

15/SN-246/ME



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESKANZLERAMT

A-1014 Wien, Ballhausplatz 2
Tel. (++43)-1-53115/0
Fax (++43)-1-53115/2699 od.2823
DVR: 0000019

GZ 603.833/0-V/A/5/98

An das
Präsidium des
Nationalrates

in Wien

Sachbearbeiter
Feiel

Klappe/DW
2724

Ihre GZ/vom

Betrifft: Entwurf eines Öffentlichen Personennah- und
Regionalverkehrsgesetzes 1998;
Begutachtung

41 98
15.6.98

Klausgraber

Das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst übersendet 25 Ausfertigungen seiner
Stellungnahme zum Entwurf eines Bundesgesetzes betreffend die Ordnung und
Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs.

10. Juni 1998
Für den Bundeskanzler:
DOSSI

F.R.d.A.



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESKANZLERAMT

A-1014 Wien, Ballhausplatz 2
Tel. (++43)-1-53115/0
Fax (++43)-1-53115/2699 od. 2823
DVR: 0000019

GZ 603.833/0-V/A/5/98

An das
Bundesministerium für
Wissenschaft und Verkehr

Radetzkystr. 2
1031 Wien

BRINGEND

Sachbearbeiter
Feiel

Klappe/DW
2724

Ihre GZ/vom
239597/5-II/C/13-1998
2. April 1998

Betrifft: Öffentliches Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1998;
Begutachtung

Zu dem mit oz. Note übermittelten Entwurf nimmt das Bundeskanzleramt-
Verfassungsdienst wie folgt Stellung:

I. Verfassungsrechtliche Bemerkungen:

1. Allgemeine Bemerkungen:

Vorausgeschickt sei, daß es dem vorliegenden Entwurf einer homogenen Systematik ermangelt und schon deshalb zahlreiche Interpretationsfragen und Rechtsprobleme aufgeworfen werden. Insbesondere aber nimmt er auf jüngste Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes nicht Bedacht: Zum einen finden sich im Erkenntnis vom 9. Dezember 1997, G 17/97 ua., grundsätzliche Ausführungen zu Aufgaben und Finanzierung eines Verkehrsverbundes, insbesondere zu finanzverfassungsrechtlichen Problemstellungen. Zum anderen wäre auf die allgemein für die Privatwirtschaftsverwaltung höchst wichtige Aussage des zu § 5 Rundfunkgesetz ergangenen Erkenntnisses zu verweisen, wonach das Legalitätsprinzip auch für den Bereich der die Privatautonomie einschränkenden gesetzlichen Regelungen gilt (VfGH 11.12.1997, G 347/97 ua.).

Ferner darf an die Rechtsprechung zu Benützungsgebühren und Interessenbeiträgen - die nicht nur für Wasserversorgungsanlagen erhoben werden dürfen - erinnert werden (s. hierzu vor allem VfSlg. 10.947/1986).

2. Zur Kompetenzgrundlage:

In den Erläuterungen fehlt ein Hinweis darauf, auf welche Kompetenztatbestände sich der vorliegende Entwurf stützen soll. Lediglich auf Grund der Ausführungen zu § 6 läßt sich erschließen, daß offenbar (auch) Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG als Grundlage herangezogen werden soll. Dazu ist folgendes festzuhalten:

Nach Auffassung des Bundeskanzleramtes-Verfassungsdienst kommt im vorliegenden Fall keiner der in Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG aufgezählten Kompetenztatbestände in Betracht: Das „Verkehrswesen“ ist nur bezüglich der Eisenbahnen, der Schifffahrt und der Luftfahrt dem Bund vorbehalten. Im vorliegenden Entwurf geht es jedoch vornehmlich gerade um den regionalen Verkehr und damit nicht um diese drei erwähnten Bereiche. Es handelt sich aber auch nicht um „Kraftfahrwesen“ im Sinne des Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG. Das bedeutet aber, daß zur Begründung einer Bundeszuständigkeit für die Gesetzgebung ein anderer Kompetenztatbestand gefunden werden muß. Nach Auffassung des Bundeskanzleramtes-Verfassungsdienst könnte für (weite) Teile des Entwurfes davon ausgegangen werden, daß ein sogenanntes Selbstbindungsgesetz des Bundes im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung (Art. 17 B-VG) bezweckt ist, mit dem vermögenswerte Zuwendungen an Privatrechtssubjekte sowie das im öffentlichen Interesse liegende und förderungsgerechte Verhalten geregelt werden, zumal auch die Erläuterungen zu § 6 ausführen, daß im vorliegenden Entwurf ausschließlich die nichtbehördliche Besorgung von Aufgaben geregelt wird.

Nach Auffassung des Bundeskanzleramtes-Verfassungsdienst geht der vorliegende Gesetzesentwurf jedoch in einigen Bereichen weit darüber hinaus, indem nicht bloß Bedingungen aufgestellt werden, die eine Förderungszuweisung ermöglichen sollen, sondern vielmehr der Eindruck erweckt wird, daß hier Regelungen getroffen werden,

die auch unabhängig von den Finanzaufweisungen Geltung beanspruchen. Diese Annahme legt schon der Anwendungsbereich des Gesetzes, der in § 1 Abs. 1 des Entwurfes festgelegt wird, nahe: Danach soll dieses Bundesgesetz nicht nur die Förderung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs regeln, sondern darüber hinaus die organisatorischen und finanziellen Grundlagen für den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr sowie den Aufgabenbereich und die Struktur von Verkehrsverbänden festlegen. Auch das in Abs. 2 des § 1 festgelegte Ziel des Gesetzes beschränkt sich nicht nur auf eine Förderung durch den Bund, sondern bezieht sich allgemein auf eine bessere Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs.

Die Annahme, daß beabsichtigt ist, mit dem vorliegenden Entwurf den Personen- und Personalverkehr umfassend zu regeln und nicht nur Voraussetzungen für eine Gewährung von Bundessubventionen vorzusehen, wird durch § 9 verstärkt, der eine weitere Bestimmung über den Anwendungsbereich des vorliegenden Gesetzesentwurfs enthält.

Ausgehend von diesen Überlegungen scheint Art. II nahezu legen, daß hier nicht nur die Voraussetzungen festgelegt werden, unter denen Bundesförderungen zur Auszahlung gelangen können, sondern ganz allgemein der organisatorische und funktionelle Ablauf von Verkehrsverbänden verbindlich geregelt werden soll.

Darüber hinaus findet der vorliegende Gesetzesentwurf seine Kompetenzgrundlage wohl auch in §§ 12 und 13 des Finanz-Verfassungsgesetzes.

Daneben könnten einzelne Regelungen auch als Sonderprivatrecht und Sondergesellschaftsrecht angesehen werden. Diesfalls müßte in den Erläuterungen jedoch die sachliche Rechtfertigung für diese Sonderbestimmungen ausgeführt werden.

Vor diesem Hintergrund nimmt sich jedenfalls § 24 als völlig eigenständige Bestimmung aus, die auch nicht von der allgemeinen Umschreibung des Geltungsbereiches des Bundesgesetzes in § 1 Abs. 1 und 2 umfaßt ist. Denn § 24

scheint nicht nur den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr zu betreffen (arg.: „Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz“ unter Anknüpfung an PKW-Abstellflächen), sondern auch eine *lex specialis* gegenüber § 10 darzustellen.

In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, daß typischerweise die überörtliche Raumplanung auch die weiträumige „Verkehrerschließung“ mitumfaßt (s. im Zusammenhang mit Einkaufszentren das Erkenntnis des VfGH VfSlg. 14685/1996).

II. Zur Legistik:

Gemäß Nr. 101 der Legistischen Richtlinien 1990 (LegRL) sind bei Kurztiteln lange Wortbildungen zu vermeiden. Außerdem ist eine Jahreszahl nur anzufügen, wenn dies zur Unterscheidung von früheren Fassungen erforderlich ist (Nr. 102 LegRL).

Nr. 111 der LegRL sieht vor, daß bei Gesetzen, die aus mehr als etwa 20 Paragraphen bestehen, eine Grobgliederung vorzunehmen ist. Dabei ist jedoch nicht die Bezeichnung „Artikel“ zu verwenden (Nr. 114 LegRL). Außerdem könnte erwogen werden, dem Gesetzestext ein Inhaltsverzeichnis voranzustellen (Nr. 119 LegRL).

Innerhalb des Textes haben Einrückungen und Absätze, die nicht ausdrücklich als Absatz oder Zahl gekennzeichnet sind, grundsätzlich zu unterbleiben (s. aber §§ 13, 16 Abs. 1, 22 Abs. 2, 23 Abs. 1 und 24 des Entwurfes; vgl. Nr. 116 LegRL). Aus legistischer Sicht besonders unbefriedigend ist vor allem die Unterteilung in nicht näher zitierbare „-“ und „*“ (§§ 12 und 15 des Entwurfes).

Im Normtext wird mehrmals das Wort „können“ verwendet, wobei sich aus dem Zusammenhang ergeben dürfte, daß damit wohl ein „müssen“ oder ein „dürfen“ verbunden sein soll (s. insbesondere § 19 Abs. 2 bzw. § 18 und § 23 Abs. 1 des Entwurfs). Hier sollte im Gesetzestext selbst eine Klarstellung getroffen werden und die Interpretation nicht der Vollziehung anheimgestellt werden.

Es wird angeregt, den gesamten Entwurf in legistischer Hinsicht einer Überarbeitung zu unterziehen (dies gilt etwa auch hinsichtlich der Monatsnamen, die auszuschreiben sind oder der Verwendung von „bzw.“) und dabei den Anforderungen der Legistischen Richtlinien 1990 vermehrt Rechnung zu tragen.

III. Zu einzelnen Bestimmungen:

Zu §§ 1 bis 4:

Zu § 1 Abs. 3 ist darauf hinzuweisen, daß die darin zitierte Verordnung aufgrund ihres besonderen Inhalts zwar einer "Umsetzung" im innerstaatlichen Recht zugänglich ist (siehe dazu auch Nr. 13 ff der Ergänzungen zu den Legistischen Richtlinien 1990 im Zusammenhang mit der Mitgliedschaft der Republik Österreich zur Europäischen Union [EU-Addendum]), daß aber die Begriffsbestimmungen in den §§ 2, 3 und 4 insofern problematisch sind, als dort einige Termini des Art. 1 Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 anders definiert werden, als die Verordnungen dies vorsehen. Im übrigen sollten die Besonderheiten dieser Verordnung in den Erläuterungen näher dargestellt werden.

Hinsichtlich der in Abs. 3 zitierten Empfehlung der EU ist darauf hinzuweisen, daß diese nicht als (Rechts-) Grundlage eines Gesetzes herangezogen werden kann. Diese Empfehlung könnte allenfalls in den Erläuterungen zitiert werden.

Zu § 5:

In dieser Bestimmung wird der Begriff „Verkehrsverbände“ definiert. Dazu ist zu bemerken, daß der erläuternde Begriff „Kooperationsformen“ höchst unklar ist, da gemäß § 12 Abs. 1 Verkehrsverbände in Form einer Gesellschaft des Handelsrechts zu organisieren sind.

Im übrigen ist an dieser Stelle anzumerken, daß nach den Intentionen des Gesetzesentwurfes, wonach sich ein Verkehrsverbund auch über die Staatsgrenzen

erstrecken kann, indirekt auch ausländische Verkehrsunternehmen gefördert werden können.

Zu § 6:

§ 6 stellt nach seinem Wortlaut eine Zuständigkeitsregelung für den Bereich der Verkehrsplanung auf Landes- und Gemeindeebene dar, für die dem Bund die Kompetenz fehlt. Verstärkt wird die verfassungsrechtliche Problematik durch die Beifügung des Wortes „grundsätzlich“, wodurch der Eindruck erweckt wird, daß sich der Bund in diesem Bereich eine gewisse Kompetenz arrogiert.

Die Anordnung in Abs. 1, daß die Zuständigkeit für die „generelle Nahverkehrsplanung“ „grundsätzlich bei den betroffenen Gemeinden“ liegt, ist überdies unklar. Zum einen ist anzumerken, daß das Wort „grundsätzlich“ insofern Mißverständnisse erzeugen kann, als es einerseits „ausnahmslos“, andererseits aber gerade die Zulässigkeit von Ausnahmen bedeuten kann (gilt auch für §§ 6 Abs. 2, 11 Abs. 2 und 12 Abs. 1).

Das Gebot in Abs. 1, „Planungsressourcen zu nutzen“, setzt voraus, daß Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände ihre Planungsressourcen freiwillig zur Verfügung stellen. Eine korrespondierende Pflicht für die zuletzt Genannten ist im Entwurf freilich nicht vorgesehen und wäre außerdem aus dem Blickwinkel der verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechte auf Unversehrtheit des Eigentums und auf Gleichheit aller Staatsbürger vor dem Gesetz fragwürdig.

In Abs. 2 erweist sich der Ausdruck „regionale Gebietskörperschaften“ als unzweckmäßig, da unklar ist, ob hiermit „Gemeinden“, „Gemeindeverbände“ oder „Länder“ gemeint sind.

Zu § 7:

Die Anordnung, daß Bestimmungen einer (unmittelbar geltenden) Verordnung „maßgebend“ sein sollen, hätte im Hinblick auf die Ausführungen zu den §§ 1 bis 4 zu unterbleiben.

Nach dem zweiten Satz des § 7 finden die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes auf bestehende Verkehrsdienstverträge keine Anwendung. In den Erläuterungen finden sich keine Ausführungen dazu, welche Konsequenzen diese Norm hat. Es stellt sich nämlich insbesondere die Frage, inwieweit die in den Art. V vorgesehenen Bestimmungen über die Finanzierung davon betroffen sind. In diesem Zusammenhang wird auch die Frage aufgeworfen, wie die Bezugnahme „auf Basis bestehender privatrechtlicher Verträge“ zu verstehen ist; insbesondere stellt sich die Frage, ob damit Verkehrsdienstverträge gemeint sein können. Sollte dies der Fall sein, so wäre der Widerspruch zwischen § 7 sowie § 21 Abs. 1 und § 22 Abs. 1 zu bereinigen.

Zu § 9:

§ 9 sollte aus legislativen Erwägungen umformuliert werden. So sollte nach dem ersten Halbsatz ein „;“ gesetzt werden. Danach sollte es wie folgt lauten: „... davon sind Verkehre zu ausschließlich touristischen Zwecken sowie Gelegenheitsverkehr ausgenommen.“

Zu § 10:

Zur besseren Lesbarkeit sollte diese Bestimmung in zwei Absätze geteilt werden.

Zu § 11:

Es ist verfehlt, in diesem Zusammenhang von einem „räumlichen Geltungsbereich“ zu sprechen; es sollte vielmehr lauten: „Der Verkehrsverbund hat sich ... zu orientieren.“ Die Diktion des zweiten Satzes des Abs. 1 läßt ebenfalls auf eine

hoheitliche Vorgangsweise schließen. Sollte aber nur konsensnah eine Abgrenzung - und zwar bundesweit flächendeckend - getroffen werden, so wäre dies eindeutig zum Ausdruck zu bringen.

Zu § 12:

Es wird angeregt, anstelle des in Abs. 2 verwendeten Wortes „Zuscheidung“ den gebräuchlicheren Ausdruck „Zuweisung“ zu verwenden.

Weiters erhebt sich die Frage, in welcher Form die Fahrausweiskontrolle durch die „Verbundgesellschaft“ erfolgen sollte.

Zu § 13:

Wie schon oben (I.) angeführt, ist die Unterteilung des Paragraphen in zwei nicht nummerierte Absätze untunlich. Die Bestimmung begegnet vor allem aber verfassungsrechtlichen Bedenken: In den „Richtlinien“ des BMWV sind „nähere Vorgaben für eine Verbündereform“ festzulegen. In den Erläuterungen wird hingegen bemerkt, daß „die Erlassung einer Rechtsverordnung“ hiezu nicht vorgesehen ist. Abgesehen davon, daß gemäß Art. 18 Abs. 2 B-VG jede Behörde innerhalb ihres Wirkungsbereiches Verordnungen auf Grund der Gesetze auch ohne ausdrückliche Verordnungsermächtigung (vgl. etwa VfSlg. 12780/1991) erlassen kann, stellt sich die Frage, welcher Rechtsnatur diese „Richtlinien“ sind. Wenn durch sie Vorgaben für eine Verbündereform festgelegt werden, haben die „Richtlinien“ zweifellos anordnenden Charakter und stellen sohin eine generelle Norm dar. Wären die „Richtlinien“ - wie offenbar intendiert - bloß privatrechtliche Erklärungen, so könnte ihnen insofern Bedeutung zukommen, als eine „Harmonisierung“ bzw. eine Neustrukturierung Voraussetzung für eine Zuweisung von Bundesmitteln ist. Diesfalls könnte der Inhalt des § 13 als Regelung im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung des Bundes angesehen werden. Vor diesem Hintergrund erweist sich eine Klarstellung im vorliegenden Entwurf, daß lediglich Bedingungen für eine Förderungsverwaltung vorgesehen werden, als besonders dringlich.

Im übrigen sollte die Verwendung der Wortfolgen „und/oder“ (Nr. 26 der LegRL) sowie „umgehend in Angriff zu nehmen“ überdacht werden.

Zu § 15:

In Binnenverweisungen - wie in Abs. 1 - ist die Wortfolge „dieses Bundesgesetzes“ entbehrlich. Neben den unter I. genannten Bedenken wird auch darauf hingewiesen, daß Aufzählungen durch Beistriche zu trennen sind.

Es darf darauf hingewiesen werden, daß die Mehrheit der angeführten Rechte bloße Wertungsfragen betrifft, deren Beantwortung in das Belieben des Bundes gestellt ist.

Weiters ist - in verfassungskonformer Weise - Abs. 2 dieser Bestimmung in der Weise auszulegen, daß Verkehrsverbänden und Verkehrsunternehmen lediglich ein Anhörungsrecht zukommt.

Zu § 16:

In Abs. 1 wird die Entrichtung eines „Abschlages“ angeordnet, dessen Höhe sich nach § 17 Abs. 1 bestimmt. Über die Rechtsnatur dieses Abschlages wird jedoch keine Aussage getroffen. Die Errichtung eines Schiedsgerichts (§ 19) deutet zwar darauf hin, daß der Abschlag privatrechtlicher Natur sein soll, jedoch ist eher davon auszugehen, daß eine Verpflichtung zur Leistung eines „Abschlages“ nur mit hoheitlichen Rechtsformen in Betracht kommen kann. Diesfalls müßten jedoch die Bestimmungen des F-VG beachtet werden (s. auch die Ausführungen zu § 24).

Im übrigen ist zu dieser Bestimmung ganz generell die Frage nach der Kompetenzgrundlage zu stellen. Nach Auffassung des Bundeskanzleramtes-Verfassungsdienst handelt es sich hier keinesfalls um eine Regelung, die bloß Voraussetzungen für die Zuweisung von Bundesmitteln vorsieht. Vielmehr wird ein bestimmtes Verhalten in Form der Verpflichtung zur Entrichtung eines Abschlages „pönalisiert“. Das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst regt überdies an, die Vermeidung von Parallelverkehren in den jeweiligen

Konzessionssystemen zu reglementieren (Kraftfahrliniengesetz), da sich andernfalls im Hinblick auf die Erwerbsausübungsfreiheit Bedenken ergeben, weil in das Grundrecht auf Ausübung der Erwerbsfreiheit eines Verkehrsunternehmers, dem von den zuständigen Behörden eine entsprechende Berechtigung erteilt worden ist, durch die Verpflichtung zur Entrichtung von Abschlagszahlungen eingriffen wird.

Die Regelung, daß „verkehrspolitische nicht notwendige“ Linien und Kurse „pönalisiert“ werden, dürfte im übrigen auch im Hinblick auf das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes VfSlg. 12236/1989, bedenklich sein: Der Verfassungsgerichtshof hat in diesem Erkenntnis eine Regelung des Kraftfahrliniengesetzes wegen Verletzung der Erwerbsausübungsfreiheit aufgehoben, weil als Voraussetzung für ein Konzessionserteilung „ein entsprechendes Verkehrsbedürfnis“ vorliegen müßte und dieser Tatbestand als nicht im öffentlichen Interesse gelegen angesehen wurde. Im vorliegenden Fall geht es zwar nicht um ein Konzessionsverfahren, vor dem Hintergrund des zitierten Erkenntnisses bestehen jedoch im Hinblick auf die grundsätzlich gleichgelagerte Problematik (Verkehrsbedürfnis - verkehrspolitische Notwendigkeit) erhebliche verfassungsrechtliche Bedenken.

Zu § 17:

Die Bindung des Bundesministers an das Einvernehmen eines Privaten steht in Widerspruch zu seiner Funktion als oberstes Organ (vgl. VfSlg. 12.183/1990; s. hierzu beispielsweise Antonioli-Koja, Allgemeines Verwaltungsrecht, 3. Auflage 1996, 422; Walter-Mayer, Grundriß des österreichischen Bundesverfassungsrechts, 8. Auflage, 1996, RZ 654ff).

Gleiches gilt für die in § 23 vorgesehene Einvernehmensbindung.

Zu § 19:

Die Verordnungsermächtigung in Abs. 2 erscheint sehr weitgehend und könnte als formalgesetzliche Delegation aufgefaßt werden.

Zu § 20:

Diese Bestimmung wäre aus Gründen der Systematik in § 25 zu integrieren.

Zu § 24:

Abgesehen von der unbefriedigenden Legistik (oben, I.); ist auch an dieser Stelle unklar, welche Rechtsnatur der zu entrichtende „Betrag“ aufweist und welche Rechtsschutzinstrumentarien zur Verfügung stehen, seine Rechtmäßigkeit und Höhe zu überprüfen. Die Überschrift zu dieser Bestimmung spricht von einer „Abgabe“, sodaß es nahe liegt, daß das Vorliegen einer hoheitlichen Aufgabe anzunehmen ist, zumal dessen Rechtsnatur in den Erläuterungen in keinsten Weise ausgeführt wird. Mit dieser Annahme sind zahlreiche Konsequenzen verbunden (z.B.: fehlende „Zuständigkeit des Bundesgesetzgebers [siehe dazu unten], „Zuständigkeit“ des Verkehrsverbundes im hoheitlichen Bereich unzulässig). Deshalb wäre hier auf die Vorgaben der Finanzverfassung Bedacht zu nehmen.

Bei dieser Bestimmung erheben sich aber auch weitere erhebliche legistische und verfassungsrechtliche Bedenken: So ist die Frage zu erheben, in welchem Verfahren und wem gegenüber der Eigentümer oder Betreiber den Anschluß an den öffentlichen Personenverkehr nachzuweisen hat. In diesem Zusammenhang ist insbesondere der Verweis auf § 77 GewO 1994 unverständlich, da § 77 iVm § 74 Abs. 1 Z 4 GewO die Anbindung an den öffentlichen Personenverkehr nicht als Voraussetzung zur Erlangung einer Betriebsanlagengenehmigung vorsieht. Vielmehr ist im gewerbebehördlichen Betriebsanlagengenehmigungsverfahren (ua. nur) zu prüfen, ob die geplante Betriebsanlage geeignet ist, den Verkehr zu beeinträchtigen. Sollte beabsichtigt sein, mit § 24 eine zusätzliche Genehmigungsvoraussetzung für das Verfahren nach der GewO zu normieren und damit eine lex fugitiva vorzusehen, so ist festzuhalten, daß damit der Kompetenztatbestand des Art. 10 Abs. 1 Z 8 B-VG („Angelegenheiten des Gewerbes und der Industrie“) überschritten wird (zum Umfang dieses Kompetenztatbestandes s. etwa Mayer, B-VG, 2. Auflage 1997, 33f und die dort zitierte Judikatur).

Kann aber das Vorliegen einer Bundeszuständigkeit nicht angenommen werden, so ist es dem Bundesgesetzgeber aber auch versagt, die Leistung eines derartigen „Betrages“ - selbst in Abgabeform - vorzuschreiben, darf doch die Kompetenz zur Erlassung eines Abgabengesetzes nicht dazu verwendet werden, die Kompetenzverteilung zu unterlaufen (s. zuletzt etwa VfSlg. 14.597/1996); dies ist dann der Fall, wenn eine Abgabe zufolge ihrer besonderen Ausgestaltung so umfassend in eine fremde Materie hineinwirkt, daß sie zugleich als Regelung dieser fremden Materie selbst gewertet werden muß.

Weitere verfassungsrechtliche Probleme ergeben sich auch im Hinblick auf die durch § 24 bewirkte Verletzung des Berücksichtigungsgebots. Nach den Bauvorschriften der Länder besteht für Eigentümer bestimmter Bauwerke die Verpflichtung, Garagen und Abstellplätze auf dem Baugrundstück oder in dessen Nähe zu errichten. Eigentümer, die Bauwerke errichten und keine Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz im Sinne des § 24 nachweisen können, werden jedoch für die ihnen nach anderen Rechtsvorschriften auferlegte Verpflichtung zur Errichtung von PKW-Abstellplätzen „bestraft“.

Überdies enthält § 24 erster Satz mit seinem Verweis auf die in den Raumordnungsgesetzen (der Länder) definierte Größenordnung von Einkaufszentrum eine verfassungsrechtlich unzulässige Verweisung auf Rechtsvorschriften einer anderen normsetzenden Autorität in ihrer jeweils geltenden Fassung (s. auch Nr. 63 der LegRL 1990).

Die privatrechtliche Verpflichtung, einen „Betrag“ zu entrichten, stellt überdies einen Eingriff in das Eigentumsrecht dar. Ein derartiger Eingriff muß im öffentlichen Interesse liegen und verhältnismäßig sein. Das Vorliegen eines öffentlichen Interesses könnte zwar angenommen werden. Da der Betrag jedoch nur bedingt zweckgebunden ist, weil die Beträge nicht ausschließlich zur Herstellung eines Anschlusses des betreffenden Betriebes oder Einkaufszentrums an den öffentlichen Personenverkehr verwendet werden müssen; ist das Vorliegen der erforderlichen Verhältnismäßigkeit in Zweifel zu ziehen.

III. Zu den Erläuterungen:

Es erscheint fraglich, ob der Bestimmung des § 14 BHG ausreichend Rechnung getragen worden ist.

Im Allgemeinen Teil fehlt der Hinweis auf die Kompetenzgrundlagen des B-VG und F-VG.

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

10. Juni 1998
Für den Bundeskanzler:
DOSSI



F. d. R. d. A.