
NEUORDNUNG IM VERKEHRS- WESEN

Rezension von: Wilfried Schönback
(Hrsg.), Neuordnung der Kompeten-
zen und Finanzierungsmöglichkeiten
im Verkehrswesen Österreichs,
Böhlau, Wien 1994, 320 Seiten,
öS 476,-.

Beim vorliegenden Werk handelt es sich um eine Zusammenfassung von Beiträgen für ein Forschungsprojekt des Institutes für Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik der Technischen Universität Wien.

Im ersten Kapitel über die finanziellen Transaktionen im Verkehrswesen im Jahr 1990 von Sabine Mayer wird ein Überblick über die Verkehrsausgaben der privaten und öffentlichen Haushalte, über den Straßenbau und die -erhaltung und über den öffentlichen Verkehr gegeben.

Das zweite Kapitel von Hans-Georg Ruppe befaßt sich mit finanzverfassungsrechtlichen Aspekten der Finanzierungsinstrumente im Verkehrswesen und geht zunächst sehr detailliert in Form einer Bestandsaufnahme auf verkehrsspezifische Abgaben bzw. verkehrsspezifische Regelungen im allgemeinen Abgabenrecht ein, beschreibt den verfassungsrechtlichen Rahmen für rechtspolitische Maßnahmen im Finanzierungsbereich und unterbreitet letztendlich Finanzierungsalternativen, die aufgrund der bisherigen gesetzlichen Möglichkeiten bereits gegeben wären.

Martin Reishofer und Stefan Winkelbauer beschäftigen sich im dritten Kapitel mit Organisationsformen und Finanzierungsmodellen für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im In- und Ausland und stel-

len Kooperationsformen im ÖPNV in Österreich, der BRD, Schweden und der Schweiz vor, wobei auch auf Reformvorschläge zur Organisation des ÖPNV (insbesondere in der BRD, Großbritannien und Schweden) eingegangen wird.

Das vierte Kapitel von Bernd-Christian Funk behandelt staats- und verwaltungsrechtliche Aspekte einer Neuordnung der Kompetenzen unter besonderer Berücksichtigung des ÖPNV.

Das fünfte Kapitel von Wilfried Schönback, Wolfgang Hanko und Sabine Mayer rundet das vorliegende Werk mit einer Darstellung von Modellen für eine Neuordnung der Entscheidungsverhältnisse im Verkehrsbereich ab. Im Hinblick auf den ÖPNV werden spezielle rechtliche Maßnahmen, die Grundsätze für Verkehrsverbünde und die Ziele und Inhalte eines Bundesgesetzes über die ÖPNV-Finanzierung in den Vordergrund gestellt, bezüglich der Bundesstraßen räumen die Verfasser einer Neuordnung der Entscheidungsverhältnisse im Bereich der Bundesstraßenverwaltung große Bedeutung ein.

Das von Wilfried Schönback herausgegebene Buch befaßt sich somit in erster Linie mit dem ÖPNV und der Übertragung der Bundesstraßen an die Länder. Die Untersuchung der *Finanzierungsmöglichkeiten* behandelt die verschiedenen Finanzierungsinstrumente und die Schaffung eines verbindlichen Abkommens zwischen Bund und Ländern über die Finanzierung des ÖPNV.

Die Gebietskörperschaften (Bund, Länder und Gemeinden) setzten im Jahr 1990 rund 10% ihrer gesamten Ausgaben für den Verkehrsbereich ein. Die Ausgaben der privaten Haushalte hingegen betrugen 15%. Die Verkehrsausgaben der Unternehmen wurden nicht berücksichtigt.

Bei den Bundesländern und den Gemeinden (ohne Wien) wurde der größte Anteil der Verkehrsausgaben für

Straßenbau und -erhaltung aufgewendet, vom Bund für den Schienenverkehr und in Wien für den ÖPNV.

Insgesamt gaben die Gebietskörperschaften und die ASFINAG für Straßenbau und -erhaltung etwa 36 Mrd. öS aus. Die Summe der Einnahmen der Gebietskörperschaften aus dem Straßenverkehr betrugen rund 73 Mrd. öS. Hier ist allerdings anzumerken, daß aus diesen beiden Zahlen allein Rückschlüsse auf den volkswirtschaftlichen Kostendeckungsgrad nicht zulässig sind.

Die gesamten Verkehrsausgaben der Gebietskörperschaften für den ÖPNV beliefen sich auf etwa 20 Mrd. öS.

Auf Basis dieser Informationen überlegt Schönböck eine *Reorganisation des ÖPNV*. Hier sieht er zwei Möglichkeiten:

- Die erste wäre eine Globalstrategie, d. h. eine legislative Neustrukturierung aller Angelegenheiten des ÖPNV (Schaffung eines eigenen Finanzierungsgesetzes, Änderung des Kraftfahrlineiengesetzes und des Eisenbahngesetzes). Der Vorteil läge darin, daß eine Handlungsverpflichtung geschaffen würde und darüber hinaus eine Pflicht zur Bereitstellung finanzieller Mittel für den ÖPNV.
- In der zweiten Variante sieht Schönböck einen annähernd gleichen Effekt, aber mit geringerem gesetzgeberischem Aufwand. Es wäre ein Bundesgesetz über die Finanzierung des ÖPNV zu schaffen, das eine bedingte Verpflichtung des Bundes zur Erbringung finanzieller Leistungen verankert. Voraussetzungen wären z. B. die Mitwirkung der Länder und Gemeinden an einem Gesamtverkehrskonzept und die Vorlage von Landesverkehrskonzepten.

Da derzeit viele unterschiedlich organisierte *Verkehrsverbünde* in Österreich existieren, sind einheitliche Standards festzulegen, die das Verkehrsangebot, die Tarifgestaltung, die

Organisation, die Finanzierung von Verkehrsverbünden durch Gebietskörperschaften und die Information und das Marketing beinhalten sollen.

Im Bereich der *Straßenverwaltung* wird vorgeschlagen, die Verantwortung des Bundes auf hochrangige Verbindungen zu beschränken. Die Verantwortung für Straßen mit regionaler Bedeutung sollten die Länder übernehmen und die Gemeinden für Strecken mit Erschließungsfunktion innerhalb der Gemeinde und mit Anbindungsfunktion an das regionale Netz. Diese politische Verantwortung muß Planung, Errichtung, Erhaltung und Betrieb sowie Finanzierung umfassen.

Schon im derzeitigen gesetzlichen Rahmen bestehen mehrere Möglichkeiten der Länder, auf Basis von *Landesgesetzen* zusätzliche finanzielle Mittel zu erschließen:

- Aufgrund des Abgabenerfindungsrechtes können die Länder autonom neue Abgaben für Länder und Gemeinden einführen.
- Eine neuartige Möglichkeit könnte mit der Einhebung einer Landesabgabe für das Befahren von Ballungsräumen mit einem Kfz auf öffentlichen Straßen geschaffen werden.
- Die Bemaufung des Straßennetzes eines Landes im allgemeinen, aber auch auf einzelnen Verkehrsverbindungen innerhalb eines Landes durch ein Bundesland ist laut Schönböck im Prinzip zulässig.
- Grundstückseigentümer im Einzugsbereich des ÖPNV könnten ihre Vorteile durch Interessentenbeiträge abgelteten.
- Parkraumbewirtschaftung ist zwar nicht über Verwaltungsabgaben, aber über Gebrauchsabgaben möglich und daher für den Landesgesetzgeber autonom verfügbar.
- Eine weitere Möglichkeit besteht im Ausbau der Sach- und Geldleistungsverpflichtungen gemäß dem Baurecht im Zusammenhang mit

der Schaffung von Abstellplätzen für Kfz.

- Weiters wird auch auf die Möglichkeit der Einrichtung eines Fonds mit Rechtspersönlichkeit und Finanzierungsinstrumente außerhalb des Abgabenrechtes eingegangen.

Auch auf Basis von *Bundesgesetzen* gibt es einige Möglichkeiten: Hier wären vor allem Bundesabgaben und eine Straßenmaut auf Bundesebene (Modifikationen der Mineralölsteuer, der Kfz-Steuer und des Straßenverkehrsbeitrages), die Beseitigung einkommensteuerlicher Diskriminierungen des öffentlichen Verkehrs (Übernahme der Kosten für Massenbeförderungsmittel durch den Arbeitgeber und die Bereitstellung von firmeneigenen Parkplätzen) und die Erlassung eines Bundesgesetzes über die Finanzierung des ÖPNV und eine dementsprechende Bereinigung des Finanzausgleichsgesetzes zu nennen.

Dieser sehr positiv zu beurteilende wissenschaftliche Sammelband ist an einen Adressatenkreis gerichtet, der sich aus Entscheidungsträgern in Ministerien, öffentlichen Gebietskörperschaften, Interessenvertretungen und Politik zusammensetzt, die sich tagtäglich mit Verkehrsproblemen auseinandersetzen müssen. Allein die sehr ausführliche Darstellung der Bestandsanalyse mit detailliertem Zahlenmaterial eignet sich ausgezeichnet als Nachschlagwerk, um sich über die sehr komplexe Materie des ÖPNV zu informieren.

Einzig hinsichtlich der Aktualität des Buches muß festgestellt werden, daß einige Kapitel durch die Schnellebigkeit mancher Gesetzesgrundlagen seit der Herausgabe im Jahr 1994 bereits überholt sind und somit einer Überarbeitung bedürften.

Richard Ruziczka