1 Abs. 1:

Diese Bestimmung definiert Ziel und Zweck des Bundesgesetzes, dessen inhaltliche Vorgaben mit den Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr.1191/69 des Rates über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit 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) in Einklang stehen.

Aufgrund der Erfahrungen mit dem Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 sollen die gesetzlichen Grundlagen für die Gestaltung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs mit dem Ziel einer Zusammenführung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung und damit eines effizienteren Mitteleinsatzes geschaffen werden. Durch diesen effizienteren Mitteleinsatz soll insbesondere der individuelle Kundennutzen im Interesse der Daseinsvorsorge der Bevölkerung erhöht, aber auch die Berücksichtigung ökologischer Aspekte durch Optimierung des öffentlichen Verkehrs erreicht werden.

Zu § 1 Abs. 3:

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 Kraftfahrverkehr in Erwägung zu ziehen.

Der Einsatz alternativer Betriebsformen hat sich auch im Rahmen des Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetzes 1999 bewährt.

Zu § 2:

In Entsprechung der mit VO 1893/91 gegebenen Möglichkeiten wurden mit Bundesgesetz vom 14. Juli 1994, BGBl. Nr. 519/94, diejenigen Unternehmen, die ausschließlich Stadt- und Vorortverkehre 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.

Zu § 3:

Die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes sind auf den Personenfernverkehr nicht anzuwenden. Unter Personenfernverkehr versteht man im allgemeinen Wege über eine Entfernung von mehr als 70 Kilometer, Wege, die mehr als 90 Minuten dauern bzw. Wege, die nicht regelmäßig zurückgelegt werden.

Zu § 4 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 (z.B.: Verbundtarife, Sondertarife für bestimmte Gruppen von Reisenden) darstellen.

Zu § 4 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 Marketingerlöse, die auf selbstfinanzierte Marketingmaßnahmen zurückzuführen sind, sind diesfalls Tariferlösen gleichzustellen.

Unter verbundbedingten Fahrpreisersätzen sind die zur Abdeckung der Durchtarifizierungsverluste derzeit geleisteten Finanzierungsbeiträge der Gebietskörperschaften oder Dritter an die Verkehrsunternehmen, unter Sondertarifen sonstige Ermäßigungen für bestimmte Gruppen von Reisenden gemäß § 14, unter sonstigen Verträgen, u.a. solche zwischen dem Bundesminister für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz und den Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbünden auf Grundlage der Bestimmungen des Familienlastenausgleichsgesetzes 1967 zwecks Abgeltung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt zu verstehen. Tarifbestellungen des Bundes gemäß § 12 sind ebenfalls als Tariferlöse zu verstehen.

Die Textierung stellt klar, dass Erlöse aus Fahrpreisersätzen die Eigenwirtschaftlichkeit eines Verkehrsdienstes grundsätzlich nicht in Frage stellen.

Zu § 5 Abs. 1:

Die Kooperation von Verkehrsunternehmen 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. Der 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, Verbundtarif) notwendige Beziehung zwischen Auftraggeber, finanzierender Stelle, Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft und Verkehrsunternehmen ist auf Basis privatrechtlicher Verträge darzustellen.

Zu § 5 Abs. 2:

Die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften wurden auf Grundlage des Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetzes 1999 bereits eingerichtet und sollen auch auf Grundlage dieses Bundesgesetzes weiterhin bestehen bleiben.

Zu § 5 Abs. 3:

Der räumliche Geltungsbereich wurde bereits auf Grundlage des Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetzes 1999 unter verkehrspolitischen Gesichtspunkten (Pendlerströme) festgelegt.

Der Abschluss eines Staatsvertrages kann Voraussetzung für einen Staatsgrenzen übergreifenden Verkehrsverbund sein. Im Hinblick auf die geographische Lage Österreichs ist bei entsprechenden internationalen Vereinbarungen auch eine Einbeziehung grenznaher Bereiche nicht auszuschließen.

Zu § 6:

Die Aufgaben der einzelnen Gebietskörperschaften (siehe dazu auch Bemerkungen zu § 7) wurden gegenüber dem Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 klarer strukturiert und eindeutig festgelegt. Mit dieser Aufgabenteilung wird auch der im Bericht des Rechnungshofes geäußerten Kritik entsprochen.

Der Bund konzentriert sich bei seinen Aufgaben auf die Bestellung von Tarifen bei den Eisenbahnunternehmen, den Ersatz von Fahrpreisen für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt sowie die zur Verfügung Stellung von Mitteln an die Länder für deren Aufgabe zur Planung und Umsetzung einer nachfrageorientierten Verkehrsdienstleistung. Der Nachweis einer zweckgemäßen Verwendung der Bundesmittel wird durch die Bestimmung gemäß § 16 („Monitoring“) sichergestellt.

Zu § 7 Abs.1:

Die Aufgaben der Länder entsprechen im wesentlichen jenen des Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetzes 1999, wurden jedoch präzisiert.

Zu § 7 Abs. 2:

Mit dieser Bestimmung über den Abschluss von Verkehrsdienstverträgen wurde den aktuellen rechtlichen Entwicklungen auf europäischer Ebene entsprochen. Zur Klarstellung wurde der Verweis auf die anzuwendenden Regelungen des Vergaberechtes aufgenommen.

Zu § 8:

Um die von den Verkehrsunternehmen selbst geforderte höhere Eigen- und damit aber auch Erlösverantwortung zu stärken, werden in dieser Bestimmung Aufgabenbereiche, die zum Teil im Zusammenwirken mit der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft durchzuführen sind, angeführt.

Zu § 9:

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 des Verbundtarifes im Zusammenwirken mit den Verkehrsunternehmen.

Weitere wichtige Aufgaben der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft sind der Abschluss von Kooperationsverträgen mit den Verkehrsunternehmen sowie die Abwicklung der Abgeltung der durch den Verbundtarif und dessen Durchrechnung entstehenden Durchtarifierungsverluste und die Abwicklung der Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienstverträgen. In den Kooperationsverträgen können auch weitere Vereinbarungen (z.B.: Qualität, Fahrplanabstimmung) getroffen werden. Darüber hinaus können Vergabeverfahren im Auftrag sowie die Beratung der Auftraggeber für Verkehrsdienste durchgeführt werden.

Die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften treten lediglich als Makler sowie über Auftrag der Gebietskörperschaften als Besteller für den Abschluss von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienstverträgen auf.

Als neue Aufgabe im Rahmen dieses Bundesgesetzes ist die Einrichtung eines Fahrgastbeirates zur Beratung der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft vorgesehen. Dieser Fahrgastbeirat sollte bis längstens einem Jahr nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes eingerichtet werden. Dies entspricht auch einem derzeit im Rahmen des sog. Dritten Eisenbahnpaketes diskutierten Vorschlag einer Verordnung auf europäischer Ebene über die Rechte von Reisenden. Die Zusammensetzung und nähere Aufgabenbeschreibung des Fahrgastbeirates kann gegebenenfalls durch eine Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festgelegt werden.

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

Zu §§ 10 bis 12:

Wie in den Erläuternden Bemerkungen zu § 1 Abs. 1 angeführt, soll durch dieses Bundesgesetz die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung zusammengeführt und damit ein effizienterer Mitteleinsatz geschaffen werden. Daher ist die Übertragung der Bundesmittel für die Verbundzahlungen und die Bestellerförderung an die Länder vorgesehen. Damit wird auch dem vertragsrechtlichen Zustand bei den neuen Grund- und Finanzierungsverträgen der Verkehrsverbünde entsprochen. Die den Ländern zur Verfügung gestellten Mittel sollen jedoch weiterhin daran gebunden sein, dass diese zweckentsprechend zur Finanzierung von Aufgaben im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr verwendet werden. Dem Bund ist daher der zweckmäßige Einsatz nachzuweisen.

Zu § 10:

Die den Ländern für Verbundzahlungen zur Verfügung gestellten Mittel setzen sich aus den bisherigen Durchtarifierungsverlusten, den aufgewendeten Bundesmitteln für die im Interesse des Bundes gelegenen Aufgaben der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft, den Zahlungen für die im Rahmen von gesonderten Vereinbarungen zur Finanzierung von Semestertickets und den laufenden Kosten (im Rahmen des 50%-igen Anteils des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie) für die Erfassung und Abrechnung der SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrtsanträge im Rahmen der Integration in die Verkehrsverbünde zusammen.

Bei den Verbundzahlungen, die sich aus den im letzten Absatz genannten Teilzahlungen zusammensetzen, handelt es sich um laufende Zahlungen des Bundes, die bereits vor Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes geleistet wurden und soweit die Kosten für Durchtarifierungsverluste und Organisation betroffen sind, den vor Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes abgeschlossenen Grund- und Finanzierungsverträgen entsprechen. Die Zahlungen für die Semestertickets und die laufenden Kosten für die Einbeziehung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt basieren auf gesonderten privatrechtlichen Vereinbarungen.

Für den Bereich der Verbundzahlungen lagen bei Finalisierung der Textierung dieses Bundesgesetzes lediglich die Abrechnungswerte für das Jahr 2003 vor (für die Folgejahre stehen nur vorläufige Abrechnungen zur Verfügung).

Die Verbundzahlungen werden in den Jahren 2004 und 2005 nach den in den jeweiligen Verbundräumen geltenden vertraglichen Bestimmungen abgerechnet. Die entsprechenden Abrechnungswerte für das Jahr 2005 werden ab 1. Jänner 2006 nach dem im folgenden näher erläuterten Mischindex wertgesichert: Bei diesem Index wird zu 50% von der allgemeinen Preisentwicklung und zu 50% nach der Entwicklung der Nachfrage (Steigerungen oder Rückgänge) auf Basis der Fahrkartenverkäufe ausgegangen. Damit kann der Berücksichtigung der vom Rechnungshof geforderten Fahrgastentwicklung Rechnung getragen werden. Durch die Heranziehung des Vergleiches des zweitzurückliegenden mit dem drittzurückliegenden Jahr ist es möglich, die Wertsicherung für ein Jahr im Vorhinein zu berechnen. Somit müssen hinkünftig im Bereich der Verbundfinanzierung keine nachträglichen Ausgleichszahlungen mehr geleistet werden.

Um die Wertsicherung für das Jahr 2006 und 2007 berücksichtigen zu können, müssen dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bis 30. Juni 2006 die Abrechnungen der Jahre 2004 und 2005 vorgelegt werden. Eine Valorisierung in den Folgejahren wird erst dann wirksam, wenn dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie die entsprechenden Nachweise bis zum 30. Juni des jeweiligen Vorjahres übermittelt werden. Um dies an einem Beispiel zu verdeutlichen, bedeutet dies, dass für die Berechnung der Wertsicherung für das Jahr 2008 die Abrechnungen für die Jahre 2005 und 2006 bis zum 30. Juni 2007 vorgelegt werden müssen. Werden die entsprechenden Nachweise nicht erbracht, erfolgt eine Überweisung in der Höhe des Betrages der in diesem Bundesgesetz ausgewiesenen Beträge.

Zu § 11:

Durch das Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 wurde im Rahmen der dortigen Bestimmungen (§§ 24 Abs. 2 und 26 Abs. 3) ein neues Finanzierungsinstrument geschaffen, um zusätzliche - ab dem 1. Jänner 2000 - eingerichtete Verkehrsdienste zu fördern. Dieses Finanzierungsinstrument wurde gut angenommen und es konnten entsprechende Verkehrsverbesserungen erreicht werden. Die Aufteilung der Mittel ergab sich durch das sog. Antragsprinzip, d.h.: jene Länder und Gemeinden, die förderungswürdige Anträge einbrachten, wurden bei gegebener budgetärer Bedeckung finanziell bedient. Durch die zeitliche Divergenz der Erarbeitung der Nahverkehrskonzepte der einzelnen regionalen Gebietskörperschaften kam es in der Vergangenheit zu nicht adäquaten Verteilungsschlüsseln. Dieser Effekt wurde noch verstärkt durch die Tatsache, dass die in den Erläuternden Bemerkungen des Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetzes 1999 angestrebten finanziellen Mittel nicht bereitgestellt werden konnten. Aufgrund von internen Umschichtungen konnte in einigen Budgetjahren fast das Doppelte des gesetzlichen Mindestanfordernisses an Geldern aufgebracht werden, für die Berücksichtigung sämtlicher Länderanträge konnte aber nicht das Auslangen gefunden werden.

Nachdem die Erarbeitung neuer Verkehrskonzepte nunmehr gut angelaufen ist, ist eine Prüfung der einzelnen Projekte durch den Bund und damit eine Einflussnahme in Detailfragen nicht mehr notwendig. Für die in diesem Bundesgesetz angeführten Mittel wurde zusätzlich zu den Kosten für die bereits laufenden und vom Bund geförderten Projekte jener Bedarf erhoben, der sich aufgrund von bereits eingereichten und förderungswürdigen Projekten ergibt, die allerdings bisher aufgrund der zur Verfügung stehenden Mittel nicht berücksichtigt werden konnten und daher in der sog. Warteliste (Stichtag 1. September 2005) in Evidenz gehalten wurden. Damit kann gewährleistet werden, dass alle vom Bund als förderungswürdig befundenen Projekte auch künftig aufrecht erhalten werden können.

Weiters soll für zukünftige, dzt. in ihrer Höhe noch nicht abschätzbare Verkehrsdienste Mittel zur Verfügung gestellt werden. In diesem Bereich sollen als Länderkenngrößen zu gleichen Teilen die Bevölkerungszahl wie auch die Fläche eines Landes eingehen, da beide Faktoren die Kosten der notwendigen Verkehrsdienste wesentlich beeinflussen.

Um den oben angeführten Verkehrsbedürfnissen entsprechen zu können, wurden die seitens des Bundes zur Verfügung gestellten Mittel auf €30 Millionen aufgestockt. Die in diesem Bundesgesetz für die einzelnen Länder angeführten Summen basieren auf einem Verteilungsschlüssel, der die bereits genehmigten Anträge, Anträge der sog. Warteliste sowie den jeweiligen Bevölkerungsanteil kombiniert mit dem Flächenanteil zu je einem Drittel berücksichtigt.

Für die Bestellerförderung ist eine Valorisierung analog zu den Verbundzahlungen vorgesehen, wobei auch in diesem Fall eine Zahlung erst nach Vorlage der entsprechenden Nachweise erfolgt. Werden diese Nachweise nicht erbracht, erfolgt eine Überweisung in der Höhe des Betrages der in diesem Bundesgesetz ausgewiesenen Beträge. Da hier bereits Bedarfswerte für 2006 vorliegen, beginnt im Rahmen dieser Bestimmung die Wertsicherung ab 2007.

Klargestellt werden soll, dass neue Verkehrsdienstbestellungen, die nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes erfolgen nur unter Berücksichtigung der anzuwendenden Regelungen des Vergaberechtes vorgenommen werden. In laufende (bereits vor Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes gültige Verträge) soll grundsätzlich nicht eingegriffen werden. Verträge mit unbefristeter Laufzeit sind aber spätestens fünf

Jahre nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes zu beenden und unter Anwendung der Regelungen des Vergaberechtes neu zu vergeben. Verträge, mit einer einmal- oder mehrmaligen Verlängerungsoption sind diesbezüglich unbefristeten Verträgen gleichzustellen.

Zu § 12:

Die Tarifbestellung des Bundes besteht aus den Zahlungen gemäß Anlage 1 der Vereinbarung des Vertrages über die Bestellung und Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen („Ökobonus“), abgeschlossen zwischen der Republik Österreich und den Österreichischen Bundesbahnen („ÖBB“) und den entsprechenden Zahlungen im Bereich der Privatbahnen. Zusätzlich werden die Zahlungen gemäß Anlage 2 der o.a. Vereinbarung („Leistungsbestellung und Qualitätsbonus“) in die Tarifbestellung des Bundes übernommen. Die Werte für die einzelnen Bundesländer setzen sich wie folgt zusammen:

	ÖBB	Privatbahnen	Summe
Burgenland	€8.503.500	€2.754.500	€11.258.000
Kärnten	€22.895.600		€22.895.600
Niederösterreich	€144.151.700	€3.721.700	€147.873.400
Oberösterreich	€46.122.300	€2.466.000	€48.588.300
Salzburg	€18.551.000	€3.858.900	€22.409.900
Steiermark	€33.110.900	€6.974.700	€40.085.600
Tirol	€34.379.300	€2.937.100	€37.316.400
Vorarlberg	€17.179.000	€548.300	€17.727.300
Wien	€55.606.700	€3.721.700	€59.328.400

Das Ausmaß der Tarifbestellung je Bundesland verändert sich je nach Verkauf von Fahrausweisen, welche mit den vom Bund begünstigten Tarifen ausgegeben werden, im Vergleich zum Vorjahr.

Für die Berechnung der Veränderung ist die Verkehrsleistung mit der Anzahl der mit diesen Fahrausweisen zurückgelegten Kilometer und der Häufigkeit der Fahrten, die mit diesen Fahrausweisen durchgeführt werden, zu gewichten. Für die Berechnung maßgeblich ist die bei den jeweiligen Eisenbahnunternehmen vorgenommene Gewichtung zum 1. Jänner 2005. Änderungen in der Gewichtung sind nachweislich mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie abzustimmen. Die auf das jeweilige Land entfallenden Beträge gemäß Abs. 4 werden vom Bund unter Berücksichtigung der Veränderung von Verkehrsleistungen garantiert.

Im Fall einer Abbestellung von Schienenverkehrsdiensten ist eine Verlagerung von einer Schienenstrecke auf eine andere innerhalb eines Landes möglich. Damit soll der Veränderung von Verkehrsströmen Rechnung getragen werden.

Durch die Möglichkeit Tarifbestellungen des Bundes im Fall der Einstellung auf bestimmten Schienenstrecken nicht nur für Schienenverkehrsdienste sondern auch für andere öffentliche Verkehrsdienste gemäß § 11 verwenden zu können, wird den Ländern bzw. den beauftragten Stellen die Möglichkeit geboten, attraktive Nachfolgeverkehre in der betreffenden Region bzw. in dem betreffenden Land zu bestellen.

Weiters soll den Ländern bzw. den beauftragten Stellen die Sicherheit geboten werden, dass für die Dauer der Verkehrsdienstbestellung (längstens 15 Jahre) der Bund mit den beauftragten Eisenbahnunternehmen einen Vertrag über die Tarifbestellung abschließt.

Der Bund bestellt weiterhin direkt bei den Eisenbahnunternehmen die verbilligte VorteilsCard für bestimmte Personengruppen. Unabhängig vom Umstand, ob diese im Personennah- und Regionalverkehr oder im Personenfernverkehr verwendet wird.

Zu § 13:

Die hiezu festgelegte Bestimmung entspricht den zwischen dem Bundesminister für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz (damals: Bundesminister für Umwelt, Jugend und Familie) und den Verkehrsunternehmen bzw. -verbänden geführten Gesprächen. Hiezu werden gesonderte Verträge zwischen dem Bundesminister für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz und den Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbänden abzuschließen sein, sofern dies nicht bereits erfolgt ist. Unter Voraussetzung der Zustimmung der betroffenen Verkehrsunternehmen besteht die Möglichkeit eines Vertragsabschlusses zwischen dem Bundesminister für soziale Sicherheit, Generationen und Kon-

summentenschutz und den jeweiligen Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften. Die Bestimmungen des Familienlastenausgleichsgesetzes 1967 werden nicht berührt.

Die damit im Zusammenhang entstehenden laufenden Kosten für die Erfassung und Abrechnung der SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrtsanträge sind in gesonderten privatrechtlichen Vereinbarungen zwischen dem Bundesministerium für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz und dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einerseits und den jeweiligen Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften andererseits zu regeln, sofern dies nicht bereits erfolgt ist. Der dadurch entstehende Anteil der Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (50%) ist bereits in den Verbundzahlungen gemäß § 10 Abs. 1 berücksichtigt.

Zu § 14:

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

Zu § 15:

Diese Bestimmung legt die Voraussetzungen für die Bereitstellung der entsprechenden Bundesmittel gemäß §§ 10 bis 12 fest.

Zweck dieser Bestimmung ist die Erreichung von wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Zielen, wobei die Abstimmung der Verkehrsträger 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.

Die entsprechenden Qualitätskriterien sind zweckmäßigerweise in den entsprechenden Verkehrsdienstverträgen zu verankern. Eine Überprüfung dahingehend, ob Verkehrsdienste bedarfsgerecht bestellt und die in dieser Bestimmung verankerten Qualitätskriterien berücksichtigt werden, soll im Rahmen einer in entsprechenden Zeitabständen vorzunehmenden Evaluierung festgelegter Nachfragedaten durchgeführt werden. Die Vorgangsweise dieser Evaluierung wird in der Bestimmung des § 17 geregelt.

Zu § 16:

Die in diesem Bundesgesetz angeführten Daten entsprechen im wesentlichen einem Vorschlag der Interessengemeinschaft Österreichischer Verkehrsverbünde. Die Daten, die dem Bund jährlich zur Verfügung zu stellen sind, gliedern sich nach Kenndaten des Verbundraumes, nach Angebots- und Nachfragegrößen und Daten der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt einerseits und eine Aufschlüsselung der Durchtarifizierungsverluste (streckenbezogen) und der erfolgten Verkehrsdienstbestellungen andererseits. Ein entsprechender Raster bzw. Einzelheiten für die dem Bund zur Verfügung stellenden oben angeführten Daten sind noch im Detail auszuarbeiten und sollen in einer Verordnung festgelegt werden. Damit soll ein einheitlicher Modus für die Vergleichbarkeit der Daten innerhalb der einzelnen Verkehrsverbünde gewährleistet sein. Damit kann die dazu immer wieder geäußerte Kritik des Rechnungshofes entkräftet werden, zumal gemäß dieser Bestimmung die Daten dem Bund von den Verkehrsunternehmen zur Verfügung zu stellen sind und die Effizienz der eingesetzten Mittel in allen Verkehrsverbünden nach einem einheitlichen Verfahren geprüft werden kann.

Zu § 17:

Im Rahmen dieser Bestimmung sind insbesondere streckenbezogene Fahrgastentwicklungen, regionaler modal split, durchschnittliche Auslastungen der Fahrbetriebsmittel, Kundenzufriedenheit und die von der öffentlichen Hand (Bund, Länder und Gemeinden) aufgewendeten Finanzmittel zu berücksichtigen.

Die Effizienzgewinnmessung geht von der Überlegung aus, dass das künftige Verhältnis des Outputs aus dem System des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs im Vergleich zum Input größer ist, als dieses Verhältnis zur Zeit des In-Kraft-Tretens dieses Bundesgesetzes.

Wenn am Ende der Evaluierungsfrist eine Effizienzsteigerung vorliegt, kann die Reform als zielführend betrachtet werden, sodass das Modell fortzusetzen wäre. Andernfalls wäre eine Adaptierung der Reform in Erwägung zu ziehen. Sollten sich im Evaluierungszeitraum die äußeren Rahmenbedingungen dahingehend ändern, dass sich daraus finanzielle Auswirkungen für Bund, Länder oder Gemeinden ergeben, ist das bei der Evaluierung mit zu berücksichtigen.

Zu §§ 18 bis 23:

Durch das Öffentliche Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 wurden im Rahmen der dortigen Bestimmungen (§§ 32 bis 37) den Gemeinden die Möglichkeit zur Ausschreibung einer Verkehrsanschlussabgabe eingeräumt. Durch den in vielen Fällen gegebenen Standortwettbewerb der einzelnen Gemeinden untereinander um die Ansiedlung gewerblicher Betriebsanlagen wurde auf die Einhebung der diesbezüglichen Abgabe verzichtet. Auf Wunsch einzelner Bundesländer wurde daher nunmehr die Möglichkeit zur Einhebung dieser Abgabe durch die übergeordnete regionale Gebietskörperschaft geschaffen.

Die konkrete (materiellrechtliche) Ausgestaltung der Ausschreibung obliegt nunmehr den betreffenden Ländern selbst. Um jedoch dem verfassungsmäßig gewährleisteten Gleichheitsgrundsatz Rechnung zu tragen, ist die Verankerung bundeseinheitlicher Rahmenbedingungen in Form der vorliegenden Bestimmungen zweckmäßig; die Bestimmungen sind unabhängig von der Notwendigkeit entsprechender Vorgaben in den Raumordnungsgesetzen zu sehen.

Zu § 18:

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

Zu § 19 Abs. 1:

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 in Zusammenhang mit der Frage des Verkehrsaufkommens und daraus resultierender negativer Auswirkungen zu beurteilen sein.

Zu § 19 Abs. 2:

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

Zu § 20:

Für den Fall, dass Länder von der Ermächtigung der Ausschreibung der Verkehrsanschlussabgabe Gebrauch machen, sind aus Gründen der Gleichbehandlung auch sämtliche im regionalen Wirkungsbereich der jeweiligen Länder bereits bestehende Betriebsansiedlungen von den Rechtswirkungen der Abgabe erfasst.

Zu § 21:

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 § 22:

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 § 23:

Durch diese Bestimmung soll klargestellt werden, dass nicht nur das Bundesland, in dem sich die jeweilige Betriebsansiedlung befindet, sondern auch diejenigen Länder, in deren regionalen Wirkungsbereich die Betriebsansiedlung zwar nicht fällt, die aber aufgrund des Nichtanschlusses an ein öffentliches Verkehrsmittel von den daraus resultierenden Auswirkungen betroffen sind, Beiträge zur Verbesserung der Situation in ihrem Landesgebiet erhalten können.

Zu § 24:

§ 24 regelt den Wirksamkeitsbeginn dieses Bundesgesetzes.

Zu § 25:

§ 25 regelt das Außer-Kraft-Treten des Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrsgesetzes 1999.

Zu § 26:

Die wesentlichen Regelungen der Grund- und Finanzierungsverträge, insbesondere die vom Bund für den Bereich des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs zur Verfügung zu stellenden Mittel und die Aufgabenverteilung zwischen den regionalen Gebietskörperschaften, den Verkehrsverbundorganisationen und den Verkehrsunternehmen wurden nunmehr in dieses Bundesgesetz aufgenommen. Damit ist ein Weiterbestehen der Grund- und Finanzierungsverträge (im Rahmen des Privatrechts) entbehrlich. Ebenso können die Vereinbarungen über die Finanzierung der Semestertickets sowie die Ver-

einbarungen über die Finanzierung der laufenden Kosten für die Abrechnung im Rahmen der Integration der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt außer Kraft treten.

Zu § 27:

Dieses Bundesgesetz tritt mit 1.Juli 2006 in Kraft, sodass im Kalenderjahr 2006 lediglich die für die Monate Juli bis Dezember (2006) aliquot anfallenden Beträge im Rahmen dieses Bundesgesetzes zu berücksichtigen sind.

Zu § 28:

§ 28 bestimmt, dass andere Gesetze, auf deren Bestimmungen verwiesen wird, in dynamischer Verweisung zu lesen sind.

Zu §§ 29 bis 31:

Beinhaltet die Vollzugsklausel.

