

Erläuterungen

zum NÖ Mobilitätsgesetz 2024

I. Allgemeiner Teil:

Die Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) Gesellschaft m.b.H. ist Träger des Verkehrsverbundes in der Ost-Region Österreichs. Die Geschäftsanteile werden von den Ländern Niederösterreich und Wien je zu 44 % gehalten, 12 % hält das Land Burgenland.

Die das Land Niederösterreich betreffenden Geschäftsfelder/Teilbetriebe - Planung von Verkehrsdienstleistungen gemäß § 11 ÖPNRV-G 1999 und Bestellung von Verkehrsdienstleistungen gemäß § 13 leg. cit. - werden von der VOR abgespalten und sollen in Hinkunft durch die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H. (NÖVOG) betreut werden. Die Landesverkehrsangelegenheiten, die im Augenblick von VOR betreut werden, sollen wieder näher an das Land herangeführt werden. Planung und Bestellung der Busverkehre, sowie der Landesbahnen, sollen in der NÖVOG gebündelt werden, um den öffentlichen Verkehr bestmöglich auf die Bedürfnisse der Landesbevölkerung anzupassen.

Ziel ist eine zeitgemäße, zweckmäßige und effiziente Organisation des öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebotes für die Bevölkerung im Land Niederösterreich.

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

Die einheitlichen Verbundtarife führen zwangsläufig dazu, dass ein Delta zwischen den Einnahmen und Ausgaben entsteht, welches, soweit das Land Niederösterreich betroffen ist, im Augenblick durch Gesellschafterzuschüsse an die VOR ausgeglichen wird.

In Hinkunft wird der Ausgleich für die Geschäftsbereiche, die an die NÖVOG übertragen werden, durch Gesellschafterzuschüsse an die NÖVOG erfolgen, im Übrigen nach wie vor an die VOR. Es ist mit keinen Mehrkosten zu rechnen.

Durch die Erlassung des NÖ Mobilitätsgesetz 2024 wird mit keinen Problemen bei der Vollziehung gerechnet, und es ergeben sich gegenüber der bisherigen Rechtslage auch keine Änderungen hinsichtlich der Kompetenzlage und

des Verhältnisses zu anderen landesrechtlichen Vorschriften. Verfassungsrechtliche Kompetenzgrundlage ist Art. 15 Abs. 1 B-VG, StF: BGBl. Nr. 1/1930 (WV) in der Fassung BGBl. I Nr. 194/1999 (DFB) in der Fassung BGBl. I Nr. 5/2024.

Das Gesetz trägt aufgrund seines Regelungsinhaltes zur Erreichung der Ziele des Klimabündnisses und des Klimaprogramms 2030 bei.

Eine Mitwirkung von Bundesorganen ist nicht vorgesehen.

II. Besonderer Teil:

Zu § 1 Abs. 1:

Deklarativ wird festgehalten, dass die NÖVOG unmittelbar und mittelbar im Eigentum des Landes Niederösterreich steht: 26% der Stammeinlage werden vom Land Niederösterreich direkt gehalten, die verbleibenden 74% werden von der NÖ Landesbeteiligungsholding GmbH gehalten, deren Stammkapital zu 100% von der NÖ Holding GmbH gehalten wird. Alleingesellschafter der NÖ Holding GmbH ist das Land Niederösterreich.

Zu § 1 Abs. 2:

Diese Bestimmung enthält einige Definitionen, um den Gesetzestext selbst flüssiger gestalten zu können.

Zu § 2 Abs. 1:

Die NÖVOG wird vom Land Niederösterreich mit der Planung und Bestellung der Linien- und Bedarfsverkehre in Niederösterreich und der Schienenverkehre der Niederösterreich Bahnen GmbH betraut.

Die NÖVOG ist Alleingesellschafterin der Niederösterreich Bahnen GmbH, welche die Mariazellerbahn und die Citybahn Waidhofen betreibt. Diese Verkehre können Gegenstand einer In-House-Vergabe gemäß Art. 5 Abs. 2 PSO-VO sein.

Der übrige von der VOR beauftragte Schienenverkehr ist von der Betrauung nicht umfasst und soll weiterhin von der VOR gemeinsam mit der Bundesgesellschaft Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) gemäß den bestehenden Kooperationsvereinbarungen geplant, koordiniert und abgewickelt werden.

Zu § 2 Abs. 2:

Die PSO-VO stellt „Ausgleichsleistungen“, also Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen um die im Allgemeininteresse liegenden öffentlichen Personenverkehrsdienste sicherzustellen, frei.

Die finanziellen Mittel, die das Land Niederösterreich in der Vergangenheit an die VOR geleistet hat und in Zukunft an die NÖVOG und die VOR leisten wird, dienen dazu, diese Ausgleichszahlungen zu bedienen, decken also die Differenz zwischen den Einnahmen und den tatsächlichen Kosten der Verkehrsdienstleister ab. Es liegen Zuschüsse an ein Verkehrsunternehmen, das Mitglied eines Verkehrsverbundes ist, vor. Die Zahlungen richten sich nach dem Geldbedarf der NÖVOG und stehen nicht mit bestimmten Umsätzen der NÖVOG im Zusammenhang.

Die Ausgleichszahlungen sind also eine Verlustabdeckung, um die Differenz zwischen den Einnahmen der NÖVOG und den tatsächlichen Kosten für die Erbringung der Verkehrsdienstleistungen abzudecken.

Zu § 3 Abs. 1:

Die NÖVOG hat die in ihrem Eigentum befindliche Eisenbahninfrastruktur bereitzustellen, zu warten und instand zu halten. Die Wartung und bzw. oder Instandhaltung ist von der NÖVOG, abhängig von der Nutzung, durchzuführen. Die Intensität der Wartungs- und Instandhaltungsverpflichtung hängt also von der Frequenz und Intensität der Nutzung sowie davon ab, ob die betreffende Eisenbahninfrastruktur für Personenverkehr oder Güterverkehr genutzt wird.

Der operative Betrieb des Schienenverkehrs wird von der Niederösterreich Bahnen GmbH durchgeführt. Die Trennung von Infrastruktur und Betrieb ist aufgrund der Rechtslage in der Union geboten, zumal eine Quersubventionierung zwischen Betrieb und Infrastruktur ausgeschlossen werden muss.

Zu § 3 Abs. 2:

Die NÖVOG stellt der Niederösterreich Bahnen GmbH die für den Betrieb erforderliche Eisenbahninfrastruktur zur Verfügung. Aus beihilferechtlichen Gründen ist hierfür ein marktübliches Entgelt zu vereinbaren und von der Betreibergesellschaft zu entrichten.

Die Unionsgerichte und die Kommission wenden auf Unternehmen, die eine beherrschende Stellung am Markt innehaben, die sogenannte „essential facilities – Doktrin“ an. Die marktbeherrschenden Unternehmen sind verpflichtet, Mitbewerbern Nutzungsrechte an den Ressourcen einzuräumen, die für deren Tätigkeit am Markt unerlässlich sind. Daher ist die NÖVOG, als Eigentümerin der Eisenbahninfrastruktur, auch verpflichtet, diese, nach Maßgabe der vorhandenen Kapazitäten, interessierten Dritten, ebenfalls gegen Bezahlung eines marktkonformen Entgeltes, zur Nutzung zu überlassen.

Zu § 4 Abs. 1:

Die NÖVOG wird als Verkehrsunternehmen definiert, auf die Festlegungen in Abschnitt II, betreffend Verkehrsverbünde, und III ÖPNRV-G 1999, Vermeidung von Parallelverkehren, Verknüpfungsverbesserung, wird ausdrücklich verwiesen.

Die NÖVOG soll Verbundpartner in der VOR werden.

Zu § 4 Abs. 2:

Die NÖVOG unterliegt als öffentlicher Auftraggeber bei Beschaffungsvorgängen den Regelungen des BVergG 2018, bei der Bestellung der Verkehre kann der jeweilige Vertragspartner auch in einem Verfahren gemäß PSO-VO ermittelt werden.

Hinsichtlich der bestehenden Verkehrsdienstverträge, die die NÖVOG im Zuge der Spaltung von der VOR übernimmt, ist darauf hinzuweisen, dass eine wesentliche Änderung eines dem Vergaberegime unterliegenden Vertrages während dessen Laufzeit in der Regel dazu führt, dass neuerlich ein Ausschreibungsverfahren durchzuführen ist. Der EuGH hat sich mit Urteil vom 19. Juni 2008, Rs C-454/06, presstext Nachrichtenagentur GmbH, mit der Frage auseinandergesetzt, ob der Wechsel eines Vertragspartners, der durch eine Umstrukturierung des ursprünglichen Vertragspartners hervorgerufen wird, eine wesentliche Änderung des Vertrages darstellt, die eine neuerliche Ausschreibung erforderlich macht. Der EuGH gelangte zum Schluss, dass ein durch gesellschaftsrechtliche Neustrukturierung hervorgerufener Wechsel des Vertragspartners keine wesentliche Änderung des Vertrages darstellt. § 365 Abs. 3 Z 3 lit. b BVergG 2018 normiert ebenfalls ausdrücklich, dass der Wechsel eines Vertragspartners, der durch eine Unternehmensumstrukturierung, einschließlich der Verschmelzung, hervorgerufen wird, keine wesentliche Änderung des Vertrages darstellt, wenn der Wechsel keine weiteren wesentlichen Änderungen des Vertrages zur Folge hat und nicht dazu dient die Anwendung der Vorschriften des BVergG 2018 zu umgehen.

Die in Frage stehenden Verkehrsdienstverträge, die die NÖVOG im Zuge der Spaltung übernimmt, wurden samt und sonders nach Durchführung eines förmlichen Vergabeverfahrens abgeschlossen. Durch die Spaltung und Übernahme der Geschäftsbereiche durch die NÖVOG wechselt auftraggeberseitig der Vertragspartner, es kommt aber zu keinen weiteren Änderungen der Verträge. Der ursprüngliche Vertragspartner und Auftragnehmer bleibt unverändert, ebenso die Festlegungen, die im ursprünglichen Vergabeverfahren getroffen wurden. Lediglich die NÖVOG tritt in die Rolle des Auftraggebers ein.

Die NÖVOG kann daher für die jeweilige Restlaufzeit der betreffenden Verträge als Auftraggeber in die Verträge eintreten, ohne dass eine neuerliche Ausschreibung durchgeführt werden müsste.

Zu § 5 Abs. 1:

Gemeinden und Gemeindeverbände nehmen teilweise Leistungen der VOR in Anspruch. Die Bestimmung des § 5 Abs. 1 soll es Gemeinden und Gemeindeverbänden weiterhin ermöglichen, Aufgaben im Zusammenhang mit der Planung und der Bestellung von Verkehrsdienstleistungen für den Personennahverkehr und/oder Personenregionalverkehr auf die NÖVOG zu übertragen. Die Übertragung bedarf der Zustimmung durch die NÖVOG. Die Zustimmung kann verweigert werden, wenn die NÖVOG nicht über die erforderlichen Ressourcen verfügt, um die zu übertragenden Aufgaben zu übernehmen oder wenn die Zahlungen, die gemäß § 5 Abs. 3 zu leisten sind, nicht als Verlustabdeckung qualifiziert werden können.

Zu § 5 Abs. 2:

Die Möglichkeit der Übertragung von Planung und Bestellung von Verkehrsdienstleistungen an die NÖVOG soll auch für Verkehrsbetriebe gelten, die mittelbar oder unmittelbar mehrheitlich im Eigentum von Gemeinden oder Gemeindeverbänden stehen. Mehrheitlich bedeutet, dass die Gemeinden oder Gemeindeverbände mindestens 51% der Geschäftsanteile und Stimmrechte des betroffenen Rechtsträgers besitzen.

Zu § 5 Abs. 3:

Die Verlustabdeckung hat durch die Gemeinden, Gemeindeverbände oder sonstige Rechtsträger, die Aufgaben übertragen haben, unbeschadet allfälliger Förderungen seitens des Landes Niederösterreich, zu erfolgen. Die Verlustabdeckung erfolgt an ein Verkehrsunternehmen, welches Mitglied eines Verkehrsverbundes ist. Die Verlustabdeckung richtet sich nach dem Fehlbetrag der NÖVOG für diese Verkehre und steht nicht mit bestimmten Umsätzen der NÖVOG im Zusammenhang.

Zu § 6 Abs. 1:

Die Geschäftsbereiche der NÖVOG sind in getrennten Rechnungskreisen abzubilden, jeder Geschäftsbereich ist somit als eigenes Profitcenter darzustellen. Diese rechnerische Trennung hat einerseits den Hintergrund, die Finanzierung der unterschiedlichen Geschäftsbereiche voneinander zu trennen, andererseits wird dadurch sichergestellt, dass es zu keiner beihilferechtlich unzulässigen Quersubventionierung zwischen den Geschäftsbereichen kommt.

Zu § 6 Abs. 2:

Werden Leistungen für die in § 5 Abs. 1 oder § 5 Abs. 2 genannten Rechtsträger erbracht, so ist für jeden Rechtsträger, der Aufgaben übertragen hat, ebenfalls ein eigener Rechnungskreis einzurichten, um die Höhe der erforderlichen Verlustabdeckung festzustellen. Die Verlustabdeckung hat durch den jeweiligen Rechtsträger zu erfolgen, gegebenenfalls unter Berücksichtigung allfälliger Landesförderungen.