

Zusammenfassung der Stellungnahmen zum NÖ Mobilitätsgesetz 2024

Abkürzungsverzeichnis:

| | |
|------------------------|--|
| BJA-V | Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst |
| BD4 | Abteilung Umwelt- und Anlagentechnik |
| WST | Gruppe Wirtschaft, Sport und Tourismus |
| AK NÖ | Kammer für Arbeiter und Angestellte für Niederösterreich |
| Städtebund | Österreichischer Städtebund Landesgruppe Niederösterreich |
| NÖVOG | Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H |
| LAD1-VD | Abteilung Landesamtsdirektion/Recht |
| WKNÖ | Wirtschaftskammer Niederösterreich |
| NÖ Gemeindebund | Niederösterreichischer Gemeindebund |
| BMK | Bundesministerium für Klimaschutz |

Allgemeines

DKA-V:

„Zur gegenständlichen Note teilt das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst unter Hinweis auf sein Rundschreiben vom 21. August 2012, GZ BKA-601.920/0006-V/2/2012, betreffend Begutachtung von Rechtsvorschriften der Länder im Gefolge der Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012, mit, dass es das Bundesministerium für Finanzen sowie das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie befasst und ersucht hat, eine allfällige Stellungnahme bis zum 3. Juni 2024 abzugeben.“

NÖ Gemeindebund:

„Der NÖ Gemeindebund bedankt sich für die Übermittlung des gegenständlichen Entwurfes und teilt mit, dass es bisher keine inhaltlichen Gespräche mit uns gegeben hat, weshalb vorerst keine Zustimmung zur Gesetzesvorlage seitens unseres Verbandes erteilt werden kann.“

BD4:

„Der Entwurf des NÖ-Mobilitätsgesetzes 2024 wurde durchgesehen. Es werden darin organisatorische Festlegungen getroffen. Es werden keine Festlegungen getroffen, die einen Einfluss auf fachliche Aussagen in Verfahren haben, bei denen Amtssachverständige für Verkehrstechnik beigezogen werden.“

§ 1 Abs. 2 Z 8

BMK:

„Der Begriff gemeinwirtschaftliche Verpflichtung steht hier noch im „leeren Raum“ und müsste zwecks Verständnis wohl noch näher konkretisiert sein.“

§ 2

AK NÖ:

„Unter Paragraph 2 „Betrachtung von NÖVOG“ sollten nach Meinung der AK Niederösterreich folgende Aufgaben hinzugefügt werden:

Kundinnen-/Kundenservice, Information und Fahrgastrechte: damit soll sichergestellt werden, dass Kundinnen und Kunden bei Reklamationen, Problemen oder Anfragen die Möglichkeit auf Hilfestellung in Form einer konkreten Anlaufstelle haben.

Kundinnen und Kunden müssen wissen, an wen sie sich in einem entsprechenden Fall wenden können.

Qualitätsmanagement: hier soll neben der Kontrolle der Qualität auch die Einhaltung der sozialen Verpflichtungen der beauftragten Unternehmen überprüft und gegebenenfalls pönalisiert werden. Speziell die Zurverfügungstellung von entsprechenden Aufenthaltsräumen und Sanitäranlagen an den Orten, an denen die Lenkerinnen und Lenker ihre Pausen einhalten, muss gewährleistet sein. Der schlichte Verweis auf arbeitsrechtliche Vorgaben ist hierbei nicht ausreichend. Der Mangel an angemessenen Aufenthaltsräumen und Sanitätsanlagen hat in den vergangenen Jahren immer wieder zu Problemen geführt und stellt auch einen der Gründe dar, warum immer weniger Menschen diesen Beruf ergreifen.

Koordination mit dem VOR, den Verkehrsbetrieben Burgenland, dem Verkehrsverbund Oberösterreich und dem Verkehrsverbund Steiermark: das betrifft den Linienverkehr, der grenzüberschreitend über zwei Bundesländer erfolgt. Speziell Niederösterreich ist stark mit Wien und dem Burgenland, aber auch mit Oberösterreich und der Steiermark verbunden. Die Verkehre mit Wien und dem Burgenland sind gut abgestimmt. Dieser Zustand soll für die vielen Pendlerinnen weiterhin sichergestellt sein. Die AK Niederösterreich geht davon aus, dass diese Leistungen weiterhin vom VOR bestellt werden und sich das Land Niederösterreich daran auch beteiligt. Beispiele hierfür sind die Linie 200 vom Wiener Hauptbahnhof über Niederösterreich bis nach Eisenstadt, oder die Linie 266 die zwischen Wien Siebenhirten, Niederösterreichischen Gemeinden, der U1 in Oberlaa und nach Schwechat verkehrt. Die Koordination der Linien, die grenzüberschreitend im Verkehrsverbund Oberösterreich eingesetzt werden, hat derzeit noch Verbesserungspotenzial. Ein Beispiel ist die Verbindung von Freistadt nach Gmünd. Hier müssen Kundinnen und Kunden an der Grenze zwischen den Bundesländern in Sandl am Pendlerinnenparkplatz von der Oberösterreichischen Linie 3B0 in den NÖ Bus 758 umsteigen. Das führt immer wieder zu Problemen und Verspätungen. Oftmals ist der weitere Verkehrsanschluss nicht mehr gegeben beziehungsweise kann nicht erreicht werden.

Tarifgestaltung: in der Textierung ist nicht erwähnt wie die Tarifgestaltung bei den von der NÖVOG geplanten und bestellten Verkehren erfolgen soll. Offen bleibt die Frage ob sie weiterhin beim VOR erfolgt oder die NÖVOG eigene Tarife festsetzt. Im letzteren Fall würde ein Verweis beim Punkt „Koordination“ Klarheit schaffen.

Selbiges betrifft die Einnahmenaufteilung.

Bei den bestehenden Jahreskarten stellt sich für die AK Niederösterreich die Frage nach den Geltungsbereichen. Bleiben VOR Jahreskarten, das Klimaticket und das TOP-Jugendticket weiterhin auch bei den von der NÖVOG bestellten Verkehren gültig? Wir gehen davon aus. Verweise auf die Beförderungsbedingungen für die Verkehre im Linienverkehr, im Bedarfsorientierten Verkehr und im Schienenverkehr würden ebenfalls zur Information und Sicherheit der Kundinnen und Kunden beitragen.“

§ 2 Abs. 1

WKNÖ:

„Eine generelle Beauftragung zur Planung und Bestellung von allen Arten von Gelegenheitsverkehren geht zu weit und ist abzulehnen. Gelegenheitsverkehre sind grundsätzlich keine öffentliche Aufgabe. Wir verstehen jedoch die Gründe für eine gemeinsame Planung und Bestellung von Kraftfahrlinienverkehren und Anrufsammeltaxiverkehren. Aus unserer Sicht ist eine Eingrenzung „auf Gelegenheitsverkehre im Sinne von Anrufsammeltaxis im Sinn von § 38 Absatz 3 Ziffer 2 KFIG“ daher unabdingbar.“

„Zu § 2 Absatz 1

Betrauung von NÖVOG

„(1) Das Land Niederösterreich betraut und überträgt folgende Aufgaben an die NÖVOG:

1. Planung und Bestellung der Kraftfahrlinien- und Bedarfsverkehre in Niederösterreich, unabhängig davon, ob es sich um Personennahverkehr oder Personenregionalverkehr handelt sowie unabhängig davon, ob diese dem Kraftfahrliniengesetz oder dem Gelegenheitsverkehrsgesetz unterliegen,
2. Planung und Bestellung der Schienenverkehre der Niederösterreich Bahnen GmbH.“

„Eine generelle Beauftragung zur Planung und Bestellung von allen Arten von Gelegenheitsverkehren geht zu weit und ist abzulehnen. Gelegenheitsverkehre sind grundsätzlich keine öffentliche Aufgabe. Wir verstehen jedoch die Gründe für eine gemeinsame Planung und Bestellung von Kraftfahrlinienverkehren und Anrufsammeltaxiverkehren. Die gewählte Formulierung würde jedoch z.B. auch die Planung und Organisation des Schülergelegenheitsverkehrs bzw. von Kindergartenbeförderungen durch die NÖVOG ermöglichen. Aus unserer Sicht ist eine Eingrenzung „auf Gelegenheitsverkehre im Sinne von Anrufsammeltaxis im Sinn von § 38 Absatz 3 Ziffer 2 KfIG“ daher unabdingbar.

Begründung:

Der VOR hat zuletzt neben den Buslinienstrecken auch Anrufsammeltaxiverkehre in den jeweiligen Regionen geplant und ausgeschrieben. Dagegen besteht unsererseits kein Einwand und es ist klar, dass diese Aufgabe/ Ermächtigung im zugrundeliegenden NÖ Mobilitätsgesetz abzubilden ist. Der vorgeschlagene Wortlaut ermöglicht aus unserer Sicht jedoch die Planung von jeglichen Bedarfsverkehren (nach dem Gelegenheitsverkehrsgesetz) und das ist bei weitem überschießend.

Bisherige Rechtslage:

Das Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 - ÖPNRV-G 1999) legt die organisatorischen und finanziellen Grundlagen für den Betrieb des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs sowie die Struktur und den Aufgabenbereich von Verkehrsverbänden fest. Das Gesetz findet auf den Betrieb von öffentlichen Personennah- und Regionalverkehren zu Lande Anwendung.

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.

Unter Personenregionalverkehr (Verkehr im ländlichen Raum) sind sonstige Verkehrsdienste zu verstehen, die den Verkehrsbedarf einer Region bzw. des ländlichen Raumes befriedigen.

Verkehrsdienste sind im öffentlichen Schienenpersonenverkehr oder im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (insbesondere Kraftfahrlinienverkehr) erbrachte Dienstleistungen.

Nicht unter die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes fallen ausdrücklich Verkehre nach dem Gelegenheitsverkehrs-Gesetz, ausgenommen für Zwecke des öffentlichen Personennah- oder Regionalverkehrs eingerichtete alternative Betriebsformen, wie Rufbusse oder Anrufsammeltaxis im Sinne des § 38 des Kraftfahrliniengesetzes. Aufgabe der Länder und Gemeinden ist die auf Basis des Grundangebotes im öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehrs vorzunehmende Planung einer nachfrageorientierten Verkehrsdienstleistung. Der Abschluss von Verträgen über Verkehrsdienstleistungen im Personenregionalverkehr, die über das Grundangebot hinausgehen oder Angebotsverbesserungen im Kraftfahrlinienverkehr darstellen, fällt in den Aufgabenbereich der Länder und Gemeinden, wobei die budgetäre Bedeckung zu berücksichtigen ist.

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. Wesentliche Aufgaben der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft sind die Planung und Umsetzung von Verkehrsdienstverträgen.

Daraus ergibt sich, dass nach ÖPNRV-G Aufgaben von Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften nur die Planung und Umsetzung von öffentlichen Verkehren nach dem Kraftfahrliniengesetz, einschließlich für Zwecke des öffentlichen Personennah- oder Regionalverkehrs eingerichtete alternative Betriebsformen, wie Rufbusse oder Anrufsammeltaxis im Sinne des § 38 des Kraftfahrliniengesetzes, sein dürfen. Andere Gelegenheitsverkehre sind nicht umfasst.

Neue Rechtslage durch das NÖ Mobilitätsgesetz:

Die NÖVOG steht unmittelbar und mittelbar im Alleineigentum des Landes Niederösterreich. Sie soll die zeitgemäße, zweckmäßige und effiziente Organisation des öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebotes für die Bevölkerung im Land Niederösterreich übernehmen. Zu diesem Zweck betraut und überträgt das Land Niederösterreich u.a. folgende Aufgabe an die NÖVOG:

Planung und Bestellung der Kraftfahrlinien- und Bedarfsverkehre in Niederösterreich, unabhängig davon, ob es sich um Personennahverkehr oder

Personenregionalverkehr handelt sowie unabhängig davon, ob diese dem Kraftfahrliniengesetz oder dem Gelegenheitsverkehrsgesetz unterliegen.

Dies wird durch die Begriffsdefinitionen im Gesetz nochmals verstärkt:

„Bedarfsverkehr: Kraftfahrlinienverkehr gemäß § 1 Abs. 1 KfllG [...] sowie gemäß § 1 GelverkG [...]; der nur bei Bedarf in Verkehr und bzw. oder in Betrieb genommen wird

„Verkehrsdienstleistungen: Verkehrsdienstleistungen im Personennahverkehr und Personenregionalverkehr, unabhängig davon, ob diese Leistungen im Kraftfahrlinienverkehr, Bedarfsverkehr oder Schienenverkehr erbracht werden“

Ebenso sollen Gemeinden und Gemeindeverbände die in ihren

Zuständigkeitsbereich fallenden Aufgaben im Zusammenhang mit der Planung und Bestellung von Verkehrsdienstleistungen an die NÖVOG übertragen können.

Fazit:

Durch die gewählte Formulierung wären unseres Erachtens zukünftig jegliche Verkehre nach dem Gelegenheitsverkehrsgesetz durch die NÖVOG plan- und bestellbar (Gelegenheitsverkehr bedarf immer einer Bestellung und ist daher immer Bedarfsverkehr). Dies widerspricht den Vorgaben des weiterhin zu beachtenden ÖPNRV-G.

Befürchtungen aufgrund des geplanten neuen Mobilitätsgesetzes:

Schülerbeförderung

Wir sehen insbesondere die Gefahr, dass auch Kindergarten- und

Schülerbeförderungen im Gelegenheitsverkehr zukünftig von der NÖVOG geplant

werden könnten. Für Schülerbeförderungen im Gelegenheitsverkehr gibt es aber die

bewährte, und mittlerweile auch wieder tariflich akzeptable Organisation durch das

Familienministerium in Zusammenarbeit mit dem Finanzministerium bzw. den

planenden Verkehrsunternehmen. Die Kindergartenbeförderung

wird bestens durch die Gemeinden und die lokalen Taxi-/Busunternehmen

organisiert. Bei Übernahme der Planung und Bestellung durch die NÖVOG drohen

Ausschreibungsverfahren und Bürokratie auch in diesen Bereichen. Die Schüler- und

Kindergartenbeförderung ist ein ganz zentrales Standbein unserer ländlichen

Taxiunternehmen. Die dezentrale Planung der Schülerbeförderung im

Gelegenheitsverkehr, von der Bedarfsermittlung bis zur konkreten Routengestaltung

durch die Verkehrsunternehmen in Kooperation mit den Schulen bzw.

Bürgermeistern hat sich außerordentlich bewährt. Die Kenntnisse der

regionalen Gegebenheiten und die persönliche Verbundenheit zu den Fahrgästen sichert eine effiziente und kostengünstige Planung und Durchführung mit bestens ausgelasteten Fahrzeugen zur größten Zufriedenheit der Fahrgäste. Auf Veränderungen (konkrete bzw. geänderte Stundenpläne, Wegfall/Hinzukommen von Schülern) kann rasch und flexibel reagiert werden.

Dies könnte bei zentraler Planung nicht oder allenfalls nur mit einem immensen finanziellen Aufwand bewerkstelligt werden.

Eine Planung und Organisation durch die Verbundorganisationen würde eine weitgehende Zentralisierung bedeuten. Diese lässt eine Vielzahl an Nachteilen, für die Schüler als auch für unsere Verkehrsunternehmen, befürchten:

- Weitere Ausweitung des Kraftfahrlinienverkehrs, auch wenn die Fahrgastzahlen in vielen Relationen schon jetzt sehr niedrig sind. Und um dies ausdrücklich klarzustellen:

Wir bekennen uns zum Grundsatz der Subsidiarität des Schülergelegenheitsverkehrs zum Kraftfahrlinienverkehrs, doch nur dort, wo es wirtschaftlich Sinn macht und den vertretbaren Anforderungen der Kunden nicht entgegensteht (keine unzumutbaren Wartezeiten, ausreichende Flexibilität).

- Bei Vergabe des Schülergelegenheitsverkehrs durch die NÖVOG käme es notwendigerweise zum Übergang zu Ausschreibungen nach dem Vergabegesetz.

Damit einher gehen folgende Befürchtungen:

- o Unüberwindbare bürokratische Hürden für örtliche/ regionale Kleinbetriebe (dies hat sich bereits im Kraftfahrlinienverkehr gezeigt und gilt natürlich noch viel stärker für die Vielzahl an Klein- und Kleinstbetrieben in der Personenbeförderung mit PKW).

- o Konzentration auf wenige größere Anbieter ähnlich wie im Kraftfahrlinienbereich

- Weitere Zerstörung der Mobilitätsversorgung im ländlichen Bereich: Bei einer größeren Einschränkung des Schülergelegenheitsverkehrs bzw. zu erwartender Konzentration auf einige wenige größere Unternehmen, droht aufgrund des Wegfalls einer planbaren, ausreichenden Grundauslastung die Schließung vieler (Klein)Betriebe. Diese fehlen dann unwiederbringlich auch abseits der Schülerbeförderung, z.B. im Tourismus bzw. für den sonstigen privaten Beförderungsbedarf.

- Bei einer Zurückdrängung des Schülergelegenheitsverkehrs auf kleinräumigste Zubringerfahrten zum Kraftfahrlinienverkehr in entlegeneren ländlichen Gebieten werden daher wohl die Beförderungsunternehmen auch für diese Verkehre vor Ort fehlen oder zumindest die Kilometerkosten weitaus höher als jetzt anzusetzen sein.
Anrufsammeltaxis

Es gäbe keine Einschränkung der Planungs- und Bestellungszuständigkeit der NÖVOG auf Kraftfahrlinienverkehre bzw. Anrufsammeltaxis iSd § 38 KfIG. Auch andere Arten von Anrufsammeltaxis ohne die Einschränkungen nach § 38 KfIG würden dadurch ermöglicht (z.B. ohne Haltestellen oder bloß mit virtuellen Haltestellen). Damit würde jedoch der Unterschied zum klassischen Taxigeschäft weitgehend verschwinden und massive Einbußen in diesem Geschäftsfeld resultieren.

Wir sprechen uns daher ausdrücklich gegen den Entwurf in dieser Form aus. Gelegenheitsverkehre sind grundsätzlich keine öffentliche Aufgabe. Wir verstehen jedoch die Gründe für eine (gemeinsame) Planung und Bestellung von Kraftfahrlinienverkehren und Anrufsammeltaxiverkehren durch eine Verbundgesellschaft. Aus unserer Sicht ist jedoch eine diesbezügliche Eingrenzung der Aufgaben der NÖVOG „auf Gelegenheitsverkehre im Sinne von Anrufsammeltaxis im Sinn von § 38 Absatz 3 Ziffer 2 KfIG“ daher unabdingbar. Falls Eingriffe in die Kernbereiche des Gelegenheitsverkehrs ohnehin nicht beabsichtigt sind, sollte es ein leichtes sein, entsprechend klare Formulierungen zu finden.“

§ 2 Abs. 1 Z 1

BMK:

„In dieser Bestimmung ist vorgesehen, dass „Planung und Bestellung der Kraftfahrlinien- und Bedarfsverkehre in Niederösterreich, unabhängig davon, ob es sich um Personennahverkehr oder Personenregionalverkehr handelt sowie unabhängig davon, ob diese dem Kraftfahrliniengesetz oder dem Gelegenheitsverkehrsgesetz (Richtig: Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996) unterliegen,“ durch die NÖVOG wahrgenommen werden sollen.

Diese Bestimmung ist aus mehreren Gründen zu hinterfragen:

1. In der dzt. Praxis erfolgt die Bestellung von öffentlichen Straßenpersonenverkehren (klassische Kraftfahrlinienverkehre oder alternative Betriebsformen) wohl auf Basis des Kraftfahrlinienengesetzes oder des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes 1996. Sollte der inhaltliche Hintergrund dieser Bestimmung darauf abzielen, auch die Planung und Bestellung von Verkehren vorzunehmen, die vereinsmäßig organisiert werden, müsste dies wohl näher konkretisiert werden. Auch in den Erläuterungen zu dieser Bestimmung finden sich derzeit dazu keine konkreten Anhaltspunkte.
2. Da es sich in diesem Fall (gemeint: Pkt. 1) aber um einen Bereich handelt, der derzeit rechtlich schwach abgesichert ist („rechtliche Grauzone“), ist jedenfalls zu hinterfragen, ob die Bestimmung in der vorliegenden Form aus Gründen der Rechtssicherheit zweckdienlich wäre.
3. Da im Rahmen des beabsichtigten Regelungsvorhabens die NÖVOG neben der „Planungs- und Bestellfunktion“ als Aufgabenträger auch als Eisenbahnverkehrsunternehmen auftreten soll, ist der gesamte § 2 insbesondere im Bereich des Schienenpersonenverkehrs zu hinterfragen, zumal „Planungs- und Bestellfunktion“ mit der gleichzeitigen Funktion eines Eisenbahnverkehrsunternehmens wohl nicht von vornherein vereinbar erscheint.
4. Gemäß ÖPNRV-G 1999 unterliegt die Bestellung von öffentlichen Straßenpersonenverkehren den betreffenden regionalen Gebietskörperschaften bzw. im Auftrag der betreffenden Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft. Zu hinterfragen ist, ob die NÖVOG unter diese Begriffsbestimmung fällt, ansonsten die beabsichtigte Bestimmung im Widerspruch zu den Vorgaben des ÖPNRV-G 1999 stehen würde.“

§ 2 Abs. 1 Z 2

NÖVOG:

„Hier ist explizit die „Bestellung“ i.S.d. ÖPNRV-G 1999 angesprochen. Dies trifft allerdings derzeit nur auf die Verkehrsdiensteverträge Mariazellerbahn und Citybahn Waidhofen zu. Der Betrieb von nicht bestellten Schienenverkehren durch die Tochtergesellschaft Niederösterreichbahnen GmbH mit eigenen Finanzierungen über

das Land NÖ sollte davon unberührt bleiben. Wir regen daher eine diesbezügliche Klarstellung zumindest in den erläuternden Bemerkungen zum Gesetz an.

§ 3 Abs. 1

NÖVOG:

„Diese Bestimmung sollte entsprechend erweitert werden: „Die NÖVOG hat die in ihrem Eigentum stehende Eisenbahninfrastruktur nach dem Stand der Technik und den Erfordernissen der jeweiligen Nutzung zu warten, instand zu halten und bei Bedarf zu erneuern.“

BMK:

„Es darf darauf hingewiesen werden, dass sich die in § 3 Abs. 1 verankerten Verpflichtungen des Infrastrukturbetreibers ohnehin bereits aus § 19 Eisenbahngesetz 1957 ergeben. In den Erläuterungen wird darüber hinaus festgehalten, dass die Trennung von Infrastruktur und Betrieb aufgrund der Unionsrechtsslage geboten sei. Es darf darauf hingewiesen werden, dass § 3 Abs. 1 des Entwurfes zum „NÖ Mobilitätsgesetz 2024“ keine korrespondierenden Regelungen enthält.“

§ 3 Abs. 2

NÖVOG:

„Hier wird die ohnehin bestehende Rechtslage gemäß Eisenbahngesetz 1957 (EisbG 1957) gänzlich verkannt. Wir schlagen daher folgende Formulierung vor: „Die NÖVOG hat die Eisenbahninfrastruktur gemäß Abs. 1 entsprechend EisbG 1957 6. Teil, 2. Hauptstück Eisenbahnverkehrsunternehmen zugänglich zu machen.“

§ 4 Abs. 1

LAD1-VD:

„In § 4 Abs. 1 sollte nach dem Zitat des BGBl. ein Beistrich gesetzt werden.“

BMK:

„Gemäß dieser Bestimmung ist die NÖVOG ein Verkehrsunternehmen. Das Gesetz selbst enthält jedoch keine Definition des Begriffes „Verkehrsunternehmen“.“

§ 4 Abs. 2

Städtebund:

„Die Stadt St. Pölten verbindet mit dem Verkehrsverbund Ostregion eine langjährige und von gegenseitiger Wertschätzung getragene Zusammenarbeit. Mit dieser Gesetzesnovelle und der Übertragung wesentlicher Agenden vom VOR zur NÖVOG verknüpft die Stadt St. Pölten die Hoffnung, dass die Qualität dieser Zusammenarbeit erhalten bleibt und die Tarifeinheit der drei östlichen Bundesländer erhalten bleibt. Vor allem im Interesse der zahlreichen Pendler von und nach St. Pölten wäre eine Zerschlagung des Tarifverbundes in der Ostregion ein großer Rückschritt.

Inhaltlich werden folgende Änderungsvorschläge gemacht:

In § 4 Abs 2 wird vorgeschlagen, den letzten Klammersausdruck in eckige Klammern zu setzen, da mit den Klammern um EG eine bessere Lesbarkeit entstünde.

§ 5 Abs. 1

Städtebund:

„In § 5 Abs 1 S 1 wird vorgeschlagen die Worte Planung und Bestellung zusätzlich mit dem Wort oder (und/oder) zu verbinden. Dies deshalb, weil St.Pölten dzt. die Planungen für den Personennahverkehr selbst vornimmt bzw. vornehmen lässt.“

§ 5 Abs. 2

Städtebund:

„§ 5 Abs 2 scheint unverständlich im Hinblick auf die Wiederholung der Worte Personennahverkehr und Personenregionalverkehr — eine Ergänzung erschiene eventuell sinnvoll.“

§ 6

NÖVOG:

„Hier sollte zumindest in den Erläuterungen klargestellt werden, dass es sich bei „getrennte Rechnungskreise“ um eine Trennung nach Kostenrechnung handelt.“

Zu den Erläuterungen

Allgemeiner Teil

LAD1-VD:

„Weiters sollte in den Erläuterungen bei den Ausführungen zur Kompetenzgrundlage das Zitat des BGBl. entfallen.“

NÖVOG:

„Es kommt mehrmals das Wort „Landesbahnen“ vor. Dazu gibt es keine Definition. Es wäre stattdessen der Begriff „Niederösterreich Bahnen“ zu verwenden:
[...] Planung und Bestellung der Busverkehre, sowie der Niederösterreich Bahnen, sollen in der NÖVOG gebündelt werden, um den öffentlichen Verkehr bestmöglich auf die Bedürfnisse der Landesbevölkerung anzupassen.

[...]

Die Planung und Bestellung der Busverkehre in Niederösterreich sowie der Niederösterreich Bahnen sollen in der NÖVOG gebündelt werden, insbesondere auch um landesinterne Synergien besser nutzen zu können, als dies in der gegenwärtigen Situation der Fall ist.

Besonderer Teil

Zu § 2 Abs. 1

NÖVOG:

„Hier sollte um die nicht-bestellten Verkehre der Niederösterreich Bahnen GmbH erweitert werden:

[...]

Die NÖVOG ist Alleingesellschafterin der Niederösterreich Bahnen GmbH. Die durch die Niederösterreich Bahnen erbrachten Schienenverkehrsleistungen können Gegenstand einer In-House-Vergabe gemäß Art. 5 Abs. 2 PSO-VO sein.“

Zu § 3 Abs. 1

NÖVOG:

„Die vorgeschlagene Formulierung ist hier nicht zweckmäßig. Ausschließlich das Kriterium Personen- und Güterverkehr anzuführen ist nicht maßgeblich. Die Erläuterungen zu Abs. 1 sollten daher folgendermaßen adaptiert werden: Die NÖVOG hat die in ihrem Eigentum befindliche Eisenbahninfrastruktur bereitzustellen, zu warten, instand zu halten und bei Bedarf, abhängig von der Nutzung, zu erneuern. Die Intensität der Wartungs- und Instandhaltungsverpflichtung hängt also von der Frequenz und Intensität der Nutzung ab.“

Zu § 3 Abs. 2:

NÖVOG:

„Hier wird die ohnehin bestehende Rechtslage gemäß EisbG 1957 verkannt. Die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes und die damit in Zusammenhang stehenden Zugangsrechte zur Eisenbahninfrastruktur sind im EisbG 1957 6., Teil 2. Hauptstück geregelt. Die NÖVOG hat daher nach Maßgabe dieser Bestimmungen ihre Eisenbahninfrastruktur Eisenbahnverkehrsunternehmen zugänglich zu machen.“

Keine Einwendungen – keine Stellungnahme

WST:

„In der im Betreff angeführten Angelegenheit wird seitens der Gruppe WST von der Abgabe einer Stellungnahme abgesehen.“