

# BUNDESGESETZBLATT

## FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

---

Jahrgang 1999

Ausgegeben am 23. Dezember 1999

Teil I

---

204. Bundesgesetz: Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 – ÖPNRV-G 1999  
(NR: GP XX IA 1132/A AB 2046 S. 180. BR: AB 6046 S. 657.)

---

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

Der Nationalrat hat beschlossen:

#### Abschnitt I

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

##### Allgemeine Bestimmung

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

##### Begriffsbestimmungen

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

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

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

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

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

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

##### Anwendungsbereich

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

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

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

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

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

### **Aufgaben**

#### **Schienenpersonenverkehr**

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

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

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

#### **Kraftfahrlinienverkehr**

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

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

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

#### **Nah- und Regionalverkehrsplanung**

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

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

**§ 13.** Der Abschluß von Verträgen über Verkehrsdienstleistungen im Personenregionalverkehr, die über das Angebot gemäß § 7 hinausgehen oder Angebotsverbesserungen im Kraftfahrlinienverkehr darstellen, fällt unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen des § 26 Abs. 3 in den Aufgabenbereich der Länder und Gemeinden, wobei die budgetäre Bedeckung zu berücksichtigen ist.

## **Abschnitt II**

### **Verkehrsverbände**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Rahmenvorgaben für die Festsetzung, Entwicklung oder Weiterentwicklung sowie die Umsetzung des Verbundregelbeförderungspreises.
2. Koordination der Bestellung (Auferlegung) von Verkehrsdiensten.
3. Kontrolle der Erfüllung der Qualitätskriterien gemäß § 31 sowie der Einhaltung der Bestimmungen von Verkehrsdienstverträgen.
4. Ausübung verbundspezifischer Marketing- und Vertriebstätigkeiten.
5. Verbundspezifische Kundeninformation.
6. Schlichtungs- und Clearingstelle für die Abrechnung und Zuschreibung der Erlöse einschließlich Schüler- und Lehrlingsfreifahrt. Gegebenenfalls im Auftrag der Verkehrsunternehmen Abrechnung unternehmensübergreifender Verbundtarife und sonstiger Erlöse.
7. Vorschlag an die Gebietskörperschaften für Nah- und Regionalverkehrsplanung gemäß § 11.

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

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

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

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

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

### **Abschnitt III**

#### **Vermeidung von Parallelverkehren, Verknüpfungsverbesserung**

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

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

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

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

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

**§ 21.** (1) Die Höhe der Abschlagszahlung wird durch die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft festgelegt. Diese hat sich jedenfalls am Umfang der durch die Parallelführung von Verkehren entstehenden Mindereinnahmen des dadurch betroffenen Verkehrsunternehmens zu orientieren. Die Höhe der Abschlagszahlungen darf die Zahlungen für verbundbedingte Fahrpreisersätze für die betreffende Linie oder für den betreffenden Kurs nicht überschreiten.

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

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

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

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

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

#### **Abschnitt IV**

#### **Finanzierung**

#### **Unternehmen, die ausschließlich Stadt- und Vorortverkehre betreiben und vom Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung Nr. 1893/91 ausgenommen sind**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Schüler- und Lehrlingsfreifahrt**

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

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

### **Sondertarife für bestimmte Gruppen von Reisenden**

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

## **Abschnitt V**

### **Qualitätskriterien**

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

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

## **Abschnitt VI**

### **Verkehrsanschlußabgabe**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **Abschnitt VII**

### **Inkrafttreten, Vollziehung**

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

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

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

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

**Klestil**

**Klima**