

Bericht

des Verkehrsausschusses

betreffend das

**Landesgesetz über den Kostenbeitrag der Gemeinden zur Finanzierung
von Verkehrsdiensten des Nah- und Regionalverkehrs in Oberösterreich
(Oö. Nah- und Regionalverkehrs-Finanzierungsgesetz)**

[Landtagsdirektion: L-2012-119547/3-XXVII,
miterledigt [Beilage 794/2012](#)]

A. Allgemeiner Teil

I. Anlass und Inhalt des Gesetzentwurfs

1. Mit der gegenständlichen Neuerlassung des Landesgesetzes über den Kostenbeitrag der Gemeinden zum OÖ Verkehrsverbund (Oö. Verkehrsverbund-Kostenbeitragsgesetz 2000) sollen die Beiträge der Aufgabenträger Land Oberösterreich und der Gemeinden für Zuschüsse zum laufenden Betrieb von Verkehrsdiensten im Rahmen des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs neu geregelt werden. Ziel des Regelungsvorhabens ist die Sicherung, die Stabilisierung und der Ausbau eines Nah- und Regionalverkehrssystems, welches zur Aufrechterhaltung und Verbesserung einer leistungsfähigen Wirtschaft sowie möglichst gleichwertiger Lebensbedingungen für Bürgerinnen und Bürger im gesamten Landesgebiet unter Einhaltung der Ziele der Klimaschutzpolitik erforderlich ist.

Das Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 - ÖPNRV-G 1999) bestimmt im § 11 ausdrücklich Länder und Gemeinden als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr. Kostenbeiträge der Gemeinden zum laufenden Betrieb von Verkehrsdiensten bestehen derzeit in zweifacher Hinsicht:

- Normativ geregelte Beitragsleistungen im derzeit geltenden Oö. Verkehrsverbund-Kostenbeitragsgesetz 2000. Dieses Landesgesetz legt die Beitragsverpflichtung zur Finanzierung der im Rahmen des Oö. Verkehrsverbundes entstehenden Einnahmenausfälle aus Ab- und Durchtarifierungsverlusten auf Grund des Systems der valorisierten Alteinnehmengarantie fest. Auf dieses stützt sich das fiskalische Mengengerüst des Oö. Verkehrsverbund-Kostenbeitragsgesetzes 2000 (§ 1 Abs. 1).

- Nicht-normativ geregelte Beitragsleistungen für zusätzliche Verkehrsdienste des Kraftfahrlinienverkehrs, überwiegend im Rahmen sogenannter regionaler Verkehrskonzepte (das sind Vereinbarungen zwischen den Gemeinden und dem Land über zusätzliche Verkehrsdienste im Kraftfahrlinienverkehr).

Demgemäß sind Inhalt und Anliegen der gegenständlichen Neuerlassung zweifacher Natur: Im ersten Fall ist das Oö. Verkehrsverbund-Kostenbeitragsgesetz 2000 mit der neuen Rechtslage des ÖPNRV-G 1999 und in Entsprechung der im Hinblick auf § 19 des ÖPNRV-G 1999 seit 2004 veränderten Vertragsgrundlage mit dem Bund zu harmonisieren. Der Oö. Landesrechnungshof empfahl, die Beitragshöchstgrenzen der von den Städten und Gemeinden zu leistenden Kostenbeiträge anzuheben sowie die Oö. Verkehrsverbund-Kostenbeitragsverordnung 2000 unter Heranziehung der aktuellen letztverfügbaren Basisdaten anzupassen.

Im zweiten Fall handelt es sich um Beiträge für zusätzliche Verkehrsdienste, die auf Grund von Beschlüssen der Organe des Landes und der Gemeinden bereitgestellt werden und die bis dato auf sonstigen Vereinbarungen beruhen. In diesem Fall führte das Fehlen einer normativen Regelung von finanziellen Verpflichtungen in der Vergangenheit bereits in einigen Fällen zu instabilen Angebotsverhältnissen, die negative Wirkungen auf die Lebensbedingungen von Bürgerinnen und Bürgern als Konsumentinnen und Konsumenten von Leistungen des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs zur Folge hatten.

Aus den genannten Gründen ist es erforderlich geworden, die bestehenden normativ und nicht-normativ geregelten Beiträge der Gemeinden zu einem einheitlichen Finanzierungsinstrument für die Sicherstellung eines angemessenen Versorgungsniveaus zu bündeln. In seiner Gesamtheit weist das vorgeschlagene Regelungsvorhaben substantielle Änderungen auf, die jedenfalls eine Neuerlassung des Oö. Verkehrsverbund-Kostenbeitragsgesetzes 2000 begründen.

2. Als wesentliche Punkte dieses Gesetzentwurfs sind anzuführen:

- Harmonisierung der landesgesetzlichen Regelungen mit den Bestimmungen des ÖPNRV-G 1999;
- Bündelung der bestehenden normativ und nicht-normativ geregelten Beiträge der Gemeinden zu einem einheitlichen Finanzierungsinstrument zur Sicherstellung eines angemessenen Versorgungsniveaus im Rahmen des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs.

II. Kompetenzgrundlagen

§ 2 F-VG verpflichtet die Gebietskörperschaften, den Aufwand, der sich aus der Besorgung ihrer Aufgaben ergibt, grundsätzlich selbst zu tragen. Dieser Grundsatz der Selbstträgerschaft gilt nur, sofern die zuständige Gesetzgebung nichts anderes bestimmt.

Diese Vorschrift ermächtigt somit den zuständigen Gesetzgeber dazu, Kosten von der die Aufgabe besorgenden Gebietskörperschaft auf andere abzuwälzen (Kostenabwälzung). Diese Kostenabwälzung hat gemäß § 4 F-VG in Übereinstimmung mit der Verteilung der Lasten der öffentlichen Verwaltung zu erfolgen und darauf Bedacht zu nehmen, dass die Grenzen der Leistungsfähigkeit der beteiligten Gebietskörperschaften nicht überschritten werden, kommt daher nur in Betracht, wenn die Beteiligung einer Gebietskörperschaft an den Kosten von Aufgaben, die eine andere Gebietskörperschaft besorgt, sowohl im Grunde als auch der Höhe nach sachlich gerechtfertigt ist (vgl. dazu auch § 11 ÖPNRV-G 1999, der dezidiert auch den Gemeinden die Aufgabe der Nah- und Regionalverkehrsplanung zuweist).

Bei Kostenabwälzungen im Bereich der Privatwirtschaftsverwaltung muss der zuständige Gesetzgeber aus dem Regelungszusammenhang bzw. aus der Art der öffentlichen Aufgabe, ihren Rechtsgrundlagen und ähnlichen Gesichtspunkten abgeleitet werden. Da der Oö. Verkehrsverbund im Sinn des § 2 F-VG eine Gemeinschaftsaufgabe im Sinn des Bundes und des Landes Oberösterreich darstellt, ist hinsichtlich des Teils der Gemeinschaftsaufgabe, der dem Land Oberösterreich zuzurechnen ist, der Landesgesetzgeber als zuständiger (Finanzausgleichs-)Gesetzgeber anzusehen, der nach § 2 F-VG berechtigt ist, den Aufwand für den Aufgabenteil des Landes Oberösterreich abweichend vom Grundsatz der Selbstträgerschaft zu regeln (vgl. VfSlg. 15.039/1997).

III. Finanzielle Auswirkungen auf die Gebietskörperschaften

Durch dieses Gesetzesvorhaben ergeben sich - zusammengefasst - nachstehende Folgekosten für die Gebietskörperschaften (Bruttodarstellung):

1. Vollzugskosten

	abgelaufenes Finanzjahr 2013	2014	2015	2016
Bund		0,00	0,00	0,00
Land OÖ		0,00	0,00	0,00
Gemeinden		0,00	0,00	0,00

Durch dieses Gesetzesvorhaben entstehen keine zusätzlichen Leistungsprozesse in der Oö. Landesverwaltung. Zur Vorschreibung von normativen und nicht-normativen Beitragsleistungen der Gemeinden bestehen auch derzeit Personal- und Sachaufwendungen. Auf Grund der Zusammenführung dieser Beitragsleistungen der Gemeinden zu einem einheitlichen Finanzierungsmodell entfallen Portokosten sowie Personalkosten für das Controlling und die Abwicklung von Zahlungsströmen nach sonstigen Vereinbarungen über Beitragsleistungen der Gemeinden.

2. Nominalkosten (Transferzahlungen)

	abgelaufenes Finanzjahr 2013	2014	2015	2016
Bund ¹	gemäß Grund- und Finanzie- rungsvertrag 2004	gemäß Grund- und Finanzie- rungsvertrag 2004	gemäß Grund- und Finanzie- rungsvertrag 2004 + Valorisierung	gemäß Grund- und Finanzie- rungsvertrag 2004 + Valorisierung
Land Oö.	10,81 Mio. Euro auf Grund Grund- und Finanzie- rungsvertrag 2004 mit dem Bund 18,3 Mio. Euro auf Grund sonstiger Vereinbarungen mit Gemeinden	11,85 Mio. Euro auf Grund Grund- und Finanzie- rungsvertrag 2004 mit dem Bund 20,32 Mio. Euro nach § 3 Abs. 2	12,01 Mio. Euro auf Grund Grund- und Finanzie- rungsvertrag 2004 mit dem Bund (incl. Valorisierung) 20,73 Mio. Euro nach § 3 Abs. 2 (incl. Valorisierung)	12,17 Mio. Euro auf Grund Grund- und Finanzie- rungsvertrag 2004 mit dem Bund (incl. Valorisierung) 21,14 Mio. Euro nach § 3 Abs. 2 (incl. Valorisierung)
Gemeinden	4,72 Mio. Euro nach dem derzeit geltenden Oö. Verkehrsver- bund-Kostenbei- tragsgesetz 2000 3,75 Mio. Euro auf Grund sonstiger Vereinbarungen mit Gemeinden	4,72 Mio. Euro nach dem derzeit geltenden Oö. Verkehrsver- bund-Kostenbei- tragsgesetz 2000 3,59 Mio. Euro ² nach § 3 Abs. 2	4,69 Mio. Euro nach § 3 Abs. 1 (incl. Valorisierung) 3,66 Mio. Euro nach § 3 Abs. 2 (incl. Valorisierung)	4,87 Mio. Euro nach § 3 Abs. 1 (incl. Valorisierung) 3,73 Mio. Euro nach § 3 Abs. 2 (incl. Valorisierung)

In den Folgejahren ist gemäß § 6 eine Wertsicherung der gedeckelten Beiträge vorgesehen. Ihr Ausmaß wurde mit durchschnittlich 2 % pro Jahr angenommen.

¹ Die Beitragsleistung des Bundes nach dem Grund- und Finanzierungsvertrag 2004 zwischen dem Land Oberösterreich und der Republik Österreich beträgt 8,190.218 Euro im Jahr 2014.

² Nach sonstigen nicht-normativen Vereinbarungen über zusätzliche Verkehrsdienste im Jahr 2013 leisten die Gemeinden Beiträge im Ausmaß von 3,568.238 Euro.

Durch das gegenständliche Gesetzesvorhaben entstehen keine Transferzahlungen, die nicht auch bis dato bestehen. Die Höhe der in diesem Landesgesetz geregelten Transferzahlungen orientiert sich an den derzeit geleisteten (normativen und nicht-normativen) Beitragsleistungen.

IV. Finanzielle Auswirkungen auf Bürgerinnen und Bürger und auf Unternehmen

Die in diesem Landesgesetz enthaltenen Regelungen wirken sich positiv auf die Stabilität von Angeboten des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs aus und ermöglichen den Bürgerinnen und Bürgern attraktive Fahrpreise. Wirtschaftstreibende profitieren von den verbesserten Erreichbarkeitsbedingungen im Verkehrswesen, von einer verbesserten Gesamtmobilität von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern sowie vom hohen Niveau der Verkehrssicherheit des Nah- und Regionalverkehrs.

V. Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union

Diesem Landesgesetz stehen - soweit ersichtlich - keine zwingenden EU-Rechtsvorschriften (unionsrechtlichen Vorschriften) entgegen.

VI. Auswirkungen auf die verschiedenen Gruppen der Gesellschaft, insbesondere auf Frauen und Männer

Die in diesem Landesgesetz enthaltenen Regelungen haben positive Auswirkungen auf die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger, wirken sozial ausgleichend und reduzieren die negativen Auswirkungen des Individualverkehrs. Die Regelungen haben weder direkt noch indirekt unterschiedliche Auswirkungen auf die verschiedenen Gruppen der Gesellschaft, insbesondere auf Frauen und Männer.

VII. Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit

Die in diesem Landesgesetz enthaltenen Regelungen, die auf eine Sicherstellung einer öffentlichen Verkehrsbedienung abstellen, weisen eine positive umweltpolitische Relevanz insbesondere hinsichtlich der Klimaverträglichkeit auf.

VIII. Besonderheiten des Gesetzgebungsverfahrens

Der vorliegende Gesetzentwurf enthält keine Verfassungsbestimmungen. Eine Mitwirkung von Bundesorganen im Sinn des Art. 97 Abs. 2 B-VG ist nicht vorgesehen.

B. Besonderer Teil

Zu § 1:

Abs. 1 und 2 legen die Zielsetzungen dieses Landesgesetzes fest, wobei Abs. 2 insbesondere auch den Regelungsgegenstand beschreibt und jene Transferleistungen konkretisiert, die Inhalt dieses Regelungsvorhabens sind.

Abs. 3 normiert Ausnahmen vom Geltungsbereich dieses Landesgesetzes.

Zu § 2:

§ 2 definiert jene Begriffe, denen im Rahmen des vorliegenden Landesgesetzes zentrale Bedeutung zukommt.

Unter den Begriff der Stadt- und Ortsbusverkehre gemäß Z 4 fallen insbesondere die Stadtverkehre der Statutarstädte Linz, Steyr und Wels. Weiters fallen darunter etwa auch die diesbezüglichen Verkehre der Gemeinden Bad Ischl, Gmunden, Vöcklabruck, Attnang-Puchheim, Ried im Innkreis, Braunau am Inn, Bad Schallerbach und Freistadt, deren Finanzierung im Jahr 2013 auf gesonderten, privatrechtlichen Vereinbarungen beruht.

Zu § 3:

Abs. 1 stellt die Nachfolgeregelung des § 1 Abs. 1 Oö. Verkehrsverbund-Kostenbeitragsgesetz 2000 dar. Ziel der Einführung der Verkehrsverbünde war die Einführung eines einheitlichen, in allen Verkehrsmitteln geltenden Tarifsystems. Auf Grund eines durchschnittlich höheren Niveaus der unternehmenseigenen Tarife vor Verbundstart sowie degressiver Preisfunktionen im Allgemeinen wurden im Wege valorisierter Alteinnahmengarantien zugunsten der Verkehrsunternehmen Regelungen über Einnahmenausfälle getroffen. Im Einklang mit § 19 Abs. 1 ÖPNRV-G 1999 ist dieses System der valorisierten Alteinnahmengarantie verpflichtend in ein auf den Abschluss von Verkehrsdienstverträgen ausgerichtetes System umzustellen. Im Rahmen des im Jahr 2004 zwischen dem Bund und dem Land Oberösterreich abgeschlossenen Grund- und Finanzierungsvertrags ist das Land dieser Verpflichtung nachgekommen. Aus diesem Grund ist es erforderlich, die landesgesetzlichen Regelungen in diesem Bereich an die geänderte vertragliche Konstellation anzugleichen, weil die im § 1 Oö. Verkehrsverbund-Kostenbeitragsgesetz 2000 angeführte Beitragsgrundlage in dieser Form nicht mehr existiert. Die Zuschüsse für Einnahmenausfälle im Rahmen der Ab- und Durchtarifierungsverluste wurden auf gedeckelte Zuschüsse für Leistungen im Rahmen des Grund- und Finanzierungsvertrags umgestellt. Diese umfassen Verkehrsdienste sowie Zuschüsse zur Aufrechterhaltung des Verbundtarifs. Die Anteilshöhe der Gemeinden mit 30 % orientiert sich an der Beitragsleistung des derzeit geltenden

Oö. Verkehrsverbund-Kostenbeitragsgesetzes 2000. Damit wird erreicht, dass die Höhe der Transferzahlungen der Gemeinden insgesamt ohne substantielle Steigerung aufrecht bleibt. Ausdrücklich festzuhalten ist in diesem Zusammenhang, dass explizite Grundlage der Beitragsverpflichtung der Gemeinden gemäß der Textierung des § 3 Abs. 1 der zwischen dem Bund und dem Land Oberösterreich abgeschlossene Grund- und Finanzierungsvertrag 2004 darstellt, sodass etwa eine Abänderung oder ein Wegfall dieses Vertrags - um diese Beitragsverpflichtung der Gemeinden weiterhin zu begründen - auch eine entsprechende Änderung dieses Landesgesetzes erfordert.

Abs. 2 beinhaltet eine Regelung über die bestehenden Transferleistungen für zusätzlich vereinbarte Verkehrsdienste des regionalen Kraftfahrlinienverkehrs auf Grund von Beschlüssen der Organe des Landes und der Gemeinden im Rahmen der regionalen Verkehrskonzepte. Diese Regelung ersetzt die sonstigen Vereinbarungen über die Finanzierung regionaler Personenverkehrsdienste zwischen Land Oberösterreich und Gemeinden im Rahmen der regionalen Verkehrskonzepte. Dabei ist es ein Anliegen des Landesgesetzgebers, Regionen, in denen noch kein regionales Verkehrskonzept umgesetzt werden konnte, von dieser Regelung auszunehmen. Die Beitragsverpflichtung ist somit erst nach Umsetzung eines derartigen Verkehrskonzeptes gegeben. Als Bemessungsgrundlage wird eine Beitragsquote von 15 % der Bestellkosten angesetzt. Dieser Beitragsquote liegt das Ziel zugrunde, durch dieses Landesgesetz keine höheren Beitragsleistungen der Gemeinden zu induzieren, als derzeit im Rahmen sonstiger Vereinbarungen zwischen den Gemeinden und dem Land Oberösterreich geleistet werden. Ausgenommen davon sind allerdings Leistungen des bedarfsorientierten Linienverkehrs (Rufbus gemäß der Definition des § 38 Abs. 3 Z 1 Kraftfahrlineiengesetz, BGBl. I Nr. 203/1999, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 96/2013), für den eine Beitragsquote von 30 % gelten soll. Dies ist im überwiegend lokalen und kleinregionalen Nutzen dieser Verkehre begründet.

Abs. 3 legt fest, dass die Verwaltungs- und Organisationskosten des OÖ Verkehrsverbundes nicht Gegenstand der Beitragsleistung durch die Gemeinden sind.

Zu § 4:

Abs. 1 legt die Berechnungskriterien für die Beiträge nach § 3 Abs. 1 fest. Im Rahmen dieser Bestimmung werden die Berechnungsparameter des Oö. Verkehrsverbund-Kostenbeitragsgesetzes 2000 grundsätzlich übernommen, Hauptanliegen ist eine Aktualisierung gemäß den zuletzt verfügbaren Daten und eine Wertsicherung der vertraglich gedeckelten Beträge. Die konkrete Beitragshöhe stellt daher weiterhin auf die Berechnungskriterien Zahl der Einwohner, Einpendler, Auspendler sowie die Finanzkraft ab. Im Gegensatz zum Oö. Verkehrsverbund-Kostenbeitragsgesetz 2000 wird jedoch auf das Erschließungskriterium verzichtet, weil dieses faktisch unter der normativen Regelung des Abs. 2 im Wege der regionalen Verkehrskonzepte berücksichtigt wird und damit obsolet geworden ist.

Abs. 2 definiert die Berechnungskriterien für die Beiträge nach § 3 Abs. 2, die derzeit auf Grundlage sonstiger Vereinbarungen von den Gemeinden geleistet werden und im Rahmen dieses Gesetzesvorhabens normativ geregelt werden. Der Anteil der Gemeinden an den Plan-Nettokosten für zusätzliche Verkehrsdienste im Kraftfahrlinienverkehr enthält einen Mechanismus, der eine Gewichtung nach der Zahl der Einwohner einer Gemeinde zu 75 % und nach dem Leistungsniveau im Ausmaß von 25 % enthält. Durch dieses Nutzenkriterium wird eine leistungsabhängige Komponente berücksichtigt. Verkehrsdienste werden nach Linien getrennt betrachtet. Ein gemeindespezifischer Nutzen liegt gemäß § 2 Z 1 dann vor, wenn im betreffenden Gemeindegebiet zumindest eine Haltestelle von einem bestimmten Verkehrsdienst bedient wird. Mit dem Einwohnerkriterium wird dem Umstand Rechnung getragen, dass bevölkerungsreiche Gemeinden ein höheres Bedienniveau benötigen. Ferner dient es als innerregionaler Ausgleich von auftretenden Kostenunterschieden bei Verkehrsdiensten.

Abs. 3 beinhaltet die Mitwirkung kommunaler Interessenvertretungen bei der Erlassung der Verordnung nach Abs. 1 und 2 im Wege eines Anhörungsrechts und war bereits bisher im § 2 Abs. 3 Oö. Verkehrsverbund-Kostenbeitragsgesetz 2000 entsprechend enthalten.

Zu § 5:

Das System der valorisierten Alteinnahmengarantie als Bemessungsgrundlage des mit diesem Landesgesetz zu ersetzenden Oö. Verkehrsverbund-Kostenbeitragsgesetzes 2000 enthielt eine mengenmäßige Dynamik, die von finanziellen Unabwägbarkeiten gekennzeichnet war. Vor diesem Hintergrund hielt es der Landesgesetzgeber für erforderlich, die Gesamtbeträge einer Deckelung zu unterziehen, um eine übergebürlich hohe finanzielle Belastung der beitragspflichtigen Gemeinden zu vermeiden. Obwohl die Leistungen, die im Rahmen des Grund- und Finanzierungsvertrags 2004 zwischen dem Bund und dem Bundesland Oberösterreich finanziert werden, nunmehr auf pauschalisierten, wertgesicherten und vertraglich gedeckelten Fixbeträgen beruhen, wird im Sinn einer rechtlichen Absicherung der Gemeinden im Abs. 1 das Instrument der Deckelung der von den Gemeinden jährlich zu leistenden Gesamtbeträge beibehalten. Für die Zukunft sieht Abs. 2 eine Wertsicherung der Beitragshöchstgrenze vor.

Zu § 6:

Abs. 1 normiert die Wertsicherung der Beiträge.

Abs. 2 legt Abrechnungsmodalitäten zwischen dem Land Oberösterreich und den Gemeinden fest.

Zu § 7:

Abs. 1 regelt das Inkrafttreten dieses Landesgesetzes. Das Inkrafttreten wird insoweit gesplittet, als jene Bestimmungen, die im Zusammenhang mit der Vereinheitlichung der Beiträge der Gemeinden für zusätzlich vereinbarte Verkehrsdienste stehen, bereits mit 1. Jänner 2014 in Kraft treten, die übrigen Bestimmungen, die die derzeitigen Regelungen des Oö. Verkehrsverbund-Kostenbeitragsgesetzes 2000 ersetzen, jedoch erst mit 1. Jänner 2015.

Abs. 2 legt folglich fest, dass das Oö. Verkehrsverbund-Kostenbeitragsgesetz 2000 mit Ablauf des 31. Dezember 2014 außer Kraft tritt. Sonstige Vereinbarungen über die Beiträge zu zusätzlichen regionalen Verkehrsdiensten treten daher mit Ablauf des 31. Dezember 2013 außer Kraft. Der in dieser Bestimmung vorgesehene Eingriff in privatrechtliche Vereinbarungen erweist sich dabei bereits auf Grund der geschilderten Zielsetzung der Schaffung eines einheitlichen Finanzierungsinstruments als jedenfalls erforderlich im Sinn des Art. 15 Abs. 9 B-VG.

Abs. 3. legt den Stichtag fest, ab welchem Beiträge nach diesem Landesgesetz zu entrichten sind.

Abs. 4 stellt die (verfassungs)gesetzlich erforderliche Grundlage dafür dar, dass auf Grund dieses Landesgesetzes zu erlassende Verordnungen auch rückwirkend in Kraft gesetzt werden können.

Abs. 5 erster Satz enthält eine Übergangsbestimmung im Hinblick auf das bisherige Abbruchkriterium des § 2 Abs. 4 Oö. Verkehrsverbund-Kostenbeitragsgesetz 2000, das grundsätzlich nicht mehr beibehalten wird. Um jedoch insbesondere kleineren Gemeinden im Hinblick auf strukturelle Gegebenheiten in den kommenden Jahren keine übermäßigen finanziellen Belastungen aufzubürden, wird eine Übergangsbestimmung aufgenommen, nach der das Land in den Jahren 2015 bis 2018 einen linear abnehmenden Zuschuss zu den Leistungen gemäß § 3 Abs. 1 jener Gemeinden leistet, deren Anteil am Beitrag gemäß § 3 Abs. 1 weniger als 70-Tausendstel Prozent beträgt. Die inhaltliche Anpassung des Abbruchkriteriums ergibt sich dabei in sachlicher Weise aus dem mittlerweile substanziell verbesserten Versorgungsniveau gegenüber jenem, auf dem die bisherige Regelung basiert. Ab dem Jahr 2019 haben dann auch diese Gemeinden die Leistungen gemäß § 3 Abs. 1 zur Gänze zu erfüllen.

Der Verkehrsausschuss beantragt,

- 1. der Ausschussbericht möge in die Tagesordnung der Landtagssitzung am 23. Jänner 2014 aufgenommen werden,**
- 2. der Oberösterreichische Landtag möge das Landesgesetz über den Kostenbeitrag der Gemeinden zur Finanzierung von Verkehrsdiensten des Nah- und Regionalverkehrs in Oberösterreich (Oö. Nah- und Regionalverkehrs-Finanzierungsgesetz) beschließen.**

Linz, am 23. Jänner 2014

Rippl

Obmann

Berichterstatler

Landesgesetz
über
den Kostenbeitrag der Gemeinden zur Finanzierung
von Verkehrsdiensten des Nah- und Regionalverkehrs in Oberösterreich
(Oö. Nah- und Regionalverkehrs-Finanzierungsgesetz)

Der Oö. Landtag hat beschlossen:

INHALTSVERZEICHNIS

§ 1	Ziele und Geltungsbereich
§ 2	Begriffsbestimmungen
§ 3	Beitragsleistungen der Gemeinden
§ 4	Anteile der Gemeinden an den Beitragsleistungen
§ 5	Beitragshöchstgrenze
§ 6	Wertsicherung und Fälligkeit der Beiträge
§ 7	Inkrafttreten und Übergangsbestimmungen

§ 1

Ziele und Geltungsbereich

(1) Ziel dieses Landesgesetzes ist die Sicherung und Verbesserung jener öffentlichen Personenverkehrsmobilität der Gesamtbevölkerung, welche zur Herstellung und Aufrechterhaltung möglichst gleichwertiger wirtschaftlicher, sozialer, kultureller und gesundheitlicher Lebensbedingungen der Bürgerinnen und Bürger im gesamten Landesgebiet erforderlich ist. Es soll damit einen Beitrag zur Stärkung und Weiterentwicklung einer leistungsfähigen Gesamtwirtschaft unter Einbeziehung der Ziele der Klimaschutzpolitik darstellen.

(2) Ziel dieses Landesgesetzes ist weiters die Sicherung und die Verbesserung eines stabilen Niveaus von Verkehrsdiensten des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs auf Grundlage einer Finanzierungsteilung zwischen den Aufgabenträgern Land und den Gemeinden durch Normierung von Beiträgen der Aufgabenträger Land und Gemeinden für verbundbedingte Leistungen entsprechend dem Grund- und Finanzierungsvertrag 2004 zwischen dem Land und dem Bund sowie für regionale Kraftfahrliendienstleistungen, die zusätzlich im Wege der regionalen Verkehrskonzepte von Organen des Landes und von Gemeinden beschlossen werden.

(3) Dieses Landesgesetz gilt nicht für:

1. die Kosten ortsfester Infrastrukturen, die für den Betrieb von Verkehrsdiensten erforderlich sind;
2. die Finanzierung des Betriebs von Schienenbahnen;
3. die Finanzierung der Stadt- und Ortsbusverkehre.

§ 2 Begriffsbestimmungen

Im Sinn dieses Landesgesetzes bedeutet:

1. **Nutzen einer Gemeinde von einem Verkehrsdienst:** dieser ist dann gegeben, wenn der Verkehrsdienst zumindest eine Haltestelle im jeweiligen Gemeindegebiet bedient;
2. **Plan-Nettokosten für Verkehrsdienste:** die zu Beginn einer Leistungsperiode erwarteten Bruttokosten für diese Verkehrsdienste abzüglich der erwarteten Einnahmen;
3. **Regionale Verkehrskonzepte:** Konzepte für den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr, die auf Grund von Beschlüssen der Organe des Landes und der nutznießenden Gemeinden zusätzliche Verkehrsdienste vorsehen;
4. **Stadt- und Ortsbusverkehre:** Personennahverkehre, deren Wirkung und Nutzen lokal beschränkt ist;
5. **Verbundbedingte Leistungen:** in einem Verkehrsdienstevertrag geregelte Zahlungsverpflichtungen des Landes für Verkehrsdienste und Tarifbestellungszuschüsse, die im Rahmen der Gründung des OÖ Verkehrsverbundes entstanden sind und auf Grund des Grund- und Finanzierungsvertrags 2004 des Landes mit dem Bund geleistet werden.

§ 3 Beitragsleistungen der Gemeinden

(1) Die Gemeinden haben einen Beitrag zu den Kosten der verbundbedingten Leistungen zu tragen, und zwar in der Höhe von 30 % jener Zuschüsse für die Finanzierung von Verkehrsdiensten im OÖ Verkehrsverbund, die vom Land gemäß dem Grund- und Finanzierungsvertrag 2004 mit dem Bund insgesamt geleistet werden.

(2) Die Gemeinden haben - soweit ein regionales Verkehrskonzept vorliegt - weiters einen Beitrag zu den Plan-Nettokosten für zusätzliche Verkehrsdienste im Kraftfahrlinienverkehr zu leisten, und zwar in der Höhe von 15 % jener jährlich ermittelten Zuschüsse, die zur Finanzierung dieser zusätzlichen regionalen Verkehrsdienste im OÖ Verkehrsverbund in der jeweiligen Region insgesamt geleistet werden. Davon abweichend beträgt der Gemeindebeitrag für Rufbusverkehre 30 % der geleisteten Zuschüsse des Landes. Die Landesregierung hat die jeweiligen Regionen nach Maßgabe verkehrsgeographischer Gegebenheiten durch Verordnung festzusetzen.

(3) Die Verwaltungs- und Organisationskosten des OÖ Verkehrsverbundes sind in den Beiträgen nach Abs. 1 und 2 nicht enthalten.

§ 4 Anteile der Gemeinden an den Beitragsleistungen

(1) Die Anteile der Gemeinden an dem gemäß § 3 Abs. 1 zu leistenden Beitrag sind durch Verordnung der Landesregierung nach Maßgabe folgender Kriterien festzusetzen und im

Verhältnis zur Gesamtsumme des Beitrags aller Gemeinden in Tausendstel Prozent auszudrücken:

1. Zahl der Einwohner gemäß der letztverfügbaren Veröffentlichung der Statistik Austria;
2. Zahl der Einpendler gemäß der letztverfügbaren Veröffentlichung der Statistik Austria;
3. Zahl der Auspendler gemäß der letztverfügbaren Veröffentlichung der Statistik Austria;
4. Finanzkraft der Gemeinde (jährliches Gemeindesteueraufkommen und jährliche Ertragsanteile).

Die Kriterien gemäß Z 1 bis 4 sind im Verhältnis 22 : 45 : 11 : 22 Prozent zu gewichten.

(2) Die Anteile der Gemeinden an dem gemäß § 3 Abs. 2 zu leistenden Beitrag sind durch Verordnung der Landesregierung nach Maßgabe folgender Kriterien festzusetzen:

1. Zahl der Einwohner gemäß der letztverfügbaren Veröffentlichung der Statistik Austria;
2. Nutzen einer Gemeinde von jedem einzelnen Verkehrsdienst in einer Region, Kosten des einzelnen Verkehrsdienstes dividiert durch die Anzahl der nutzenempfangenden Gemeinden.

Die Kriterien gemäß Z 1 und 2 sind im Verhältnis 75 : 25 Prozent zu gewichten.

(3) Vor Erlassung einer Verordnung gemäß Abs. 1 und 2 sind der Oberösterreichische Gemeindebund und der Österreichische Städtebund, Landesgruppe Oberösterreich, zu hören.

§ 5

Beitragshöchstgrenze

(1) Die Summe der Anteile der Gemeinden an dem gemäß § 3 Abs. 1 zu leistenden Beitrag beträgt im Jahr 2014 höchstens 4,914.130,79 Euro. Würde dieser Betrag überschritten werden, ist der jeweilige Anteil der einzelnen Gemeinden im prozentuellen Verhältnis ihrer Anteile zu verringern.

(2) Die im Abs. 1 festgelegte Beitragshöchstgrenze ändert sich jeweils zum 1. Jänner entsprechend der durchschnittlichen Änderungen des von der Bundesanstalt Statistik Austria für das vorangegangene Jahr verlautbarten Tariflohnindex der privaten Autobusunternehmer und des ebenfalls von der Bundesanstalt Statistik Austria für das vorangegangene Jahr verlautbarten Verbraucherpreisindex 2010 oder eines an deren Stelle tretenden Nachfolgeindex. Für die Berechnung des Prozentsatzes der Änderung der Beitragshöchstgrenze ist der Tariflohnindex der privaten Autobusunternehmer mit 65 % und der Verbraucherpreisindex 2010 mit 35 % zu gewichten. Bezugsgröße für die erstmalige Änderung sind die durchschnittlichen Indexwerte für das Jahr 2013; Bezugsgröße für jede weitere Änderung sind die durchschnittlichen Indexwerte desjenigen Kalenderjahres, das für die jeweils letzte Änderung maßgebend war. Eine solchermaßen ermittelte Änderung der Beitragshöchstgrenze wird nur dann wirksam, wenn der geänderte Betrag von der Landesregierung vor dem 1. März des betreffenden Jahres im Landesgesetzblatt für Oberösterreich kundgemacht wurde.

§ 6

Wertsicherung und Fälligkeit der Beiträge

(1) Die gemäß § 3 Abs. 1 zu leistenden Beiträge unterliegen in den Folgejahren ab 2016 und die gemäß § 3 Abs. 2 zu leistenden Beiträge in den Folgejahren ab 2015 einer Wertsicherung. Die Beiträge werden dabei jährlich mit Jahresbeginn um jenen Prozentsatz angepasst, der sich zu 65 % aus der Veränderung des Tariflohnindex der privaten Autobusunternehmer gemäß Veröffentlichung der Statistik Austria und zu 35 % aus der allgemeinen Preiserhöhung gemäß Verbraucherpreisindex 2010 oder eines an dessen Stelle tretenden Nachfolgeindex im Jahresdurchschnitt in den beiden Vorjahren errechnet.

(2) Die gemäß § 3 Abs. 1 und 2 zu leistenden Beiträge sind als Jahresbeitrag zu berechnen und als vierteljährliche Zahlungen bis zum 31. März, 30. Juni, 30. September und 31. Dezember an das Land zu entrichten. Die Höhe des Jahresbeitrags sowie der vierteljährlichen Zahlungen ist den Gemeinden für das laufende Kalenderjahr bis zum 1. März bekanntzugeben.

§ 7

Inkrafttreten und Übergangsbestimmungen

(1) Es treten in Kraft:

1. § 1, § 2 Z 4 und 5, § 3 Abs. 1, § 4 Abs. 1 und § 5 mit 1. Jänner 2015;
2. alle übrigen Bestimmungen mit 1. Jänner 2014.

(2) Das Landesgesetz vom 18. Februar 2000 über den Kostenbeitrag der Gemeinden zum OÖ Verkehrsverbund (Oö. Verkehrsverbund-Kostenbeitragsgesetz 2000) tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2014 außer Kraft. Sonstige Vereinbarungen des Landes mit Gemeinden über die Finanzierung regionaler Verkehrsdienste des Kraftfahrlinienverkehrs treten mit Ablauf des 31. Dezember 2013 außer Kraft.

(3) Die gemäß § 3 Abs. 1 zu leistenden Beiträge sind erstmals für das Jahr 2015 zu entrichten. Die gemäß § 3 Abs. 2 zu leistenden Beiträge sind erstmals für das Jahr 2014 zu entrichten.

(4) Verordnungen gemäß § 3 Abs. 2 sowie § 4 Abs. 1 und 2 dürfen auch rückwirkend in Kraft gesetzt werden.

(5) Beträgt der Anteil einer Gemeinde an dem gemäß § 3 Abs. 1 zu leistenden Beitrag weniger als 70-Tausendstel Prozent, trägt diesen Anteil im Jahr 2015 zu 80 Prozent das Land, im Jahr 2016 zu 60 Prozent das Land, im Jahr 2017 zu 40 Prozent das Land und im Jahr 2018 zu 20 Prozent das Land.