

ANTRAG

Antragsteller*innen:

Tagesordnungspunkt: 16. Allgemeine Anträge

A6NEU: Öffentliche Ausschreibungen im Betrieb des Tiroler Personennahverkehrs.

Antragstext

Aktuelles Problem

In Österreich wird der Personennahverkehr (PNV) in hohem Maße von kommunalen oder staatlichen Unternehmen erbracht^[1], während das in den meisten anderen europäischen Ländern nicht der Fall ist. Dabei regelt das ÖPNRV-G^[2] die Aufgabenträgerschaft zwischen Bund, Ländern und den Gemeinden und sieht dabei vor, dass der Bund jenes Grundangebot finanziert, welches 1999/2000 vorhanden war. Die Anpassung des Systems an zukünftige Bedürfnisse sowie die Planung des Nah- und Regionalverkehrs obliegen den Ländern und Gemeinden.^[3] Generell wird die Finanzierung des Regional- und Nahverkehrs vorrangig durch Bund und Länder getragen während die Finanzierung des städtischen Verkehrs beinahe ausschließlich von den Städten selbst getragen wird.^[4] Durch dieses hohe Maß an staatlichem Eingriff und das Recht von Direktvergaben von Dienstleistungsaufträgen sehen wir keine Möglichkeit einen fairen und gerechten Wettbewerb in puncto Auftragsvergabe bei öffentlichen Verkehr in Österreich. Dabei hat die Europäische Union 2007 bereits versucht mit Hilfe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007^[5] sichere, effiziente sowie hochwertige Personenverkehrsdienste durch einen regulierten Wettbewerb zu gewährleisten.^[6] Dieser regulierte Wettbewerb wiederum, so das Ziel der EU, soll zu einem attraktiven Nahverkehr und zu niedrigeren Kosten führen sowie Ungleichheiten zwischen den Verkehrsunternehmen der verschiedenen Mitgliedstaaten abbauen. Niedrigere Kosten, bestmögliche Qualität und einen fairen Wettbewerb, darin sehen wir die Zukunft von Nahverkehr in Österreich und Tirol.

23
24
25

Die Lösung: Trennung von Netz und Betrieb im Tiroler Personennahverkehr

26 Die zentralen Ergebnisse der aktuellen ÖPNV-Erhebung von 2020[4] zeigen, dass
27 in den Jahren 2014-2019 der Anteil der Ausgaben für die Erhaltung des laufenden
28 Betriebes von 53% auf 67% gestiegen sind. Der Anteil der Ausgaben für
29 Investitionen in den ÖPNV ist somit von 47% auf 33% gesunken. Immer höhere
30 Kosten beim laufenden Betrieb des ÖPNV sind der Bevölkerung und somit den
31 Steuerzahler_innen nicht länger zumutbar. Der Betrieb vom PNV in Tirol gehört
32 unserer Meinung nach privatisiert. Damit meinen wir, dass das Land Tirol,
33 welches alleiniger Gesellschafter der Verkehrsverbund Tirol GesmbH. (VVT) ist,
34 gewährleisten soll, dass alle Dienstleistungsaufträge im Tiroler PNV
35 ausgeschrieben werden und Direktvergaben nur dort vorgenommen werden dürfen, wo
36 eine Ausschreibung für den jeweiligen Dienstleistungsauftrag erfolglos ist.
37 Dabei soll die Vergabe von Ausschreibungen nicht auf Grundlage des
38 Billigstbieterprinzips erfolgen, sondern auf Grundlage des
39 Bestbieterprinzips^[7]. Somit wollen wir eine Trennung des Tiroler PNV Netzes und
40 deren Betrieb erwirken, wodurch wir eine große Chance darin sehen, dass sich
41 das Land Tirol sowie die Tiroler Gemeinden durch das Freiwerden von finanziellen
42 Mitteln wieder mehr dem Investitionsbereich widmen können. Dabei denken wir
43 ganz konkret an den Ausbau und die Modernisierung des vorhandenen Angebots sowie
44 die dringende und nicht mehr aufschiebbare Verbesserung des PNV in den
45 ländlichen Regionen Tirols bzw. überhaupt erst deren Erschließung. Des
46 Weiteren kann die Privatisierung des PNV Betriebes, wie von der Europäischen
47 Union forciert, dazu führen, dass ein attraktiverer Nahverkehr zu niedrigeren
48 Kosten Zustande kommt und die momentan bestehende Ungleichheit zwischen den
49 Verkehrsunternehmen abgebaut werden kann. Vor allem in der momentanen Zeit mit
50 einer Inflation von 8% (05/2022)^[8] eine Möglichkeit, Privatpersonen, vor allem
51 hinsichtlich der Mobilität, finanziell zu entlasten.

52
53

Quellen:

54 [1]
55 [https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96ffentlicher_Personennahverkehr#Rechtsgrundla](https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96ffentlicher_Personennahverkehr#Rechtsgrundlagen_und_Angebotsformen)
56 [gen_und_Angebotsformen](https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96ffentlicher_Personennahverkehr#Rechtsgrundlagen_und_Angebotsformen)
57 [2]
58 <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnumme>
59 [-](https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnumme)
60

61 [r=20000097](#)
62 [3]
63 [https://www.staedtebund.gv.at/fileadmin/USERDATA/themenfelder/mobilitaet/Endbericht_](https://www.staedtebund.gv.at/fileadmin/USERDATA/themenfelder/mobilitaet/Endbericht_staedtischer%20EPNV_KDZ_20160524.pdf)
64 [_](#)
65 [cht_staedtischer%20EPNV_KDZ_20160524.pdf](#)
66 [4]
67 https://issuu.com/kdz_austria/docs/endbericht_oePNV_erhebung_zentrale_ergebnisse
68 [_](#)
69 [_2020/1?ff&showOtherPublicationsAsSuggestions=true](#)
70 [5] [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:02007R1370-](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:02007R1370-20171224)
71 [20171224](#)
72 [6] [https://de.wikipedia.org/wiki/Verordnung_\(EG\)_Nr._1370/2007](https://de.wikipedia.org/wiki/Verordnung_(EG)_Nr._1370/2007)
73 [7] <https://www.wko.at/service/netzwerke/Bestbieterprinzip-20082015.html>
74 [8]
<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/288914/umfrage/inflationsrate-in-oesterreich-nach-monaten/#:~:text=Im%20Jahr%202021%20stiegen%20die,dabei%20eine%20st%C3%A4rkere%20Teuerung%20empfunden.>