

Vorblatt

Ziel(e)

- Effizienter Einsatz der finanziellen Aufwendungen des Bundes für eine weitere Qualitätsverbesserung im öffentlichen Schienenpersonenverkehr sowie Verfolgung der österreichischen Klimastrategie "mission 2030", Leuchtturm 2: Stärkung des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs (ÖV)

Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme(n):

- Einholung einer haushaltsrechtlichen Ermächtigung zur Begründung jener Vorbelastungen, die für den Bundesanteil der Finanzierung der Verkehrsdiensteverträge erforderlich sind. Diese Verträge sind für die Gewährleistung eines effizienten Schienenpersonenverkehrs in den Jahren 2020 bis 2034 erforderlich.

Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte:

In Österreich tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen erbringen Verkehrsdienstleistungen, die diese im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht, nicht im gleichen Umfang oder nicht unter den gleichen Bedingungen übernehmen würden, wenn weder eine Kostendeckung noch Gewinnchancen erwirtschaftbar sind. Aus verkehrs-, regional-, sozial- und umweltpolitischen Gründen (gemeinwirtschaftlichen Interessen) ist es jedoch notwendig, dass auch diese nicht kostendeckenden Verkehrsdienstleistungen erbracht werden, sodass eine Bestellung durch die öffentliche Hand erforderlich ist. Gemäß § 48 Bundesbahngesetz ist dafür der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister/der Bundesministerin für Finanzen zuständig.

Für die Sicherstellung des Grundangebots im Schienenpersonennah- und Regionalverkehr (gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999) und des Schienenpersonenfernverkehrs sind österreichweit spätestens mit Gültigkeit ab Fahrplanwechsel 2019/2020 neue vertragliche Grundlagen abzuschließen.

Für die Finanzierung des Bundesanteils an diesen "Verkehrsdiensteverträgen Neu" ist für die Begründung der erforderlichen Vorbelastungen der Finanzjahre 2020 bis 2034 eine bundesgesetzliche Ermächtigung einzuholen.

Finanzierungshaushalt für die ersten fünf Jahre

in Tsd. €	2019	2020	2021	2022	2023
Nettofinanzierung Bund	0	-819.682	-826.026	-861.092	-871.554

Auswirkungen auf die Umwelt:

Der öffentliche Schienenpersonenverkehr ist im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr wesentlich umweltschonender. Er leistet einen wesentlichen Beitrag zur Verringerung der Schadstoffbelastung sowie zur Einsparung der Treibhausgase und Energie.

Ohne effizienter Verkehrsdienstbestellung im öffentlichen Schienenpersonenverkehr würde Österreich einen gravierenden Rückschritt im Hinblick auf die Erreichung der Klimaziele hinnehmen müssen.

In den weiteren Wirkungsdimensionen gemäß § 17 Abs. 1 BHG 2013 treten keine wesentlichen Auswirkungen auf.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die vorgesehenen Regelungen fallen in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union, dienen aber nicht unmittelbar der Erfüllung unionsrechtlicher Vorgaben.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine

Datenschutz-Folgenabschätzung gem. Art 35 EU-Datenschutz-Grundverordnung:

Keine

Wirkungsorientierte Folgenabschätzung

Bundesgesetz, mit dem die Begründung von Vorbelastungen durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie genehmigt wird

Einbringende Stelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
 Vorhabensart: Bundesgesetz
 Laufendes Finanzjahr: 2019
 Inkrafttreten/ 2020
 Wirksamwerden:

Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag

Das Vorhaben trägt zur Maßnahme "Verträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zur Erbringung von Verkehrsdiensten bzw. mit Infrastrukturbetreibern zur Bereitstellung der Infrastruktur insbesondere Bereitstellung von Mitteln zur Finanzierung der Infrastruktur." für das Wirkungsziel "Sicherung der Mobilität von Menschen, Gütern und Informationen unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit" der Untergliederung 41 Verkehr, Innovation und Technologie im Bundesvoranschlag des Jahres 2019 bei.

Problemanalyse

Problemdefinition

In Österreich tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen erbringen Verkehrsdienstleistungen, die diese im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht, nicht im gleichen Umfang oder nicht unter den gleichen Bedingungen übernehmen würden, wenn weder eine Kostendeckung noch Gewinnchancen erwirtschaftbar sind. Aus verkehrs-, regional-, sozial- und umweltpolitischen Gründen (gemeinwirtschaftlichen Interessen) ist es jedoch notwendig, dass auch diese nicht kostendeckenden Verkehrsdienstleistungen erbracht werden, sodass eine Bestellung durch die öffentliche Hand erforderlich ist. Gemäß § 48 Bundesbahngesetz ist dafür der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister/der Bundesministerin für Finanzen zuständig.

Für die Sicherstellung des Grundangebots (gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999) wurde vom Bund (im Wege der SCHIG mbH) u.a. ein Verkehrsdienstvertrag über die Bestellung und Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen mit der ÖBB-PV AG (gemäß § 48 Bundesbahngesetz) bis Ende 2019 für ganz Österreich abgeschlossen. Um das Grundangebot auch in Zukunft zu gewährleisten, sind neue vertragliche Grundlagen abzuschließen.

Die Länder haben bisher die (im öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr) über das Grundangebot hinausgehenden Verkehrsdienstleistungen (gemäß § 13 ÖPNRV-G 1999) im Rahmen gesonderter Verkehrsdienstverträge beauftragt.

Diese duale Bestellstruktur führte zu häufiger Kritik u.a. durch den Rechnungshof (z.B.: ein Grundtakt der Züge in einer Region unterliegt dem Verkehrsdienstvertrag Bund, Verstärkerzüge unterliegen dem jeweiligen Verkehrsdienstvertrag Land), sie erschwerte eine effiziente Entwicklung insbesondere des öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehrs und förderte unterschiedlichste Parallelstrukturen.

Daher wurde von Bundeseite unter Einbeziehung der Finanzprokuratur ein Modell "Verkehrsdienstvertrag Neu" ausgearbeitet, um künftig Synergien besser zu nutzen.

Nach diesem (mit den auf Unionsebene vorgegebenen Regelungen im Einklang stehenden) Modell soll pro Region (dies entspricht in der Regel einem Bundesland) und pro Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Verkehrsdienstevertrag (wiederum im Wege der SCHIG mbH) über die Bestellung eines Gesamtangebotes für den öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr abgeschlossen werden, wobei die Finanzierungsanteile der Gebietskörperschaften gemäß Zuständigkeiten nach den Bestimmungen des ÖPNRV-G 1999 übernommen werden.

Für die Sicherstellung des Angebotes im Schienenpersonenfernverkehr durch den Bund gelangt weiterhin österreichweit ein (zwischen der SCHIG mbH und Eisenbahnverkehrsunternehmen abzuschließender) Verkehrsdienstevertrag zur Anwendung.

Durch diese Systemumstellung sollen im Rahmen der Sicherstellung eines leistungsfähigen und transparenten öffentlichen Schienenpersonenverkehrs in Österreich bedarfsgerechte, effiziente und hochwertige Verkehrsdienste gewährleistet werden.

Durch den Abschluss der Verkehrsdiensteverträge wird auch eine Maßnahme der österreichischen Klimastrategie "mission 2030", Leuchtturm 2, welche unter anderem zusätzliche Verkehrsdienstbestellungen ab 2020 vorsieht, verfolgt/umgesetzt.

Für die Finanzierung des Bundesanteils an diesen "Verkehrsdiensteverträgen Neu" ist für die Begründung der erforderlichen Vorbelastungen der Finanzjahre 2020 bis 2034 eine bundesgesetzliche Ermächtigung einzuholen.

Nullszenario und allfällige Alternativen

Keine Alternativen.

Mit Auslaufen der Verkehrsdiensteverträge "Alt" bestehen ohne Abschluss neuer Verkehrsdiensteverträge keine Rechtsgrundlagen für die Leistungserbringung durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen im öffentlichen Schienenpersonenverkehr. In diesem Fall könnte der Bund seine gesetzliche Verpflichtung gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 zur Sicherstellung eines Grundangebotes nicht einhalten.

Nichtumsetzung von Maßnahmen der österreichischen Klimastrategie "mission 2030", Leuchtturm 2, welche unter anderem zusätzliche Verkehrsdienstbestellungen ab 2020 vorsieht.

Interne Evaluierung

Zeitpunkt der internen Evaluierung: 2024

Evaluierungsunterlagen und -methode: Um die Sinnhaftigkeit der bereitgestellten Bundesmittel zu erheben, sind innerhalb eines Evaluierungszeitraumes die entsprechenden Fahrgastzahlen auf den bestellten Verkehrsdienstleistungen zu erheben. Durch einen wiederkehrenden Vergleich von Fahrgastzahlen können auf Grund allfälliger Veränderungen dieser Zahlen Rückschlüsse auf die Zweckmäßigkeit der bestellten Leistungen gezogen werden. Um aussagekräftige Vergleiche über die Entwicklung der Fahrgastzahlen zu erlangen, sollte sich der Vergleichszeitraum auf einige Jahre erstrecken, sodass das Kalenderjahr 2024 als angemessener Zeitpunkt für die interne Evaluierung anzusehen ist.

Hinsichtlich der Evaluierungsunterlagen und -methode sind keine zusätzlichen organisatorischen Maßnahmen notwendig, da Fahrgastzählungen und -erhebungen im öffentlichen Schienenpersonenverkehr laufend durch die Verkehrsunternehmen bzw. die Aufgabenträger selbst durchgeführt werden, deren Ergebnisse der SCHIG mbH und dem BMVIT im Rahmen des in den betreffenden Verkehrsdiensteverträgen für die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen zu vereinbarenden Qualitätsmanagements in regelmäßigen Zeitabständen zur Verfügung zu stellen sind.

Ziele

Ziel 1: Effizienter Einsatz der finanziellen Aufwendungen des Bundes für eine weitere Qualitätsverbesserung im öffentlichen Schienenpersonenverkehr sowie Verfolgung der österreichischen Klimastrategie "mission 2030", Leuchtturm 2: Stärkung des schienegebundenen öffentlichen Verkehrs (ÖV)

Beschreibung des Ziels:

Steigerung der Qualität und Effizienz im öffentlichen Schienenpersonenverkehr durch eine Harmonisierung des bisher dualen Bestellsystems und Bestellung eines Gesamtsystems im öffentlichen Schienenpersonenverkehr

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Personenkilometer (Pkm) im öffentlichen Schienenpersonenverkehr österreichweit im zuletzt gemessenen Jahr 2018 in der Höhe von 13,26 Mrd.	Pkm im öffentlichen Schienenpersonenverkehr österreichweit im Jahr 2024 in der Höhe von 13,66 Mrd.

Maßnahmen

Maßnahme 1: Einholung einer haushaltsrechtlichen Ermächtigung zur Begründung jener Vorbelastungen, die für den Bundesanteil der Finanzierung der Verkehrsdienstverträge erforderlich sind. Diese Verträge sind für die Gewährleistung eines effizienten Schienenpersonenverkehrs in den Jahren 2020 bis 2034 erforderlich.

Beschreibung der Maßnahme:

Einholung einer haushaltsrechtlichen Ermächtigung für die Begründung der erforderlichen Vorbelastungen.

Umsetzung von Ziel 1

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonennah- und Regionalverkehr in einem Bundesland erfolgt (unternehmensbezogen) getrennt durch Bund und das jeweilige Bundesland ("duales Bestellsystem"). Eine effiziente Entwicklung im Schienenpersonennah- und Regionalverkehr ist kaum möglich (keine Nutzung von Synergieeffekten). Die bisherigen Verkehrsdienstverträge laufen Ende 2019 aus.	Bestellung eines Gesamtangebots im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Leistungsbestellungen im Schienenpersonennah- und Regionalverkehr im jeweiligen Bundesland. Durch zwischen Bund und Ländern abgestimmten finanziellen Mitteleinsatz Abbau von Parallelstrukturen im Bestellvorgang (keine getrennte Bestellung des Grundangebotes und der zusätzlichen Verkehrsdienstleistungen in einem Bundesland).

Abschätzung der Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen für alle Gebietskörperschaften und Sozialversicherungsträger

(Angaben über die ersten 5 Jahre hinausgehend finden sich im Anhang).

- Langfristige finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen für den Bund

– Ergebnishaushalt

in Tsd. €	2019	2020	2021	2022	2023
Transferaufwand	0	819.682	826.026	861.092	871.554
Aufwendungen gesamt	0	819.682	826.026	861.092	871.554

Das ggstl. Vorhaben betrifft die Ermächtigung des Bundesministers/der Bundesministerin zu Begründung von Vorbelastungen für den Bundesanteil an der Finanzierung der Verkehrsdienstverträge. Die Aufwendungen der regionalen Gebietskörperschaften werden in den jeweiligen WFA der für die gesonderten privatrechtlichen Vereinbarungen ("Verkehrsdienstverträge Neu") erforderlichen Einvernehmensherstellungen ausgewiesen.

Aus dem Vorhaben ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen für Länder, Gemeinden und Sozialversicherungsträger.

Auswirkungen auf die Umwelt

Auswirkungen auf Staub oder Stickstoffoxide

Laut Angabe des Umweltbundesamtes vermeidet jeder im öffentlichen Schienenpersonenverkehr zurückgelegte Pkm im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr 0,47 g NOx sowie 0,026 g Feinstaubpartikel. Die mit den bestellten Verkehrsdiensten voraussichtlich zurückgelegten Pkm bewirken somit in den Jahren 2020 bis 2034 eine Vermeidung in Höhe von insgesamt rd. 52 000 Tonnen NOx sowie 3 000 Tonnen Feinstaubpartikel.

Auswirkungen auf Luftschadstoffe

Luftschadstoff	Betroffenheit	Betroffenes Gebiet	Erläuterung
Stickstoffoxide (NOx)	Abnahme	ganz Österreich	52 000 Tonnen
Staub (PM10)	Abnahme	ganz Österreich	3 000 Tonnen

Auswirkungen auf Treibhausgasemissionen

Laut Angabe des Umweltbundesamtes bewirkt jeder im öffentlichen Schienenpersonenverkehr zurückgelegte Pkm im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr eine Einsparung in Höhe von 202 g CO2-Äquivalent. Die mit den bestellten Verkehrsdiensten voraussichtlich zurückgelegten Pkm bewirken somit in den Jahren 2020 bis 2034 eine Einsparung in Höhe von insgesamt rd. 23 Millionen Tonnen CO2-Äquivalent.

Ohne die ggstl. Maßnahme können die seitens der Bundesregierung vorgegebenen Klimaziele jedenfalls nicht erreicht werden.

Auf Grund der zu erwartenden durchschnittlichen Preise für CO2-Zertifikate in Höhe von 100 Euro pro Tonne CO2-Äquivalent in den nächsten 15 Jahren können im Rahmen des ggstl. Regelungsvorhabens Ausgaben in Höhe von 2,3 Milliarden Euro vermieden werden.

Auswirkungen auf Treibhausgasemissionen

Treibhausgasemissionen	Größenordnung	Erläuterung
Abnahme	23.000.000	in Tonnen CO2-Äquivalent

Auswirkungen auf den Energieverbrauch

Einsatz von Energieträgern

Laut Angabe des Umweltbundesamtes bewirkt jeder im öffentlichen Schienenpersonenverkehr zurückgelegte Pkm im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr eine Einsparung in Höhe von 0,7 kWh (2 520 kJ) an kumuliertem Energieaufwand. Die mit den bestellten Verkehrsdiensten voraussichtlich zurückgelegten Pkm bewirken somit in den Jahren 2020 bis 2034 eine Energieeinsparung in Höhe von insgesamt rd. 281 000 TJ.

Auswirkungen auf Energie

Energieträger	Veränderung des Energieverbrauchs	Erläuterung
Nicht erneuerbare Energieträger	-281.000	TJ

Soziale Auswirkungen

Auswirkungen auf die gesellschaftliche Teilhabe von Menschen mit Behinderungen außerhalb der Arbeitswelt

Das Vorhaben hat keine wesentlichen Auswirkungen auf Auswirkungen auf die gesellschaftliche Teilhabe von Menschen mit Behinderungen außerhalb der Arbeitswelt.

Erläuterung

Durch die künftig auf Grund der vorhandenen budgetären Mittel im Einsatz befindlichen Neufahrzeuge für die angebotenen Verkehrsdienstbestellungen wird eine durchgängige Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderung sichergestellt.

Anhang

Detaillierte Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Bedeckung

in Tsd. €		2019	2020	2021	2022	2023
Auszahlungen/ zu bedeckender Betrag			819.682	826.026	861.092	871.554

in Tsd. €	Betroffenes Detailbudget	Aus Detailbudget	2019	2020	2021	2022	2023
gem. BFRG/BFG	41.02.02 Schiene			819.682	826.026	861.092	871.554

Erläuterung der Bedeckung

Das angegebene betroffene Detailbudget ist für die Bedeckung der Aufwendungen für die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im öffentlichen Schienenpersonenverkehr bei der ÖBB-PV AG gemäß § 48 Bundesbahngesetz vorgesehen.

Projekt – Transferaufwand

Körperschaft (Angaben in €)	2019	2020	2021	2022	2023
Bund		819.682.000,00	826.026.000,00	861.092.000,00	871.554.000,00

Körperschaft (Angaben in €)	2024	2025	2026	2027	2028
Bund	954.907.000,00	1.013.765.000,00	1.015.493.000,00	1.040.702.000,00	1.033.376.000,00

Körperschaft (Angaben in €)	2029	2030	2031	2032	2033
Bund	1.026.166.000,00	301.424.000,00	306.627.000,00	311.913.000,00	317.286.000,00

Körperschaft (Angaben in €)	2034
Bund	324.245.000,00

Bezeichnung	Körperschaft	2019		2020		2021		2022		2023	
		Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)

	Bund		1 819.682.000,0		1 826.026.000,0		1 861.092.000,0		1 871.554.000,0		
			0		0		0		0		
<hr/>											
		2024		2025		2026		2027		2028	
Bezeichnung	Körperschaft	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)
	Bund	1	954.907.000,0	1	1.013.765.000,0	1	1.015.493.000,0	1	1.040.702.000,0	1	1.033.376.000,0
			0		00		00		00		00
<hr/>											
		2029		2030		2031		2032		2033	
Bezeichnung	Körperschaft	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)
	Bund	1	1.026.166.000,0	1	301.424.000,0	1	306.627.000,0	1	311.913.000,0	1	317.286.000,0
			00		0		0		0		0
<hr/>											
		2034									
Bezeichnung	Körperschaft	Empf.	Aufw. (€)								
	Bund	1	324.245.000,0								
			0								
<hr/>											

Die "Verkehrsdienstverträge Neu" (im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Bestellungen) sollen grundsätzlich für eine Vertragsdauer von 10 Jahren abgeschlossen werden. Dafür sind Budgetmittel des Bundes in Höhe von bis zu 9.463 Millionen Euro erforderlich.

Eine möglichst langfristige Vertragsdauer ist notwendig, um Kosteneinsparungen bei den beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen lukrieren und Risikoaufschläge minimieren zu können. Da bei Teilen der Verkehrsdienstleistungen im öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr in der "Ost-Region" (umfasst die Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland) sowie im Schienenpersonenfernverkehr ein wesentlicher Anteil der erforderlichen Fahrzeuge neu beschafft wird und deren Amortisationsdauer diese Vertragsdauer wesentlich übersteigt, wurde in Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) 1370/2007 eine Leistungsvergabe für diese Leistungsteile auf 15 Jahre (d.h. bis zum Fahrplanwechsel 2034/35) im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union vorangekündigt. Das Ausmaß der Verkehrsleistungen mit einer beauftragten Laufzeit von 15 Jahren beträgt rd. 23 Mio. Fahrplan-km, das sind rund 21% der im Jahr 2029 beauftragten Verkehrsdienste.

Das ggstl. Regelungsvorhaben soll die haushaltsrechtliche Ermächtigung zur Begründung von Vorbelastungen in Höhe von bis zu 9.463 Millionen Euro für den Zeitraum von 2020 bis 2029 sowie weiteren 1.561 Millionen Euro für den Zeitraum 2030-2034 für jene Leistungsteile, die eine 15-jährige Vertragslaufzeit aufweisen, insgesamt also von bis zu 11.024 Millionen Euro schaffen, um den Abschluss der Verkehrsdienstverträge mit der ÖBB-PV AG zu ermöglichen.

Die Aufwandsschätzung beruht auf Markterkundungen bzw. den prognostizierten Kosten auf Grund der bereits abgeschlossenen bzw. in Verhandlung stehenden Verkehrsdienstverträgen auf Basis des geplanten Leistungsangebotes. Die in diesem Zusammenhang geplanten Fahrplankilometer steigen von 2020 in der Höhe von 94,014 Mio. bis 2029 auf 109,548 Mio. Für 23,420 Mio. Fahrplankilometer (21 % des Leistungsangebotes des Jahres 2029) erfolgt darüber hinaus eine Verkehrsdienstbestellung für die Jahre 2030 bis 2034.

Angaben zur Wesentlichkeit

Nach Einschätzung der einbringenden Stelle sind folgende Wirkungsdimensionen vom gegenständlichen Vorhaben nicht wesentlich betroffen im Sinne der Anlage 1 der WFA-Grundsatzverordnung.

Wirkungsdimension	Subdimension der Wirkungsdimension	Wesentlichkeitskriterium
Soziales	Gesellschaftliche Teilhabe von Menschen mit Behinderung (in Hinblick auf deren Beschäftigungssituation sowie außerhalb der Arbeitswelt)	<ul style="list-style-type: none"> - Änderung der Anzahl der besetzten Pflichtstellen um mindestens 1 000 Stellen oder Änderung der Anzahl der als arbeitslos gemeldeten Menschen mit Behinderungen um mindestens 700 Personen oder - mindestens 5% der Menschen mit Behinderung oder einer bestimmten Art von Behinderung (zB blinde oder stark sehbehinderte Menschen, gehörlose Menschen, Rollstuhlfahrer) sind aktuell oder potenziell betroffen

Diese Folgenabschätzung wurde mit der Version 5.6 des WFA – Tools erstellt (Hash-ID: 1972565630).