

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG, LANDESAMTS DIREKTION

1014 Wien, Herrengasse 11-13

Parteienvverkehr Dienstag 8-12 Uhr
und 16-19 UhrAmt der Niederösterreichischen Landesregierung, 1014

An das
Bundesministerium für
Öffentliche Wirtschaft und Verkehr
Sektion II

Lichtensteinstraße 3
1090 Wien

LAD-VD-8616/4

Beilagen

Bei Antwort bitte Kennzeichen angeben

Bezug	Bearbeiter	(0 22 2) 63 57 11 Durchwahl	Datum
42.100/4-II/4/85	Dr. Grünner	2152	

Betreff
Kraftfahrliniengesetz 1952, Novelle; Stellungnahme

Die NÖ Landesregierung beeht sich, zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrliniengesetz 1952 geändert werden soll (KfLG-Novelle 1985), wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Art. I Z. 1 (§ 1 Abs. 2):

- a) Die Festsetzung von Haltestellen sollte neu geregelt werden. Derzeit ist eine Festsetzung oder Auflassung einer Haltestelle nur auf Antrag eines Kraftfahrliniunternehmens möglich. Die Praxis hat aber gezeigt, daß auch eine amtswegige Festsetzung oder Auflassung einer Haltestelle notwendig wäre.
- b) Im Verfahren zur Festsetzung oder Auflassung von Haltestellen auf Antrag des Kraftfahrliniunternehmens fehlen die Kriterien, nach denen ein solcher Antrag zu beurteilen ist. Daneben können bei der Festsetzung von Haltestellen Bedingungen, Befristungen oder Auflagen zulässigerweise nicht vorgeschrieben werden.
- c) Es fehlt einerseits ein gesetzliches Verbot, wonach ohne behördliche Genehmigung kein Haltestellenzeichen angebracht werden darf; andererseits besteht keine ausdrückliche Verpflichtung, behördlich festgesetzte Haltestellen entsprechend zu kennzeichnen und die gekennzeichneten Haltestellen zu warten.

Z. Klausgruber

betrieb GESETZENTWURF
ZL *GE/985*

Datum: 5. JULI 1985

Verteilt 8. Juli 1985 *fröh*

d) Die Festsetzung einer Haltestelle kann berechtigte Interessen der Anrainer berühren. Es sollte wenigstens der betroffenen Gemeinde Parteistellung eingeräumt werden, um die Interessen der Gemeindebürger zu vertreten. In diesem Zusammenhang sollte ein Rechtszug normiert werden.

Daneben sollte eine Parteistellung des Straßenerhalters festgelegt werden. Die Festsetzung oder Auflassung einer Haltestelle greift zweifellos in die Rechte des Straßenerhalters ein.

e) Die Bestimmungen der §§ 26 und 27 der Ersten Durchführungsverordnung zum KfLG 1952 dürften auch nach Einfügung des neuen Abs. 2 nicht im KfLG 1952 gedeckt sein.

Es wäre daher die folgende Bestimmung denkbar:

"(1) Haltestellen entlang einer Strecke einer Kraftfahrlinie setzt die Behörde entweder auf Antrag des Kraftfahrlinienunternehmers oder von Amts wegen mit Bescheid fest.

(2) Die Festsetzung oder Auflassung von Haltestellen darf nur erfolgen

- o zum Schutz oder im Interesse der Fahrgäste
- o zur Wahrung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Straßenverkehrs
- o zum Schutz der Umwelt.

Die Festsetzung der Haltestellen kann bedingt, befristet und mit Auflagen erfolgen.

(3) Die Festsetzung von Haltestellen erfolgt durch Festlegen des Standortes des Haltestellenzeichens. Der Kraftfahrlinienunternehmer ist verpflichtet, die Haltestelle am festgelegten Standort mit einem Haltestellenzeichen zu kennzeichnen. Ohne behördliche Festsetzung darf ein Haltestellenzeichen nicht angebracht werden.

- 3 -

(4) Der Kraftfahrlinienunternehmer ist verpflichtet, die gekennzeichneten Haltestellen zu bedienen und vorgeschriebene Bedingungen, Befristungen und Auflagen zu beachten.

(5) Werden Haltestellen von Amts wegen festgesetzt, so dürfen daraus dem Kraftfahrlinienunternehmer keine wirtschaftlich unzumutbaren Kosten erwachsen.

(6) Haltestellen werden auf Antrag des Kraftfahrlinienunternehmers oder von Amts wegen von der Behörde mit Bescheid aufgelassen. Die Haltestellenzeichen von aufgelassenen Haltestellen müssen vom Kraftfahrlinienunternehmer entfernt werden.

(7) Im Verfahren zur Festsetzung oder Auflassung von Haltestellen sind Parteien im Sinne des § 8 AVG 1950:

- o der Kraftfahrlinienunternehmer
- o der Straßenerhalter
- o die Gemeinde zur Vertretung von Umweltschutzinteressen

(8) Wird eine Konzession demselben Kraftfahrlinienunternehmer wiedererteilt, so müssen die Haltestellen nicht neu festgesetzt werden.

(9) Durch Verordnung kann geregelt werden:

- o das Verfahren zur Festsetzung und Auflassung von Haltestellen
- o das Aussehen der Haltestellenzeichen
- o die Art der Anbringung der Haltestellenzeichen."

2. Zu Art. I Z. 2 (§ 2 Z. 4):

Nach den Erläuterungen zu dieser Bestimmung soll eine Befreiung von der Konzessionspflicht zwar nur dann gegeben sein, wenn es sich um solche Omnibusverkehre handelt, die als

- o Ersatz für wirtschaftlich nicht vertretbare Schienenkurse geführt werden und gleichzeitig
- o das öffentliche Interesse nicht verletzen.

Die vorgeschlagene Formulierung bereitet aber einige Interpretationsprobleme und läßt befürchten, daß sich bei einer extensiven Auslegung die Konkurrenzsituation im Kraftfahrlinienverkehr zu lasten der privaten Kraftfahrlinienunternehmen und zu Gunsten des Kraftwagendienstes der ÖBB verschieben wird. **Es wird empfohlen, den Gesetzestext restriktiv auszulegen.**

- a) Nach der vorgeschlagenen Regelung darf ein bereits im Fahrplan enthaltener Schienenkurs durch einen Omnibusverkehr ersetzt werden (also ein Kurs, der bereits von einem Schienenfahrzeug befahren wird).** Bei extensiver Auslegung wäre eine Umgehung dieser Bestimmung durch das Eisenbahnunternehmen denkbar, da keine Zeiten (z.B. mindestens eine Fahrplanperiode) festgelegt werden, innerhalb der ein Schienenkurs betrieben werden muß.
- b) Wenn sämtliche Schienenkurse unwirtschaftlich sind, so dürfen dennoch nur einzelne (also nie sämtliche) Schienenkurse durch Omnibuskurse ersetzt werden.** Es ist unklar, welcher von den unwirtschaftlichen Schienenkursen durch einen Omnibuskurs ersetzt werden darf.
- c) Der unbestimmte Begriff "fallweise" führt dazu, daß einzelne unwirtschaftliche Schienenkurse auch nur für bestimmte Zeiten durch Omnibuskurse ersetzt werden dürfen.** Über das Ausmaß dieser Zeiträume ist keine Aussage getroffen.
- d) Da bei einem Einsatz eines Omnibusses das Fahrplanangebot gemäß § 2 Z. 4 nicht geändert werden darf, kämen die mit dem Omnibusverkehr zu erwartenden kürzeren Fahrzeiten dem Reisepublikum nicht zugute.** Wenn die Fahrzeit mit dem Omnibus aber länger dauert als mit dem Schienenfahrzeug, so ist die beabsichtigte Bestimmung unvollziehbar.
- e) Die Fahrgäste sollen mit den Omnibussen auch nur von Bahnhof zu Bahnhof befördert werden dürfen.** Daraus ergibt sich, daß ein Ein- oder Aussteigen außerhalb von Bahnhöfen verboten ist. Die

Bahnhöfe oder Bahnhaltstellen liegen jedoch zumeist außerhalb von Ortschaften, sodaß die Fahrgäste möglicherweise den gleichen Weg in die Ortschaft zurückgehen müßten, den sie soeben mit dem Omnibus zurückgelegt haben.

f) Offen bleibt auch die Frage, wie die Omnibushaltstellen in den Bahnhöfen bzw. Bahnhaltstellen gekennzeichnet werden müssen. Da eine Festsetzung nach § 26 der Ersten Durchführungsverordnung zum KflG 1952 nicht vorgesehen ist, kann das Haltestellenzeichen nach § 27 dieser Verordnung nicht verwendet werden.

Weiters sind noch folgende Argumente zu bedenken:

- o vielfach fehlen verkehrssichere Zufahrtsmöglichkeiten für Omnibusse zu Bahnhöfen oder Bahnhaltstellen, sodaß ein sicheres Ein- oder Aussteigen der Fahrgäste oft nicht gewährleistet werden könnte
- o es lassen sich keine sachlichen Argumente finden, warum für einen Omnibusverkehr, der einen Schienenkurs ersetzt, die Bestimmungen über die Prüfung der Straßeneignung oder die behördliche Festsetzung der Haltestellen nicht gelten sollen, sodaß diese Regelung nicht dem Gleichheitsgrundsatz entsprechen dürfte
- o die Behörde hätte keine Möglichkeit, eine Wettbewerbsverzerrung zu verhindern, da sie nur die Möglichkeit hat, einen Nachweis über die Unvertretbarkeit der Erbringung der Schienenleistung nach kaufmännischen Grundsätzen zu akzeptieren
- o es entspricht nicht dem Regelungsgegenstand des Kraftfahrliniengesetzes, begünstigende Regelungen für den Schienenverkehr zu treffen.

Die Niederösterreichische Landesregierung stellt daher zur Erwägung, daß Omnibuskurse, die einen Schienenkurs ersetzen sollen, ausgenommen im Katastrophenfall, nur auf Grund einer Kraftfahrlinienzession betrieben werden dürfen, damit es im Konzessionsverfahren möglich ist, die Interessen der Gemeinden und der Be-

- 6 -

völkerung zu berücksichtigen.

3. Zu Art. I Z. 7 (§ 9 Abs. 2):

Gegen diese Regelung wird kein Einwand erhoben.

Dem Präsidium des Nationalrates werden u.e. 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme übermittelt.

NÖ Landesregierung

L u d w i g

Landeshauptmann

- 7 -

LAD-VD-8616/4

1. An das Präsidium des Nationalrates (25-fach)
2. an alle vom Lande Niederösterreich entsendeten Mitglieder des Bundesrates
3. an alle Ämter der Landesregierungen
(zu Handen des Herrn Landesamtsdirektors)
4. an die Verbindungsstelle der Bundesländer

zur gefälligen Kenntnisnahme

NÖ Landesregierung
Ludwig
Landeshauptmann

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung



