

III-115 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Bericht der Bundesregierung

über die Auswirkungen der Verfassungsbestimmung
betreffend die Höchstzahl von Kraftfahrzeugen im

Taxi-Gewerbe

gemäß Entschließung des Nationalrates, E 3-NR/XVII. GP vom
5. März 1987;

stenographisches Protokoll Nr. 43 der Beilagen - NR/XVII.GP.

Entschließung

des Nationalrates vom 5. März 1987

(anlässlich der Verhandlung des Bundesgesetzes, mit dem das Gelegenheitsverkehrs-Gesetz geändert wird - 14/A und 43 der Beilagen)

Die Bundesregierung wird ersucht:

1. bei der Vollziehung des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes der Sicherheit und dem Komfort der Fahrgäste besondere Bedeutung einzuräumen,
2. dem Nationalrat nach einem Zeitraum von fünf Jahren über die Entwicklungen aufgrund der beschlossenen Neuregelungen und die daraus zu ziehenden Schlußfolgerungen zu berichten.

- 1 -

I. Der Verfassungsgerichtshof hat die Bestimmungen über die Bedarfsprüfung mit Erkenntnis vom 23. Juni 1986, G 14/86 u.a. Zlen., (kundgemacht im BGBl.Nr. 427/1986) als eine der Zugangsvoraussetzungen zum Gewerbe als verfassungswidrig aufgehoben, weil die dort - und zwar in einer bestimmten Stelle im § 5 Abs. 1, sowie im § 5 Abs. 4 Gelegenheitsverkehrs-Gesetz i.d.F. der Novelle BGBl.Nr. 486/1981 - u.a. für die Erteilung einer Taxikonzession vorgesehene Bedarfsprüfung wegen Verstoßes gegen die Erwerbsausübungsfreiheit (Art. 6 StGG) verfassungswidrig war. Für das Inkrafttreten der Aufhebung bzw. für die Erlassung einer Ersatzregelung setzte der Gerichtshof eine Frist bis 31. Mai 1987.

1. Situation vor der Aufhebung der Bedarfsprüfung:

Im § 5 Abs. 1 des Gelegenheitsverkehrs Gesetzes BGBl.Nr. 85/1952, ist als eine der Voraussetzungen für die Erteilung der Konzession für das Taxigewerbe normiert, daß ein - nach den Bestimmungen des § 5 Abs. 4 Gelegenheitsverkehrs-Gesetz und des § 25 Abs. 4 Gewerbeordnung in Verbindung mit § 1 Abs. 2 Gelegenheitsverkehrs-Gesetz zu beurteilender - Bedarf nach der Gewerbeausübung gegeben ist. Diese Bestimmungen schränkten also offenkundig die Erwerbsausübungsfreiheit (Art. 6 StGG) ein.

Im Jahre 1984 hat der Verfassungsgerichtshof in einem Erkenntnis (VfGH vom 4. Oktober 1984, G 70/84) zum Bedarf bei Taxis dargetan, daß diese Vorschrift dem - auch den Gesetzgeber bindenden - Art. 6 StGG widerspricht. Der Gerichtshof konnte nämlich keinen Grund dafür erkennen, weshalb es das öffentliche Interesse erfordert, als Voraussetzung für die Erteilung einer Konzession für das Taxi-Gewerbe zu fordern, daß ein Bedarf nach dessen Ausübung besteht. Anders etwa als bei der Verleihung einer Apothekerkonzession, bei der das Ziel

- 2 -

ist, die Heilmittelversorgung der Bevölkerung zu sichern, ist auf eine mögliche Existenzgefährdung bestehender Apotheken Bedacht zu nehmen. Dies vor allem deshalb, weil die Annahme gerechtfertigt ist, daß nur wirtschaftlich gesunde und starke Apotheken ein optimales Medikamentenlager halten können (vgl. VfGH vom 7. März 1985, B 251/83). Im Taxi-Gewerbe wird hingegen das Ziel der Bevölkerung, die Dienstleistungen des Taxifahrens bestmöglichst zu gewährleisten, durch eine Beschränkung der Zahl der Taxi-Konzessionen geradezu inhibiert; je mehr Taxis fahren, desto weniger Wartezeiten sind für die Benutzer zu erwarten. Beschränkungen sind nicht von vornherein unzulässig, dürfen aber nicht - wie der Verfassungsgerichtshof in seinem Erkenntnis VfSlg 8765/1980 dargelegt hat - im Ergebnis als wirtschaftlicher Schutz der Unternehmer Selbstzweck sein. Vielmehr müssen, wie der Verfassungsgerichtshof in den Erkenntnissen vom 4. Oktober 1984, G 70/84, vom 7. März 1985, B 251/83, sowie vom 3. Dezember 1985, G 168/85, zum Ausdruck gebracht hat, Einschränkungen der Erwerbsausübungsfreiheit so gestaltet sein, daß sie durch das öffentliche Interesse geboten und sachlich zu rechtfertigen sind.

Schon von der allgemeinen Funktion her kommt den Trägern des Gelegenheitsverkehrs eine besondere, im öffentlichen Interesse gelegene entsprechende Bedeutung zu. Die Gelegenheitsverkehre, nämlich insbesondere das Taxi-Gewerbe, besitzen die wichtige Funktion eines Ersatzes für öffentliche Verkehrsmittel. Sowohl in räumlicher als auch in zeitlicher Hinsicht ist diese Ersatzfunktion für öffentliche Verkehrsmittel, wie sie insbesondere von den Taxibetreibenden wahrgenommen wird, von höchster Bedeutung:

Es geht darum sicherzustellen, daß das wirtschaftliche Gut "Fahrtgelegenheit" in einer die räumlichen und zeitlichen Lücken der Versorgung durch öffentliche Verkehrsmittel gewissenhaft und betriebssicher ergänzenden Aktivität ermöglicht wird.

- 3 -

Das Gelegenheitsverkehrsgewerbe bietet somit in Ergänzung zu den öffentlichen Verkehrsmitteln ein flexibleres Beförderungssystem an, das auf diese Weise - zumindest faktisch - selbst zum Bereich der öffentlichen Verkehrsmitteln gezählt werden kann.

Das jedenfalls bestehende besondere öffentliche Interesse an einem reibungslosen Funktionieren des Taxi-Gewerbes hat nun verschiedene Aspekte: Neben dem zweifellos bestehenden Interesse, ohne lange Wartezeiten ein Verkehrsmittel in Anspruch nehmen zu können und mit diesem möglichst rasch das angestrebte Fahrziel zu erreichen, ist noch eine weitere, in höchstem Maße einem öffentlichen Interesse entsprechende Zielsetzung im Rahmen des gewerbespezifischen Verbraucherschutzes im vorliegenden Falle von Bedeutung - das unzweifelhaft öffentliche Interesse an einer (für Leben und Gesundheit physischer Personen) sicheren Fahrt. Hinsichtlich beider Zielsetzungen bezweifelte der Verfassungsgerichtshof seinerzeit im Erkenntnis vom 23. Juni 1986, G 14/86, daß die Bedarfsprüfung geeignet ist, diesen Zielsetzungen zu dienen.

Es sprechen jedoch mehrere Argumente dafür, daß gerade auch eine Regelung, wie sie in den vom Gerichtshof seinerzeit in Prüfung gezogenen Bestimmungen enthalten ist, geeignet sein kann, den genannten öffentlichen Interessen zu entsprechen.

In diesem Zusammenhang ist zunächst auf die praktischen Gegebenheiten zu verweisen, wie sich die einschlägigen gesetzlichen Regelungen darstellen: Gemäß § 3 Abs 1 Z 3 des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes ist das Taxi-Gewerbe als gewerbsmäßiger Gelegenheitsverkehr für die Beförderung mit Personenkraftwagen, die zu jedermanns Gebrauch an öffentlichen Orten angeboten werden, charakterisiert. Deshalb wird das Taxi-Gewerbe vom Gesetzgeber seit jeher als Platzfuhrwerk-Gewerbe bezeichnet.

- 4 -

Die genannten öffentlichen Orte werden durch die genehmigten Taxi-Standplätze repräsentiert. Diese Standplätze sind von der Behörde unter Bedachtnahme auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs festzusetzen (§ 96 Abs.4 StVO). Da solche Taxi-Standplätze nicht beliebig zahlenmäßig vermehrt werden können oder flächenmäßig vergrößerbar sind und mitunter auch zeitlich nicht unbeschränkt zur Verfügung stehen, würde eine unkontrollierte Ausweitung der Zahl der Taxis zu einer unzumutbaren Überbelastung des öffentlichen Verkehrsgeschehens im allgemeinen, aber auch des Taxiverkehrs im besonderen führen.

Dadurch aber würde nicht nur die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, sondern auch das öffentliche Interesse an einer "raschen Fahrt" überall dort beeinträchtigt, wo durch ein Überangebot von Taxis öffentliche Verkehrsflächen blockiert würden. Abgesehen davon würden ständig auf der Suche nach einem Standplatz "kreisende" Taxis zu einer (auch gewerbespezifisch zu bekämpfenden) vermehrten Beeinträchtigung der Umwelt und der Gesundheit von Menschen führen und auch derart im Widerspruch zum öffentlichen Interesse stehen.

Ein Blick auf die vor der Aufhebung der Bedarfsprüfung gegebene wirtschaftliche Lage des Taxi-Gewerbes macht einige akute Probleme deutlich, die im Falle der uneingeschränkten Freigabe des Marktzuganges dieses Gewerbes erhebliche Dimensionen annehmen könnten: Auf Grund einer aus verschiedenen Gründen rückgängigen Auftragslage konnten s.zt. trotz bestehender Bedarfsprüfung Taxis beobachtet werden, die wegen Überfüllung der vorhandenen Taxi-Standplätze in zweiter Spur ihre Dienste anboten und vergeblich auf Kundschaft warteten.

Bei der seinerzeit vom Verfassungsgerichtshof ins Auge

- 5 -

gefaßten Beseitigung der Bedarfsbestimmungen war folgendes zu bedenken:

Bei Vorliegen der persönlichen Voraussetzungen (Eignungsprüfung, Zuverlässigkeit etc.) bedarf es im Taxi-Gewerbe im Vergleich zu anderen Gewerben nur eines relativ geringen Investitionsaufwandes, um als Gewerbetreibender tätig werden zu können. In finanzieller Hinsicht ist die Anschaffung eines oder mehrerer Personenkraftwagen, gegebenenfalls im Leasing-Verfahren, für einen sehr breiten Personenkreis durchaus möglich. Es könnte nun vermutet werden, daß bei Wegfall der Bedarfsprüfung als Konzessionsvoraussetzung wegen Überbesetzung des Taxi-Marktes ein ruinöser Wettbewerb einsetzen würde. Ein solcher Wettbewerb würde jedoch mit hoher Wahrscheinlichkeit das Angebot im Taxigewerbe qualitativ verschlechtern.

Zur vergleichsweisen Situation in der Bundesrepublik Deutschland auf dem Taxisektor wird folgendes ausgeführt:

Im Jahre 1960 hatte das Bundesverfassungsgericht die Bedarfsprüfung als mit Art. 12 Abs. 2 Grundgesetz unvereinbar und deshalb für nichtig erklärt. In der Folge war man in der Bundesrepublik Deutschland bemüht, im öffentlichen Interesse eine andere Beschränkung des Zugangs zum Taximarkt festzulegen. Die Bemühungen gingen dort sehr wesentlich nicht nur von der Interessensvertretung, sondern auch vom Bundesverkehrsministerium aus. Schließlich hat der Bundesverfassungsgerichtshof festgestellt, daß im Bereich des Taxi-Gewerbes als objektive Zulassungsvoraussetzung die Prüfung der öffentlichen Verkehrsinteressen grundsätzlich zugelassen ist, weil ein wichtiges Interesse der Allgemeinheit an Existenz- und Funktionsfähigkeit des Taxiverkehrs besteht. Das Taxi sei zu den öffentlichen Verkehrsmitteln zu zählen und müsse daher intensiver behördlicher Überwachung und Regelung unterliegen.

- 6 -

2. Die Aufhebung der Bedarfsbestimmung durch den Verfassungsgerichtshof:

In der Sache selbst hat der Verfassungsgerichtshof im Erkenntnis vom 23. Juni 1986, G 14/86 (verlautbart im BGBl. Nr. 427/1986) erwogen:

Die den Bedarf betreffenden Gesetzesbestimmungen beschränken die Möglichkeit, bestimmte Gewerbe anzutreten. Sie greifen daher in das verfassungsgesetzlich gewährleistete Recht auf Erwerbsausübungsfreiheit ein.

Der Gesetzgeber ist nach der ständigen Judikatur des Verfassungsgerichtshofes (z.B. VfSlg 3968/1961, 4011/1961, 5871/1-968, 233/1981) dem Art. 6 StGG zufolge ermächtigt, die Ausübung der Berufe dergestalt zu regeln, daß sie unter gewissen Voraussetzungen erlaubt oder unter gewissen Umständen verboten sind (also auch Erwerbsantritt behindernde Vorschriften zu erlassen), sofern er dabei den Wesensgehalt des Grundrechtes und die sonstigen Vorschriften der Bundesverfassung nicht verletzt.

Die jüngere Judikatur des Verfassungsgerichtshofes (z.B. VfSlg 10.179/1984, VfGH vom 7. März 1985, B 251/83) - von der abzugehen der Gerichtshof keinen Anlaß gesehen hat - hat dies dahin ergänzt und präzisiert, daß gesetzliche, die Erwerbsausübungsfreiheit beschränkende Regelungen nur dann die Erwerbsausübungsfreiheit nicht verletzen, wenn sie durch das öffentliche Interesse geboten und auch sachlich zu rechtfertigen sind.

Zusammenfassend ist daher zu diesem Punkt festzuhalten, daß ein funktionierender Straßenverkehr selbstverständlich im öffentlichen Interesse liegt, daß es aber weitgehend ein untaugliches, jedenfalls aber völlig unadäquates Mittel zu

- 7 -

seiner Gewährleistung ist, durch eine Bedarfsprüfung die Anzahl der Taxikonzessionen zu beschränken.

Das nach Meinung der Bundesregierung (auch) im öffentlichen Interesse gelegene Ziel, der Bevölkerung die Möglichkeit zu bieten, rasch ein freies Taxi zu bekommen, wird durch objektive Zulassungsvoraussetzungen eher inhibiert als gefördert. Andere Maßnahmen wären hiezu ungleich tauglicher und beschränkten Grundrechte nicht oder nicht im gleichen Ausmaß.

Zwar ging die Bundesregierung szt. davon aus, daß der Gesetzgeber mit der Bedarfsprüfung auch das Ziel verfolgte, eine möglichst rasche und möglichst sichere Taxifahrt zu gewährleisten. Dieses Ziel wird zwar durchaus vom öffentlichen Interesse erfaßt; es konnte aber durch eine Bedarfsprüfung überhaupt nicht erreicht werden. Dem erwähnten rechtspolitischen Anliegen können vielmehr vor allem (kraftfahrrechtliche) Vorschriften über die Verkehrstüchtigkeit der als Taxis verwendeten Fahrzeuge und (gewerbepolizeilichen) Bestimmungen über die persönlichen Voraussetzungen (besondere Verlässlichkeit sowie besondere Fähigkeiten und Kenntnisse), die die Gewerbeinhaber und insbesondere die Fahrzeuglenker zu erfüllen haben, dienen.

Die die Bedarfsprüfung enthaltende Stelle im § 5 Abs. 1 sowie der gesamte § 5 Abs. 4 des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes wurden daher vom Verfassungsgerichtshof als verfassungswidrig aufgehoben (vgl. das bereits wiederholt zitierte Erkenntnis vom 23. Juni 1986, G 14/86-9 u.a.).

Verlautbart wurde die Aufhebung der die Bedarfsprüfung enthaltenden Stellen des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes im Bundesgesetzblatt vom 8. August 1986 durch Kundmachung des Bundeskanzlers vom 23. Juli 1986 unter Nr. 427.

- 8 -

In diesem Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes wurde - wie bereits eingangs erwähnt - eine einjährige Frist für das Inkrafttreten der Aufhebung eingeräumt, um dem Gesetzgeber zu ermöglichen - falls erforderlich - einfachgesetzliche Regelungen etwa auf gewerbepolizeilichem, straßenpolizeilichem oder kraftfahrrichtigem Gebiet zu prüfen.

In der Folge wurde auf Grund der Aufhebung der Bedarfsbestimmungen durch den Verfassungsgerichtshof durch einen von den Regierungsparteien eingebrachten Initiativantrag dieser Wegfall der Bedarfsbestimmungen derart gefaßt, daß die vom Höchstgericht angeregte Regelung auf gewerbepolizeilichem und straßenpolizeilichem Gebiet durch Einfügung eines (zweiten) Satzes im § 10 Abs. 2 des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes Rechnung getragen wurde, wobei diese Bestimmung durch Aufnahme einer diesbezüglichen Verfassungsbestimmung in den Verfassungsrang gehoben wurde (vgl. Novelle zum Gelegenheitsverkehrs-Gesetz vom 5. März 1987, BGBl. Nr. 125/1987): In § 10 Abs. 2 ist folgender Satz einzufügen:

"(Verfassungsbestimmung) Weiters hat der Landeshauptmann im Interesse einer geordneten Gewerbeausübung sowie unter Beachtnahme auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs unter Berücksichtigung der Anzahl und Lage der in einer Gemeinde vorhandenen Standplätze (§ 96 Abs. 4 StVO) sowie der Anzahl und Dauer der durchschnittlich durchgeföhrten Fahrten für jeweils drei Jahre durch Verordnung festzulegen, daß in Gemeinden, in denen Standplätze eingerichtet sind und für deren Gebiet ein verbindlicher Tarif gemäß § 10a Abs. 1 oder 2 verordnet wurde, Konzessionen zur Ausübung des mit

- 9 -

Kraftfahrzeugen betriebenen Platzfuhrwerk-Gewerbe nur bis zu jener Höchstzahl erteilt werden dürfen, die einer in der Verordnung bestimmten Verhältniszahl, bezogen auf die Zahl der vorhandenen Auffahrmöglichkeiten auf Standplätzen, entspricht; die sich so ergebenden Höchstzahlen von für das Betreiben des Platzfuhrwerk-Gewerbes zuzulassenden Kraftfahrzeugen sind entsprechend kundzumachen."

3. Situation nach der Aufhebung der Bedarfsbestimmungen:

Auf Grund der unter Z. 2 erwähnten Verfassungsbestimmung wurden in der Folge von den Landeshauptmännern von Kärnten, Niederösterreich, Oberösterreich, Salzburg, Steiermark, Tirol, Vorarlberg und Wien sogenannte "Verhältnis- bzw. Höchstzahl-Verordnungen" erlassen.

Es waren dies im einzelnen:

K a r n t e n :

Verordnung des Landeshauptmannes von Kärnten vom 10. Juni 1987, LGBI. 35, betreffend die Festlegung der Verhältniszahl und Kundmachung des Landeshauptmannes von Kärnten über die Höchstzahl der Taxifahrzeuge im Bereich der Landeshauptstadt Klagenfurt und der Stadt Villach (abgelaufen, daher)

Verordnung des Landeshauptmannes von Kärnten vom 16. Dezember 1990, LGBI.Nr. 3/1991, betreffend Festlegung der Verhältniszahl und Kundmachung der Höchstzahl der Taxifahrzeuge im Bereich der Landeshauptstadt Klagenfurt und der Stadt Villach. Diese Verordnung tritt drei Jahre nach ihrer Kundmachung im Bundesgesetzblatt, die am 4. Jänner 1991 erfolgt ist, außer Kraft.

- 10 -

Die Vergabe von Taxi-Konzessionen für die Standorte im Bereich der autonomen Städte Klagenfurt und Villach hatte nach dem Regulativ einer jeweils auf der Basis der Verfassungsbestimmung des § 10 Abs. 2 des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes 1952 in der Fassung BGBl. 125/1987, beruhenden, oben erwähnten Verordnung des Landeshauptmannes von Kärnten vollzogen zu werden.

Die kraft der vorzitierten Verfassungsbestimmung auf Grund des Vorhandenseins der in den Städten Klagenfurt und Villach eigens den Erfordernissen des örtlichen Taxigewerbes dienlichen Stand- und Stellplätze (§ 96 Abs. 4 StVO) auf der einen Seite und des Bestehens der für das Gebiet beider Städte geltenden einschlägigen verbindlichen Tarife (§ 10a Abs. 1 und 2 Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1952 i.d.g.F.) auf der anderen Seite zwingend zu erlassen gewesenen sogenannten Verhältnis- und Höchstzahl-Verordnungen haben in den genannten beiden Statutarstädten mittlerweile zu der nachstehend dargestellten, gegenwärtigen Situation auf dem Taxisektor geführt.

Klagenfurt: Taxikonzessionen: 1988: 38 und 1991: 41;
Taxifahrzeuge: 1988: 42 und 1991: 45.

Villach: Taxikonzessionen: 1988: 36, 1991: 39; Taxifahrzeuge: 1988: 36, 1991: 39.

Die Kärntner Landesregierung ist bei Erarbeitung und Erlassung der Verhältniszahl-Verordnung 1990 in Ansehung der in Erkenntnissen des Verfassungsgerichtshofes anlässlich der Aufhebung anderweitiger gleichartiger Verordnungen vorgegebenen objektiven Kriterien wie

- 11 -

- 0 dem Interesse einer geordneten Gewerbeausübung
- 0 der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs
- 0 der Anzahl und Lage der in einer Gemeinde vorhandenen Taxi-Standplätze
- 0 der Anzahl und Dauer der durchschnittlich durchgeführten Fahrten

von der Überlegung ausgegangen, daß aus der seit dem Jahre 1987, dem Zeitpunkt der erstmaligen Verordnungsgebung, bis 1991 stattgefundenen Erhöhung des tatsächlichen Auslastungsgrades (Anzahl und Dauer der durchschnittlich durchgeführten Fahrten) der gewerblichen Betriebsmittel von vormals 35 % auf sodann leicht über 40 % bei bekanntermaßen gleichgebliebener Anzahl der Stand- und Stellplätze eine Anhebung der Taxikapazitäten - in Klagenfurt und Villach um jeweils drei Einheiten ohne merkliche Einbußen der Qualität einer geordneten Gewerbeausübung oder/und der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs schlüssig und nachvollziehbar abgeleitet werden könne. Ob die dzt. geltende Verhältniszahlverordnung einer etwaigen Anfechtung vor dem Verfassungsgerichtshof standhielte, kann im vorhinein mit Bestimmtheit weder bejaht noch verneint werden; die Verfassungsbestimmung des § 10 Abs. 2 Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1952 i.d.g.F. böte auch nach Einschätzung der Kärntner Landesregierung im Ernstfall vermutlich wenig Rückhalt für eine Verordnungsgarantie.

N i e d e r ö s t e r r e i c h :

Baden:

Verordnung des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom

- 12 -

1. Juli 1987, LGB1.Nr. 7001/4-0; und vom 10. August 1990,
LGB1.Nr. 7001/4-0.

Krems:

Verordnung des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom
4. August 1987, LGB1.Nr. 7001/8-0; und vom 16. Juli 1990,
LGB1.Nr. 7001/9-0.

Die für Baden und Krems - jeweils zuletzt - genannten Verordnungen gelten für jeweils drei Jahre.

Mödling:

Verordnung des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom
15. Juli 1987, LGB1.Nr. 7001/7-0.

Diese Verordnung wurde mit Erkenntnis vom 27. Feber 1989, V 182/88-10, vom Verfassungsgerichtshof aufgehoben. Die Aufhebung trat mit Ablauf des 31. Juli 1989 in Kraft.

Verlautbart wurde die Aufhebung der Taxi-Verordnung für Mödling durch Kundmachung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 18. April 1989, BGB1.Nr. 194.

Eine neue Verordnung für Mödling wurde nicht mehr erlassen.

Perchtoldsdorf:

Verordnung des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom
15. Juli 1987, LGB1.Nr. 7001/6-0. Die Verordnung ist durch Zeitablauf am 14. Juli 1990 außer Kraft getreten. Eine neue Verordnung wurde nicht mehr erlassen.

St. Pölten:

Verordnung des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom
15. Juli 1987, LGB1.Nr. 7001/8-0.

Verordnung des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom
16. Juli 1990, LGB1.Nr. 7001/8-0.

- 13 -

Diese Verordnung gilt für einen Zeitraum von drei Jahren.

Schwechat:

1. Verordnung des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 15. Juli 1987, LGBL.Nr. 7001/5-0.

Diese Verordnung wurde mit Erkenntnis vom 2. Dezember 1988, Zlen. V 32/88-16, V 97/88-15, V 116/88-13 aufgehoben. Diese Aufhebung trat mit 31. Mai 1989 in Kraft.

Verlautbart wurde die Aufhebung der Schwechater Taxi-Verordnung durch Kundmachung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 26. Jänner 1989, BGBl.Nr. 61.

2. Verordnung des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 23. Mai 1989, LGBL.Nr. 7001/5-0.

Diese Verordnung wurde während des beim Verfassungsgerichtshof anhängigen Verordnungsprüfungsverfahrens betreffend die Verordnung des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 23. Mai 1989, LGBL. 7001/5-0, vom Landeshauptmann von Niederösterreich durch Erlassung einer neuen 3. Verordnung vom 13. Februar 1992, LGBL.Nr. 7001/5-0, mit Wirkung vom 29. Februar 1992 außer Kraft gesetzt. Die Regelung gilt für drei Jahre. Diese Verordnung wurde in der Zwischenzeit beim Verfassungsgerichtshof wiederum angefochten.

Im Erkenntnis vom 12. März 1992, V 293-296/91-9, V 311/91-9, hat der Verfassungsgerichtshof ausgesprochen, daß die Verordnung des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 23. Mai 1989, LGBL.Nr. 7001/5-0, gesetzwidrig war.

Verlautbart wurde der Ausspruch betreffend die Schwechater Taxi-Verordnung vom 23. Mai 1989, LGBL.Nr. 7001/5-0, mit Kundmachung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Bundesgesetzblatt vom 25. Juni 1992, unter BGBl.Nr. 302.

- 14 -

Vom Stichtag 1. Juni 1987 bis zum Stichtag 1. Juni 1991 stieg die Zahl der Konzessionen im Bundesland Niederösterreich von 275 auf 361 und der Bestand an Taxifahrzeugen von 304 auf 436.

O b e r ö s t e r r e i c h :

1. Verordnung des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 23. Juni 1987, verlautbart in der amtlichen Linzer Zeitung Nr. 26/1987 über die Festsetzung einer Verhältniszahl über das Platzfuhrwerk-Gewerbe im Gebiet der Landeshauptstadt Linz.
2. Verordnung des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 1. Oktober 1987, betreffend die Festsetzung einer Verhältniszahl für das Platzfuhrwerk-Gewerbe im Gebiete der Stadtgemeinde Wels. Diese Verordnung ist durch Zeitablauf am 30. September 1990 erloschen. Eine neue Verordnung für Wels wurde nicht mehr erlassen.

Die obzitierte Verordnung des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 23. Juni 1987 betreffend die Landeshauptstadt Linz wurde mit Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 23. Juni 1988, V 36-43/88-10, V 96/88-9, als gesetzwidrig aufgehoben. Die Aufhebung trat mit 30. November 1988 in Kraft.

Verlautbart wurde die Aufhebung der Linzer Taxi-Verordnung durch Kundmachung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 2. November 1988, BGBI. Nr. 592.

Seither wurde für das Gebiet der Landeshauptstadt Linz keine Verhältniszahl-Verordnung mehr erlassen.

- 15 -

Wenn im Bereich der Landeshauptstadt Linz seit der Neuregelung auch eine nicht unbedeutliche Steigerung der bestehenden Taxi-Konzessionen und Taxi-Fahrzeuge (von 123 Taxi-Konzessionen, mit 137 Taxi-Fahrzeugen am Stichtag 1. Juni 1987 auf 190 Taxi-Konzessionen mit 288 Taxi-Fahrzeugen am Stichtag 1. Dezember 1991) eingetreten ist, muß dennoch bemerkt werden, daß sich diese Steigerung offensichtlich auf Grund des tatsächlichen Bedarfs ergeben hat. Bei den übrigen Gemeinden des Bundeslandes Oberösterreich ist dagegen nur eine geringere Steigerung der Taxi-Konzessionen und Taxi-Fahrzeuge (von 304 Taxi-Konzessionen mit 363 Taxi-Fahrzeugen am Stichtag 1. Juni 1987 auf 377 Taxi-Konzessionen mit 503 Taxi-Fahrzeugen am Stichtag 1. Dezember 1991) eingetreten.

S a l z b u r g :

1. Verordnung des Landeshauptmannes von Salzburg vom 3. Juni 1987, LGBI. 42, betreffend die Höchstzahl für Konzessionen zur Ausübung des Taxi-Gewerbes in der Stadt Salzburg und Kundmachung des Landeshauptmannes von Salzburg vom 1. Juli 1987, mit der die Höchstzahlen der für das Betreiben des Platzfuhrwerk-Gewerbes in der Stadt Salzburg zuzulassenden Kraftfahrzeuge kundgemacht werden (verlautbart in der Salzburger Landeszeitung Nr. 19/1987).
2. Verordnung des Landeshauptmannes von Salzburg vom 13. Juni 1989, LGBI.Nr. 60, betreffend die Höchstzahlen für Konzessionen zur Ausübung des Taxi-Gewerbes in bestimmten Gemeinden des Landes Salzburg (Anif, Bad Gastein, Bad Hof Gastein, Bergheim, Bischofshofen, Dorf-Gastein, Golling an der Salzach, Großgmain, Hallein, St. Johann im Pongau, Vigaun, Wals-Sietzenheim und Zell am See) bzw. Kundmachung

- 16 -

des Landeshauptmannes von Salzburg vom 20. August 1989, mit der die Höchstzahlen von für das Betreiben des Platzfuhrwerk-Gewerbes zuzulassenden Kraftfahrzeuge für bestimmte, oben näher angeführte Gemeinden kundgemacht wurden.

Die Verordnung des Landeshauptmannes von Salzburg vom 3. Juni 1987, LGB1. 42, sowie die Kundmachung des Landeshauptmannes von Salzburg vom 1. Juli 1987 wurde mit Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 3. Dezember 1988, V 73-84/88-15 u.a., die Verordnung des Landeshauptmannes von Salzburg vom 13. Juni 1987, LGB1.Nr. 60, wurde mit Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 8. März 1989, V 206/88-13, als gesetzwidrig aufgehoben.

Verlautbart wurde die Aufhebung der Salzburger Taxi-Verordnung durch Kundmachung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 26. Jänner 1989, BGB1. Nr. 62, bzw. die Aufhebung der Kundmachung des Landeshauptmannes von Salzburg vom 20. August 1987, mit Kundmachung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 21. April 1989, BGB1.Nr. 207/1989.

Auf Grund der aufhebenden Erkenntnisse des Verfassungsgerichtshofes hat der Landeshauptmann von Salzburg neuerlich mit Verordnung vom 2. Juni 1989, LGB1.Nr. 59, die Höchstzahl für Konzessionen zur Ausübung des Taxi-Gewerbes in der Stadt Salzburg und mit Verordnung vom 13. Juni 1989, LGB1.Nr. 60, die Höchstzahl für Konzessionen zur Ausübung des Taxi-Gewerbes in bestimmten Gemeinden des Landes Salzburg (Anif, Bad Gastein, Bad Hof-Gastein, Bergheim, Bischofshofen, Dorf-Gastein, Golling, Großgmain, Hallein, St. Johann im Pongau, Vigaun, Wals-Sietzenheim und Zell am See) festgelegt.

- 17 -

Letztere Verordnung ist am 21. Juni 1992 außer Kraft getreten. Eine neue Verordnung für diese Gemeinden wird nicht mehr erlassen.

Auf Grund mehrerer Beschwerden wurde auch die Verordnung des Landeshauptmannes von Salzburg vom 2. Juni 1989, LGB1. Nr. 59, betreffend die Höchstzahl der Taxikonzessionen in der Stadt Salzburg, vom Verfassungsgerichtshof mit Erkenntnis vom 6. Dezember 1991, V 407, 408, 410, 411/90 - 16, als gesetzwidrig aufgehoben und ausgesprochen, daß die Verordnung nicht mehr anzuwenden ist.

Die Aufhebung der (neuen) Salzburger Taxi-Verordnung wurde vom Bundesminister für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Bundesgesetzblatt vom 28. Jänner 1992, unter Nr. 60 kundgemacht.

In der Stadt Salzburg ist die Zahl der Taxi-Konzessionen seit der Erlassung der ersten Salzburger Taxi-Verordnung mit 154 Taxi-Konzessionen im Jahre 1987 bis zum 1. Dezember 1991 gleichgeblieben (154).

Die Anzahl der Taxifahrzeuge ist hingegen von 154 im Jahre 1987 auf 193 im Jahre 1991 gestiegen.

In den übrigen Gemeinden des Bundeslandes Salzburg hat sich die Anzahl der Taxikonzessionen von 270 im Jahre 1987 auf 350 im Jahre 1991 vermehrt.

Die Anzahl der Taxifahrzeuge hat sich indes im Vergleichszeitraum von 296 im Jahre 1987 sogar um ein Fahrzeug im Jahre 1991 auf 295 reduziert.

Die Zahl der tatsächlich eingesetzten bzw. zugelassenen Taxi-Fahrzeuge ist jedoch in etwa gleichgeblieben. Insbesondere in den größeren bzw. fremdenverkehrsintensiven Gemeinden hat sich die Anzahl der Konzessionen stärker vermehrt. Der jeweilige Konzessionsumfang wird jedoch nicht

- 18 -

überall ausgenutzt, da weniger Fahrzeuge im Rahmen des Taxi-Gewerbes zugelassen sind, als dies auf Grund der Anzahl der genehmigten Konzessionen möglich wäre.

Seit der (neuerlichen) Aufhebung der für die Stadt Salzburg erlassenen Verordnung wurde bisher keine neue Verordnung mehr erlassen.

Nach den Erfahrungen der Konzessionsbehörden hat sich nach Einführung der Neuregelung - abgesehen von Einzelfällen - im allgemeinen kein bemerkenswerter Ansturm auf Konzessionen ergeben und waren auch keinerlei Probleme, weder auf der Angebots- noch auf der Nachfrageseite festzustellen. Das Angebot an Taxifahrzeugen hat sich vielmehr nach kurzer Zeit auf die tatsächliche Nachfragesituation eingestellt.

S t e i e r m a r k :

1. Verordnung des Landeshauptmannes von Steiermark vom 26. Mai 1987, LGB1. 36, betreffend die Verhältnis- und Höchstzahl für das mit Kraftfahrzeugen betriebene Platzfuhrwerk-Gewerbe (Taxi-Gewerbe) im Bereich der Stadtgemeinde Graz.

Diese Verordnung wurde mit Erkenntnis vom 23. Juni 1988, V. 44-72/88-9, V. 101/88-7, als gesetzwidrig aufgehoben. Die Aufhebung trat mit Ablauf des 30. November 1988 in Kraft.

Verlautbart wurde die Aufhebung der Grazer Taxi-Verordnung durch Kundmachung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 2. Novemer 1988, BGBl. Nr. 593. Eine neue Verordnung für die Stadtgemeinde Graz wurde nicht mehr erlassen.

- 19 -

2. Verordnung des Landeshauptmannes von Steiermark vom 26. Mai 1987, LGB1. 37, betreffend die Verhältnis- und Höchstzahl der für das mit Kraftfahrzeugen betriebene Platzfuhrwerk-Gewerbe (Taxi-Gewerbe) im Bereich der Gemeinde Feldkirchen bei Graz.

Diese Verordnung ist mit Ablauf des 31. Mai 1990 außer Kraft getreten. Eine neue Verordnung für Feldkirchen wurde nicht mehr erlassen.

Zum Zeitpunkt der Erlassung der ersten Verhältniszahl-Verordnungen waren im Bundesland Steiermark 205 Taxikonzessionen mit 209 Taxifahrzeugen aufrecht bestehend. Diese Zahlen sind in den letzten fünf Jahren auf derzeit 332 Taxikonzessionen mit 618 Taxifahrzeugen angestiegen, wobei allerdings nur 431 Fahrzeuge bei den Kraftfahrzeugzulassungsstellen angemeldet sind.

T i r o l :

Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol vom 26. Mai 1987, LGB1.Nr. 33, mit der die Höchstzahl der Fahrzeuge, für die Konzessionen zur Ausübung des mit Kraftfahrzeugen betriebenen Platzfuhrwerk-Gewerbes im Gebiete der Landeshauptstadt Innsbruck erteilt werden dürfen, festgelegt wird.

Die Publikation dieser Verordnung erfolgte mit Kundmachung des Landeshauptmannes von Tirol vom 29. Mai 1987 im "Boten für Tirol" über die Höchstzahl der Fahrzeuge für die Konzessionen zur Ausübung des mit Kraftfahrzeugen betriebenen Platzfuhrwerk-Gewerbes (Taxi-Gewerbes), die im Gebiet der Landeshauptstadt Innsbruck erteilt werden dürfen.

- 20 -

Diese Verordnung wurde mit Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 23. Juni 1988, V 88-12, V 102/88-6, als gesetzwidrig aufgehoben.

Die Aufhebung trat mit 30. November 1988 in Kraft. Eine neue Verordnung für die Landeshauptstadt Innsbruck wurde nicht mehr erlassen.

Verlautbart wurde die Aufhebung der Innsbrucker Taxi-Verordnung durch Kundmachung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 2. November 1988, BGBI. Nr. 591/88.

Einem Bericht des Amtes der Tiroler Landesregierung zufolge waren am 15. März 1988 im Taxi-Gewerbe in Innsbruck 120 Unternehmer berechtigt, 167 Taxifahrzeuge zum Einsatz zu bringen.

Mit Stichtag 1. Dezember 1991 waren nunmehr 188 Unternehmer berechtigt, insgesamt 215 Fahrzeuge im Taxi-Gewerbe einzusetzen.

In Gesamttirol war im Zeitraum von 1987 - 1990 eine Steigerung der Anzahl der Taxifahrzeuge um 9,53 % und für die Landeshauptstadt Innsbruck im selben Zeitraum eine Zunahme von 19,76 % festzustellen.

V o r a r l b e r g :

Verordnung des Landeshauptmannes über die Verhältniszahlen für die Erteilung von Konzessionen für das Taxi-Gewerbe vom 18. März 1988, LGBI. Nr. 14; die Höchstzahlen für Taxi-Konzessionen wurden verlaubart im Amtsblatt der Vorarl-

- 21 -

berger Landesregierung Nr. 20 vom 21. Mai 1988, für folgende Gemeinden: Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Feldkirch, Hohenems, Rankweil und Schruns.

Diese Verordnung ist mit Ablauf des 31. März 1991 außer Kraft getreten. Eine neue Verordnung wurde nicht mehr erlassen.

Die Zahl der Taxikonzessionen betrug 1987 83 mit 130 Taxifahrzeugen. Die Zahl der Taxikonzessionen ist bis Ende 1991 gleich geblieben, lediglich die Anzahl der verwendeten Taxifahrzeuge ist auf 152 gestiegen.

W i e n :

1. Verordnung des Landeshauptmannes von Wien vom 14. Mai 1987, LGB1.Nr. 22, betreffend die Verhältnis- und Höchstzahl der für das mit Kraftfahrzeugen betriebene Platzfuhrwerk-Gewerbe zuzulassenden Kraftfahrzeuge in Wien (Wiener Taxi-Kraftfahrzeug Verhältnis- und Höchstzahl-Verordnung).

Im Jahre 1987 wurde die Wiener Taxi-Kraftfahrzeug Verhältnis- und Höchstzahl-Verordnung, LGB1. 22, in Kraft gesetzt und die Zahl der höchstzulässigen Taxi-Kraftfahrzeuge in Wien mit 3.610 festgelegt. Das bedeutete eine Zunahme von 150 Fahrzeugen im Zeitraum von drei Jahren gegenüber dem bisherigen Zustand.

Die Anfechtung dieser Verordnung beim Verfassungsgerichtshof führte zur Aufhebung dieser Verhältnis- und Höchstzahlregelung mit Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 9. März 1990, V 101/89-10.

- 22 -

Verlautbart wurde die Aufhebung der Wiener Taxi-Kraftfahrzeug Verhältnis- und Höchstzahl-Verordnung durch Kundmachung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 19. April 1990, BGBI.Nr. 225.

In den Entscheidungsgründen wies der Verfassungsgerichtshof unmißverständlich darauf hin, daß nicht nur die Rechnungsmethode, sondern auch die der Berechnung zugrunde gelegten Angaben in einer Weise zu ermitteln seien, welche von vornherein jeden Zweifel an einer möglichen Einschränkung des Grundrechtes auf Erwerbsausübungsfreiheit ausschließt.

Es hat sich aber in der Praxis gezeigt, daß die vom Verfassungsgesetzgeber aufgestellten Kriterien zur Findung der Verhältnis- und Höchstzahl sehr allgemein gehalten sind. Die danach ermittelte rechnerische Größe kann auf Grund der Komplexität der Materie nicht mit absoluter Genauigkeit festgestellt und daher nur als Annäherungswert verstanden werden.

Obwohl Vollziehungsschwierigkeiten damit augenscheinlich geworden sind, mußte der Landeshauptmann von Wien aufgrund der vom Verfassungsgesetzgeber getroffenen Anordnung eine (neue) Verordnung ausarbeiten.

Zur Lösung der aufgetretenen Probleme sind nicht nur die gesetzlichen Interessensvertretungen, sondern auch sachverständige Dienststellen des Magistrates und der Bundespolizeidirektion Wien zur verstärkten Mitarbeit herangezogen worden. Von Seiten der Wiener Handelskammer wurde sogar eine 205 Seiten umfassende Expertise zu diesen Fragen erarbeitet.

- 23 -

Schließlich wurde nach diesen eingehenden Vorarbeiten unter Berücksichtigung des Erkenntnisses des Verfassungsgerichtshofes vom 9. März 1990 sowie unter Beachtung der seit 1987 geänderten Verhältnisse eine neue Verordnung vom 22. August 1990 (LGBI.Nr. 51/1990), betreffend die Verhältnis- und Höchstzahl der für das mit Kraftfahrzeugen betriebene Platzfuhrwerk-Gewerbe zuzulassenden Taxi-Kraftfahrzeuge in Wien (Wiener Taxi-Kraftfahrzeug Verhältnis- und Höchstzahl-Verordnung) erlassen; sie ist am 10. September 1990 in Kraft getreten.

Die danach berechnete Verhältniszahl machte es möglich, daß die Höchstzahl an zulassenden Taxi-Fahrzeugen auf 4.340 Fahrzeuge angehoben werden konnte. Die Zunahme betrug seit Erlassung der ersten Verhältnis- und Höchstzahlverordnung im Jahre 1987 somit 730 Fahrzeuge.

Diese Zahl relativiert sich jedoch vom Gesichtspunkt der Beeinträchtigung des Straßenverkehrs alleine dadurch, daß während des gleichen Zeitraumes in Wien über 60.000 Kraftfahrzeuge neu zugelassen worden sind, ohne daß es zu einem "Verkehrsinfarkt" gekommen wäre.

Im Zusammenhang mit der Gewerbeausübung und vor allem im Bezug auf die Sicherheit, Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs sind auch keine nennenswerten (nachteiligen) Auswirkungen bekannt geworden. Vielmehr hat sich gezeigt, daß bei Schlechtwetter, zu Silvester und ähnlichen Ereignissen immer zu wenig Taxis im Einsatz sind. Solche Angebots- und Nachfrageschwankungen lassen deutlich erkennen, daß die verordnungsmäßige Festlegung einer Höchstzahl den marktwirtschaftlichen Anforderungen somit in keiner Weise gerecht wird. Es fällt auch auf, daß weniger attraktive Standplätze von den Taxiunternehmen noch immer nicht angenommen werden.

- 24 -

Die zuletzt genannte Wiener Taxi-Kraftfahrzeug Verhältnis- und Höchstzahl-Verordnung vom 22. August 1990, LGBl. 51/1990, wurde vom Verfassungsgerichtshof mit Erkenntnis vom 29. Februar 1992, V 270-291/91-9, V 292/91-6, V 309, V 310/91-7, als gesetzwidrig aufgehoben und ausgesprochen, daß diese Verordnung nicht mehr anzuwenden ist.

Verlautbart wurde die Aufhebung der (neuen) Wiener Taxi-Kraftfahrzeug Verhältnis- und Höchstzahl-Verordnung im Bundesgesetzblatt durch Kundmachung des Bundesministers für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr unter Nr. 249/1992.

4. Beurteilung der Auswirkungen der Neuregelung:

Die Vollziehung dieser Vorschrift bereitet erhebliche Schwierigkeiten. Keine der bisher von den Landeshauptmännern erlassenen Verordnungen hat der Prüfung durch den Verfassungsgerichtshof standgehalten. Nach Ablauf von fünf Jahren kann nunmehr gesagt werden, daß diese Verhältniszahlregelung sich in der Praxis nicht bewährt hat.

Die (neuerliche) Aufhebung der für Wien erlassenen Verhältnis- und Höchstzahl-Verordnung (LGBl. für Wien Nr. 51/1990) durch den Verfassungsgerichtshof (vgl. das vorstehend zitierte Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 29. Februar 1992, Zln. V 270-291/91-9, V 292/91-6, V 309, V 310/91-7) hat den zur Erlassung dieser Rechtsvorschrift berufenen Verordnungsgeber in der Auffassung verstärkt, daß eine Verfassungsbestimmung mit diesen Vorgaben nahezu unvollziehbar ist. Auch der Verfassungsgerichtshof vertritt im vorzitierten Erkenntnis diese Meinung, wenn er dem Verordnungsgeber zwar zugesteht, daß er sich um eine

- 25 -

dem Gesetz entsprechende Lösung bemüht habe, dieses Bemühen schließe aber nicht aus, daß die Verordnung gesetzwidrig sei (vgl. VfSlg. 10090/84, S. 696). Dem Verordnungsgeber sei nach Auffassung des Gerichtshofes im übrigen zu zugestehen, daß ihm das (auf Verfassungsstufe stehende) Gesetz wenig Anhaltspunkte biete, wie es sinnvoll zu vollziehen sei.

Daraus ergibt sich, daß eine Novellierung des Gelehrtenverkehrs-Gesetzes in Richtung einer Eliminierung dieser Verfassungsbestimmung höchst angezeigt schiene, weshalb vom Landeshauptmann von Wien auch angeregt wurde, in dem von der Bundesregierung zu erstattenden Bericht über die Auswirkungen dieser Neuregelung dem Nationalrat zu empfehlen, diese Verfassungsbestimmung aufzuheben.

Abschließend wird im Zusammenhang mit den Anregungen des Landeshauptmannes von Wien bemerkt:

Nach den über Veranlassung des Verkehrsressorts in den letzten Jahren regelmäßig und zuletzt 1991 eingeholten Erfahrungsberichten der einzelnen Bundesländer - mit Ausnahme des Bundeslandes Burgenland, welches seit der Neuregelung überhaupt keine Verhältnis- und Höchstzahl-Verordnung erlassen hat - haben die auf Grund der in Rede stehenden Verfassungsbestimmung bisher von den einzelnen Landeshauptmännern erlassenen Verordnungen, trotz Ausschöpfung der in den Erkenntnissen des Verfassungsgerichtshofes vorgegebenen Vorgangsweisen bei der Ermittlung der Verhältnis- bzw. Höchstzahl, bisher einer Überprüfung durch den Verfassungsgerichtshof nicht standgehalten.

Die Mühen der Verwaltung für die Durchführung der erforderlichen Erhebungen und konkreten Arbeiten zur Erlassung verfassungskonformer Verordnungen waren groß.

- 26 -

Die dem Bund durch das Unterliegen bei Anfechtung vor dem Verfassungsgerichtshof vorgeschriebenen Kostenersätze belaufen sich auf ca. zwei Millionen Schilling.

Hinsichtlich der Auswirkungen der seinerzeitigen Taxi-Neuregelung in den Bundesländern Oberösterreich, Steiermark und Tirol, in denen von den jeweiligen Landeshauptmännern für die Landeshauptstadt Linz, Graz, bzw. Innsbruck, Verhältnis bzw. Höchstzahl-Verordnungen erlassen worden waren, die der Anfechtung vor dem Verfassungsgerichtshof nicht standhielten und für welche nach der Aufhebung der betreffenden Verordnungen keine neuen Verordnungen mehr erlassen wurden, kann gesagt werden, daß sich die Verhältnisse auf dem Taxisektor in diesen Städten jeweils auf den tatsächlich bestehenden Bedarf an Taxifahrzeugen eingependelt haben, ohne daß es in den genannten Landeshauptstädten während des Berichtszeitraumes etwa zu einer wesentlich überhöhten Nachfrage nach Konzessionen der in Rede stehenden Art, bzw. zu irgendwelchen anderen Auswüchsen auf diesem Sektor gekommen wäre.

Wenn der Verfassungsgerichtshof zwar in seinem Erkenntnis vom 23. Juni 1986, G. 14/86-9 u.a., auch für zulässig erachtete, daß der Gesetzgeber auf gewerbepolizeilichem, straßenpolizeilichem oder kraftfahrrrechtlichem Gebiet (als Ersatz für den Wegfall der Bedarfsprüfung) Vorschriften erlassen kann, so muß dennoch nach Ablauf des Berichtszeitraumes mit aller Deutlichkeit gesagt werden, daß die im konkreten Fall getroffene Regelung im Wege der Verhältnis- und Höchstzahl in der Novelle zum Gelegenheitsverkehrs-Gesetz, BGBl. Nr. 125/1987, nach den obigen Ausführungen als unadäquates Mittel angesehen werden muß, um den Markt auf dem Taxisektor zu steuern.

- 27 -

Es wurde daher im Zusammenhang mit der Anpassung des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes an den EWR-Vertrag dem Nationalrat die ersatzlose Streichung dieser Bestimmung vorgeschlagen.

Wien, am November 1992