

REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESKANZLERAMTA-1014 Wien, Ballhausplatz 2
Tel. (0222) 66 15/0
Fernschreib-Nr. 1370-900
DVR: 0000019

GZ 602.235/1-V/5/86

Präsidium des Nationalrates
1010 Wien40 - GE/9 96
Datum: 24. JULI 1986Sachbearbeiter Klappe/Dw
Azizi 237325. JULI 1986
Ihre GZ/vom
Klausgratzer

Betrifft: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrliniengesetz 1952 geändert wird (KfLG-Novelle 1986); Begutachtung

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat mit Schreiben vom 15. Mai 1986, Zl. 134.017/1-IV/8/86, den Entwurf einer Novelle zum Kraftfahrliniengesetz zur Begutachtung versandt. In der Beilage werden 25 Ausfertigungen der Stellungnahme des Bundeskanzleramtes-Verfassungsdienst zu diesem Gesetzesentwurf mit der Bitte um Kenntnisnahme übermittelt.

21. Juli 1986
Für den Bundesminister:
HOLZINGER

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:
WAO



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESKANZLERAMT

A-1014 Wien, Ballhausplatz 2
Tel. (0222) 66 15/0
Fernschreib-Nr. 1370-900
DVR: 0000019

GZ 602.235/1-V/5/86

Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr

1010 Wien

Sachbearbeiter	Klappe/Dw	Ihre GZ/vom
Azizi	2373	134.017/1-IV/8/86 vom 15. Mai 1986

Betrifft: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrliniengesetz 1952 geändert wird (KfLG-Novelle 1986); Begutachtung

Der mit oz. Note übermittelte Gesetzentwurf gibt dem Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst Anlaß zu folgenden Bemerkungen:

A. Allgemeines

Das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst geht davon aus, daß die im gegenständlichen Entwurf genannten Kraftfahreinrichtungen von Unternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs bzw. Kraftfahrlinienkurse von Unternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs im Zuge eines gesamtbetrieblichen Konzepts einer Eisenbahnunternehmung lediglich dem Ersatz bestehender Zugsverbindungen dienen und - ungeachtet der Umstellung auf Omnibusse - weiterhin als Bestandteile dieses unternehmerischen Gesamtkonzepts anzusehen sind. Selbst unter der Annahme eines besonderen öffentlichen Interesses an der Beibehaltung derartiger geschlossener Verkehrskonzepte mit dem Schwerpunkt grundsätz-

- 2 -

licher Aufrechterhaltung des Eisenbahnlinienverkehrs ist jedoch nach Auffassung des Bundeskanzleramtes-Verfassungsdienst die sachliche Rechtfertigung der vorgeschlagenen Regelung in verfassungsrechtlicher Hinsicht besonders zu prüfen.

B. Zu den Bestimmungen des Entwurfs im einzelnen

Zu Art. I Z 1 (§ 2 Z 4):

- 1.1. Die sachliche Rechtfertigung einer Ausnehmung von der Konzessionspflicht im Sinne des Art. I Z 1 des Entwurfs hängt davon ab, daß die Ersatzfunktion für den (eingestellten) Zugsverkehr voll gewahrt bleibt und nicht darüber hinaus eine Konkurrenzierung bestehender Kraftfahrlinienunternehmen eintritt. Das bedeutet, daß sowohl der Zeitplan als auch die Fahrstrecke eines derartigen linienmäßigen Schienenersatzverkehrs sich eng an den Zeitplan und die Fahrstrecke der eingestellten Zugsverbindung anzulehnen hätten.
- 1.2. Daher ist eine Befreiung solcher Kraftfahrlinien im Sinne des Art. I Z 1 des Entwurfs von der Konzessionspflicht besonders dann unsachlich und daher gleichheitswidrig, wenn schon aufgrund der Streckenführung eine Konkurrenzierung bestehender Kraftfahrlinienunternehmen bewirkt wird. Das bedeutet insbesondere, daß die Streckenführung - entsprechend dem bloßen Ersatzcharakter für Zugsverbindungen - in möglichst enger Anlehnung an die zu ersetzende Bahnstrecke zu erfolgen hat.
- 1.3. Der Hinweis im dritten Absatz von Ziffer 1 des Besonderen Teils der Erläuterungen (Beilage D des do. Schreibens), wonach "Haltepunkte dieser Kraftfahreinrichtungen gegenüber den Haltestellen des Kraftfahrlinienverkehrs gesondert festzusetzen und zu kennzeichnen" wären, erscheint angesichts dieser grundsätzlichen Problematik unzureichend.

- 3 -

chend: Zum einen bietet Art. I Z 1 des Entwurfs für die in den Erläuterungen angesprochenen Maßnahmen keine hinreichende gesetzliche Grundlage; zum anderen läßt der vorgeschlagene Gesetzestext auch im Lichte dieser Ausführungen in den Erläuterungen nicht den Schluß darauf zu, daß die Streckenführung des Eisenbahnersatzverkehrs keine Konkurrenzierung bestehender Kraftfahrlinienunternehmen bewirken darf.

- 1.4. Eine entsprechende Änderung der beabsichtigten neuen Ziffer 4 in § 2 des Kraftfahrliniengesetzes 1952 unter Aufnahme der hier skizzierten inhaltlichen Determinanten (siehe oben) wäre daher unter dem Gesichtspunkt des auch den Gesetzgeber bindenden verfassungsrechtlichen Gleichheitssatzes und (im Zusammenhang damit) der verfassungsgesetzlich gewährleisteten Freiheit der Erwerbsbetätigung unbedingt erforderlich.
2. Im übrigen ist dem vorgeschlagenen Gesetzestext nicht mit hinreichender Klarheit (Art. 18 B-VG) zu entnehmen, was als "teilweiser" Ersatz von Zügen anzusehen ist. Es wäre in diesem Zusammenhang zweckmäßig, die im zweiten Absatz der Erläuterungen zu Art. I Z 1 getroffene Aussage in den Text des Gesetzentwurfs zu übernehmen.

Zu Art. I Z 2 des Entwurfs:

1. Die sachliche Rechtfertigung der in dieser Bestimmung vorgesehenen Bevorzugung bei der Konzessionserteilung kann - wenn überhaupt - im wesentlichen nur im öffentlichen Interesse des Gesamtverkehrskonzeptes öffentlicher Eisenbahnunternehmen mit struktureller Ausgewogenheit von Bahn- und Kraftfahrlinienbetrieb erblickt werden. Es wird daher angeregt, dieses Argument in den Erläuterungen stärker zu betonen.

- 4 -

2. Aus sprachlichen Gründen sollte im Einleitungssatz dieser Bestimmung an die Stelle des Wortes "an" das Wort "dem" treten. Der Einleitungssatz hätte daher zu lauten: "Dem § 4 wird folgender Absatz angefügt:".

Zum Besonderen Teil der Erläuterungen:

Im übrigen sollte es in der Überschrift zu Z 1 des Besonderen Teils der Erläuterungen richtig heißen: "Zu Art. I Z 1 (§ 2 Z 4):".

In gleicher Weise wäre auch die Überschrift zu Z 2 wie folgt zu korrigieren: "Zu Art. I Z 2 (§ 4 Abs. 5):".

Auf Z 94 der Legistischen Richtlinien 1979 wird hingewiesen.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme ergehen u.e. an das Präsidium des Nationalrates.

21. Juli 1986
Für den Bundesminister:
HOLZINGER

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

