

2/SN-247/ME

AMT DER  
WIENER LANDESREGIERUNG



Dienststelle MD-Verfassungs- und  
Rechtsmittelbüro  
Adresse 1082 Wien, Rathaus  
Telefonnummer 4000-82 316

MD-VfR - 838/98

Wien, 14. Mai 1998

Entwurf eines Bundesgesetzes  
über die linienmäßige Beförderung  
von Personen mit Kraftfahrzeugen  
(Kraftfahrliniengesetz - KfllG),  
Begutachtung;  
Stellungnahme

zu Zl. 244.017/2-II/C/14/98

Stamp with handwritten '42' and 'pg', date '19.5.98', and a signature.

*Dr. Klaus Graben*

An das  
Bundesministerium für  
Wissenschaft und Verkehr

Zu dem mit Schreiben vom 2. April 1998, Zl. 244.017/2-II/C/14/98, übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes wird nach Anhörung des Unabhängigen Verwaltungssenates Wien wie folgt Stellung genommen:

Zu § 1:

§ 1 sollte unbedingt auch eine Definition der Begriffe "eigenwirtschaftlich" und "gemeinwirtschaftlich" beinhalten, da beide Begriffe sowohl in diesem Entwurf als auch im Personennahverkehrsfinanzierungsgesetz (ÖPNRV-G) von entscheidender Bedeutung sind. Gleiches gilt für die Begriffe "Besteller" und "Aufgabenträger".



- 2 -

**Zu § 2:**

Die Verpflichtung des § 2 Abs. 2 Z 7 des Entwurfes zur Angabe allfälliger Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsgebote, die der Berechtigung entgegenstehen könnten, sollte insofern entfallen, als diese Umstände ohnedies im diesbezüglichen Verwaltungsverfahren geklärt werden könnten. Ebenso ist auch bei der Darstellung der beantragten Kraftfahrline auf einer Straßenkarte (§ 2 Abs. 2 Z 8) nicht ersichtlich, worin ein Vorteil gegenüber der derzeitigen, sehr bewährten Vorgangsweise (Darstellung mittels Skizze) liegen soll.

**Zu § 5:**

Zu Abs. 1 wird hinsichtlich der Zitierung anderer Rechtsvorschriften (hier des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 - AVG, BGBl Nr. 50/1991 idgF) auf Punkt 131 des Teiles 1 der legislatischen Richtlinien 1990 hingewiesen.

**Zu § 7:**

Problematisch erscheint die Einführung zweier Versionen des Begriffes "Verkehrsbereich" (§ 7 Abs. 1 Z 4 lit. b; §§ 14 und 15 des Entwurfes). Im Interesse der Klarheit des Gesetzes, aber auch der Vereinfachung der späteren Vollziehung wären unterschiedliche Begriffe (z.B. "Gefährdungsbereich" und "Verkehrsbereich") wünschenswert. Auf die Begriffe selbst wird in den Anmerkungen zu den §§ 14 und 15 in dieser Stellungnahme eingegangen.

**Zu § 8:**

Die in dieser Bestimmung getroffene Regelung ist insofern bedenklich, als durch die Erforderlichkeit des Nachweises der fachlichen Eignung, der finanziellen Leistungsfähigkeit und der Zuverlässigkeit alle 5 Jahre die Grundlage für neue, aufwendige Verwaltungsverfahren geschaffen wird. Diese Regelung steht auch in Widerspruch zur Bestimmung des § 10 Abs. 2 des Entwurfes,



- 3 -

wonach die fachliche Eignung sogar bei Ersterteilung einer Berechtigung unter bestimmten Voraussetzungen nicht nachgewiesen werden muß. Für eine Konzession, für die zum Beispiel der Betriebsleiter keine fachliche Eignung nachweisen brauchte, um sie zu erhalten, muß er während der Laufzeit der Konzession zwei Überprüfungen absolvieren.

**Zu § 14:**

Zu Abs. 3 dieser Bestimmung ist festzuhalten, daß es für Verkehrsunternehmen, bei denen Zeitkarten einen hohen Anteil an der Erlösstruktur haben, wesentlich schwieriger ist, eine konkrete Gefährdung der wirtschaftlichen Führung einer Linie nachzuweisen, als bei Unternehmen, bei denen der Einzelfahrschein dominiert. Den Wiener Stadtwerken - Wiener Linien ist in der Vergangenheit dieser Nachweis regelmäßig nicht gelungen. Darüber hinaus kann auch der Fall eintreten, daß den wirtschaftlichen Nachteil gar nicht das Verkehrsunternehmen, sondern der finanzierende Verkehrsverbund zu tragen hat, wenn der "Konkurrent" ein nicht dem Verbund angehörendes Unternehmen ist. Für diesen Fall wäre zu erwägen, ob nicht auch dem Verbund Parteienstellung zustehen sollte und die §§ 14 und 15 entsprechend zu adaptieren wären.

Es erscheint weiters notwendig, sicherzustellen, daß auch die Gefährdung des Verkehrsbereiches einer Linie des öffentlichen Eisenbahnverkehrs einen Versagungsgrund für das neue Konzessionsansuchen darstellt. In Abs. 1 wird zwar noch die Auswirkung "auf einen bereits konzessionierten öffentlichen Verkehr" angesprochen, in Abs. 3 ist jedoch nur mehr die Auswirkung auf den Einnahmefall der "Kraftfahrlinie" angeführt. Es sollten jedoch aus Sicht des Landes Wien auch bestehende Eisenbahnkonzessionen geschützt werden, weshalb die angesprochenen Passagen entsprechend abzuändern wären.

**Zu § 15:**

Sinngemäß ist dazu auf den 2. Absatz der Stellungnahme zu § 14 zu verweisen.



- 4 -

**Zu § 17:**

Zu den im Gesetz angeführten Auflagen ist auch die Führung einer Mindestanzahl von Kursen neu hinzugekommen. Hier kann erst auf Grund der Praxis beurteilt werden, ob dies zu unwirtschaftlichen Ergebnissen für Verkehrsunternehmungen wie die Wiener Stadtwerke - Wiener Linien führt. Da als einziger Ermessensmaßstab das "öffentliche Interesse" angeführt wird, könnten durch diese Auflagen auch unverhältnismäßig dichte Intervalle vorgeschrieben werden.

**Zu § 20:**

Neu geregelt wurde in dieser Bestimmung die Pflicht zur Mitführung von Konzessionsbescheiden. Diese Regelung ist jedoch auf Grund des damit für das Kraftfahrlinienunternehmen verbundenen Aufwandes eindeutig abzulehnen. Diese Bestimmung würde etwa im Fall der Dr. Richard Verkehrsbetriebe KG, die zahlreiche Linien im Auftragsverkehr für die Wiener Stadtwerke - Wiener Linien betreibt und bei der die einzelnen Fahrzeuge öfters auf verschiedenen Linien eingesetzt werden, bedeuten, daß praktisch alle Konzessionsurkunden im Bus vorrätig sein müssen. Darüber hinaus entstehen Kosten für die zahlreichen Ausfertigungen bzw. auch für Kraftloserklärungen bei Verlust dieser Urkunden.

**Zu § 21:**

Die in Z 8 dieser Bestimmung erfolgte Zitierung des § 32 Abs. 2 erscheint nicht schlüssig, da die darin festgelegte Verpflichtung die Wirtschaftskammer trifft.

**Zu § 22:**

Wie auch in den erläuternden Bemerkungen zu dieser Bestimmung angeführt, gibt es für eine Reihe von Fällen des Genehmigungsvorbehaltes keine Berufungsmöglichkeiten, so z.B. für die Bestellung des Betriebsleiters oder die Verlegung von Haltestellen. Die Erläuterungen geben allerdings keine Begründung,





- 5 -

warum diese Angelegenheiten offenbar als weniger bedeutend eingestuft wurden. Es wäre jedoch wünschenswert, anlässlich der Gesetzesneufassung den Rechtsschutz gegenüber dem bisherigen Standard zu erweitern.

**Zu § 23:**

Diese Bestimmung sieht die Genehmigung von Fahrten im Auftrag des Konzessionsinhabers vor, sofern sie alle Kurse betrifft. Diese Regelung steht jedoch im Gegensatz zur bisherigen Rechtslage, wonach in solchen Fällen die Anzeige genügte. Begründet wird diese Neuregelung damit, daß die vorgeschriebene Anzeige des Konzessionsinhabers bei der Aufsichtsbehörde in den meisten Fällen nicht erfolgt sei, sodaß die Aufsichtsbehörde selbst bei Führung aller Kurse im Auftrag des Konzessionsinhabers nicht regelmäßig hievon unterrichtet war. Dieser Argumentation ist jedoch entgegenzuhalten, daß es sich hierbei um ein Problem des Gesetzesvollzuges handelt, dem mit einer entsprechenden Anwendung der Strafbestimmungen des Kraftfahrliniengesetzes begegnet hätte werden können.

Darüber hinaus behindert diese Regelung aber auch ein rasches wirtschaftliches Handeln der Kraftfahrlinienunternehmen, da bei strenger Auslegung beispielsweise bei einem Wechsel des Auftragnehmers (infolge Konkurses) vor einer Fortführung des Verkehrs erst die entsprechende Genehmigung eingeholt werden müßte. Darüber hinaus entsteht durch die Abwicklung des nunmehr notwendigen Verwaltungsverfahrens sowohl für die Behörde als auch die antragstellenden Kraftfahrlinienunternehmen ein zusätzlicher Aufwand.

**Zu § 24:**

Vollkommen neu ist der im Gesetz nunmehr angeführte "gemeinwirtschaftliche Betrieb von Kraftfahrlinien", der in der vorliegenden Form nicht eindeutig positiv bewertet werden kann. Jedenfalls sollte zunächst der Begriff des Aufgabenträgers und des Bestellers gesetzlich definiert werden. Sodann wäre zu klären, wer in dem Verfahren nach Abs. 1 dieser Bestimmung fest-



- 6 -

stellt, welches Entgelt wirtschaftlich zumutbar ist oder nicht. Der Verweis in den Erläuternden Bemerkungen auf den Kilometersatz der unverbindlichen Tarifempfehlung des Fachverbandes der Autobusunternehmungen kann hier maximal Richtschnur für die Höhe sein.

Generell bezweckt diese Bestimmung offenbar, die angeblich derzeit unwirtschaftlich eingesetzten Gelder durch Einführung eines Bestellersystems besser zu verteilen. Dies, sowie die noch weiter gehenden Vorstellungen der Verkehrsverbände (Bestellung aller, nicht bloß der gemeinwirtschaftlichen Linien in einer Region) reduzieren aber die Bedeutung der Konzession. Denn dem Konzessionsinhaber steht nicht mehr das ausschließliche Beförderungsrecht, welches ja auch mit einer Beförderungspflicht verbunden ist, zu. Das Argument, der Konzessionsinhaber könne sich andernfalls auf die Führung vorteilhafter Kurse beschränken und es könne durch den Wettbewerb von mehreren Unternehmen das Leistungsangebot verbessert bzw. der Zuschußbedarf verringert werden, mag vielleicht für den Verkehr in den Regionen gelten, ist aber sicherlich für den Stadtverkehr nur bedingt zutreffend.

Ein weiteres Problem dieser Bestimmung ist die Klärung der Eigenwirtschaftlichkeit und die Frage, welche Zuschüsse als Entgelt zu rechnen sind (Abgeltung der Durch- und Abtarifierung, Abgeltung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt etc.). Hier sollte unbedingt - auch was den Geltungsbereich betrifft - eine genaue Abstimmung mit dem öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1998 erfolgen. Sprachlich wäre anzumerken, daß der erste Halbsatz des Abs. 2 zu lauten hätte: "Wird die Bedienung von Strecken bestellt, ...".

#### Zu § 25:

Im Gegensatz zu der darin vorgesehenen Regelung sollte auch weiterhin eine vorübergehende Enthebung von der Betriebspflicht möglich sein, da es sehr wohl Situationen geben kann, in denen das die einzig praktikable Lösung ist. So war z.B. im Rahmen der Errichtung des Kraftwerkes Freudenau und der damit zusam-



- 7 -

menhängenden Brückenhebungen klar absehbar, daß für einen genau abgegrenzten Zeitraum eine bestimmte Linienführung nicht möglich war. In solchen Fällen wäre es nur unnötig aufwendig, um Enthebung anzusuchen und danach die Erteilung der Konzession neuerlich zu beantragen. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, daß selbst die Erläuternden Bemerkungen zu § 13 von einem Weiterbestehen bei vorübergehender Enthebung von der Betriebspflicht ausgehen.

**Zu § 26:**

Die Erläuterungen sprechen von schriftlicher "Verwarnung". Die Schriftlichkeit sollte auch im Gesetz erwähnt werden.

**Zu §§ 30 und 31:**

Sachlich nicht gerechtfertigt erscheint der Umstand, daß bei der Wiedererteilung bzw. Verlängerung von Konzessionen besonders zu berücksichtigen ist, ob eine Kraftfahrlinie gar nicht oder zu einem bestimmten Teil im Auftragsverkehr vergeben wurde. Vollkommen unbeachtet bleiben dabei die beim Auftraggeber anfallenden Aufwendungen wie z.B. Investitionen für Haltestellen, sodaß die damit vorgesehenen massiven Einschnitte in das Recht des Konzessionsinhabers aus ha. Sicht zu überdenken wären.

**Zu § 32:**

Der in dieser Bestimmung genannte Beförderungsexindex wird zwar grundsätzlich begrüßt, es sollte jedoch eine Regelung gefunden werden, die vor der Verbindlicherklärung dieses Indexes eine Erprobung zunächst über einen Zeitraum von drei bis fünf Jahren zuläßt, die Aufschluß darüber geben kann, ob der Index den Anforderungen der Kraftfahrlinienunternehmen entspricht. Es läßt sich insbesondere aus der Aufzählung des Abs. 3 nicht erkennen, wie die einzelnen Komponenten gewichtet sind, was gerade in einer sehr personalintensiven Branche wie der der Kraftfahrlinienunternehmer von Bedeutung ist.



- 8 -

Abzulehnen ist auch der Abs. 5 der genannten Bestimmung, da es grundsätzlich nicht nachvollziehbar erscheint, warum moderne Mittel des Marketings, wie z.B. "Kauf" der Freifahrt für einen Tag durch einen Möbelverkäufer als Werbung für die Eröffnung eines Kaufhauses, aber auch alle Formen von Ermäßigungen für Messe- oder Theaterbesucher der Aufsichtsbehörde mitgeteilt werden sollten. Auch in den Erläuternden Bemerkungen ist kein Grund für diese Anzeigepflicht angeführt, deren Umsetzung zu neuem Verwaltungsaufwand führen würde.

**Zu §§ 34 ff:**

In diesen Bestimmungen sind die Haltestellen und deren Zeichen normiert. Im Gegensatz zu bisher ist keine Ausnahme von der Form und Farbgebung mehr gestattet. Als Begründung für die auch relativ kurze Umtauschfrist wird angegeben, daß die Vollziehung des Halte- und Parkverbotes während der Betriebszeiten nicht optimal möglich ist, da bereits viele verschiedene Ausnahmen bestehen und das Haltestellenzeichen kein Verkehrszeichen sei. Dem ist jedoch entgegenzuhalten, daß die Haltestellenzeichen der Wiener Stadtwerke - Wiener Linien in ihrer Form und Farbgebung mittlerweile stadtbildprägend geworden sind. Sowohl mit den runden Haltestellentafeln für die Straßenbahnen als auch mit den halbrunden für den Kraftfahrlinienverkehr assoziiert wohl jeder Verkehrsteilnehmer eine Haltestelle. Diese Zeichen werden auf Grund ihrer Größe, ihrer Einheitlichkeit und ihrer Kennzeichnung auch als Orientierungshilfen verwendet. Es wird daher unbedingt eine Beibehaltung der Möglichkeit zu Ausnahmen empfohlen. Abgesehen von den oben genannten Gründen sprechen auch die Umstellungskosten und die organisatorischen Probleme bei sowohl von Straßenbahnen als auch von Kraftfahrlinien beanspruchten Haltestellen gegen die neue Regelung.

Das Verbot der Anbringung von Fremdwerbung auf den Haltestellenständern greift ohne sachliche Rechtfertigung in die wirtschaftliche Gebarung von Verkehrsunternehmen ein.





- 9 -

**Zu § 40:**

Durch den in Abs. 2 und Abs. 3 Z 2 dieser Bestimmung neu eingeführten Begriff des Anrufsammeltaxis wird es in der Praxis verstärkt zu Abgrenzungsschwierigkeiten kommen, zumal es schon bisher immer wieder Abgrenzungsprobleme zwischen Mietwagenkraftfahrzeugen und Taxikraftfahrzeugen gibt. Weiters sind vermehrt Übertretungen nach § 32 der Wiener Taxi-, Mietwagen- und Gästewagenbetriebsordnung zu erwarten, da die Lenker von Taxikraftfahrzeugen in dieser Bestimmung des Kraftfahrliniengesetzes eine "legale" Umgehungsmöglichkeit sehen werden. In diesem Zusammenhang wird angeregt, die Führung von Anrufsammeltaxis und Rufbussen auch durch Mietwagengewerbetreibende durchführen zu lassen, da die Erfahrungen im Bereich der Wiener Stadtwerke - Wiener Linien diesbezüglich sehr positiv sind.

**Zu § 43:**

Zu Abs. 3 dieser Bestimmung wird bemerkt, daß der Passus "Lenkerberechtigung für die Gruppe D" richtig "Lenkberechtigung für die Klasse D" lauten müßte. Eine sachliche Rechtfertigung, warum in Z 1 auf das Erfordernis des Besitzes der Lenkberechtigung für die Klasse D, in Z 2 aber bloß auf das Erfordernis der Ausbildung der Lenkberechtigung für die Klasse D abgestellt wird, scheint nicht ersichtlich.

**Zu § 44:**

In Abs. 2 dieser Bestimmung werden die Meldungen über Fahrzeuge etc. geregelt. Die in Z 2 dieser Regelung vorgesehene Aufgliederung der vorgeschriebenen Meldung nach Schülern, Lehrlingen, Zeitkartenfahrern und sonstigen Fahrgästen ist jedoch sehr aufwendig und vor allem bei einem Verkehrsunternehmen von der Größe der Wiener Stadtwerke - Wiener Linien nur in einem Schätzverfahren durchzuführen. Das derzeitige Erfassungssystem der Wiener Stadtwerke - Wiener Linien ist auf eine solche spezielle Aufgliederung für den Busbetrieb nicht ausgerichtet, weshalb dieser Bestimmung nicht zugestimmt werden kann.



- 10 -

**Zu § 45:**

Unklar ist, warum § 2 der Betriebsordnung für den linienmäßigen Personenverkehr (BO 1994) auf vertrauenswürdige Personen abstellt, hingegen § 45 Abs. 1 Kraftfahrliniengesetz nur auf die Verkehrszuverlässigkeit Bedacht nimmt.

In Abs. 3 Z 2 sollten die Bestimmungen dem § 21 Abs. 3 Führerscheingesetz angepaßt werden. Weiters wäre anstatt des Begriffes "Suchtgift" im Sinne des Suchtmittelgesetzes der Begriff "Suchtmittel" zu verwenden.

Weiters sollte ein Verbot aufgenommen werden, die Sitzplätze, für die kein Entgelt geleistet wurde, mit Gepäckstücken und Tieren zu belegen.

Es ist weiters fraglich, ob die grundsätzlich zu begrüßende Absicht des Gesetzgebers, die Einschränkung von Tonbildwiedergabegeräten in der Praxis durchgesetzt werden kann. Es dürfte insbesondere schwierig sein, die zahlreichen Walkmanbenutzer tatsächlich von der Fahrt auszuschließen. Auch ist die sachliche Unterscheidung zwischen einem Fahrgast, der bei im Regelfall nicht vorhandener Lärmbelästigung einen Walkman verwendet und z.B. einem Fahrgast, der ein Handy benützt, wohl nur schwer zutreffen.

**Zu § 48:**

Es ist rechtstechnisch nicht schlüssig, den Inhalt des Konzessionsantrages gesetzlich nach dem Muster der Anlage 1 zu regeln, andererseits jedoch Änderungen des gesetzlich vorgeschriebenen Musters durch Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr zuzulassen. Die Form des Konzessionsantrages sollte daher nur durch Verordnung geregelt werden.

**Zu § 49:**

Die in Abs. 1 dieser Bestimmung festgesetzte Mindeststrafe in der Höhe von S 5.000,- ist nach ha. Ansicht zu hoch. Nach



- 11 -

dieser Bestimmung müßten z.B. Fahrgäste, die mit dem Fahrer während der Fahrt mehr als nötig sprechen oder solche, die rauchen bzw. Kassetten hören (Walkman) oder das Fahrzeug mit Rollschuhen betreten, mit S 5.000,-- bestraft werden. Weiters führt die vorgesehene Mindeststrafe dazu, daß in all diesen Fällen die Verwaltungsstrafbehörden nicht mittels Strafverfügung vorgehen können, was dazu führt, daß stets ordentliche Strafverfahren durchgeführt werden müssen. Im Hinblick auf die vorgesehenen Höchststrafen wird außerdem vorgeschlagen, Ersatzfreiheitsstrafen bis zur Dauer von 6 Wochen zu normieren.

Die Festsetzung einer fixen Geldstrafe in Abs. 2 wird für un- zweckmäßig und rechtlich bedenklich erachtet. Eine Norm mit dem Inhalt, in jedem Fall S 50.000,-- als Strafe verhängen zu müssen, ist mit dem System der Strafbemessung in § 19 VStG inkompatibel. Nimmt man mit der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes an (vgl. VwGH 5. Jänner 1991, Zl. 91/04/0102), daß für die Strafbemessung nicht die Wertigkeit des geschützten Rechtsgutes, sondern das Ausmaß seiner Beeinträchtigung durch die konkrete Tat relevant ist, so dürfte die vorgesehene Gesetzesbestimmung jedenfalls auch mit dem Sachlichkeitsgebot in Konflikt kommen, weil weder das Ausmaß der mit der Tat verbundenen Schädigung oder Gefährdung derjenigen Interessen, deren Schutz die Strafdrohung dient, noch die Frage, inwieweit die Tat noch sonst nachteilige Folgen nach sich gezogen hat oder Erschwerungs- und Milderungsgründe vorliegen, nicht berücksichtigt werden können.

#### Kraftfahrlinienaufsichtsorgan:

Als Verkehrsunternehmen, das sowohl Schienenbahnen als auch Kraftfahrlinien betreibt, konnten die Wiener Stadtwerke - Wiener Linien schon öfters die Nachteile eines Fehlens von Eisenbahnaufsichtsorganen nach § 45 Eisenbahngesetz gleichgestellten Organen wahrnehmen. Die Probleme, die sich insbesondere seit der Einführung des Nachtautobusbetriebes verschlimmert haben, reichen von verstärktem Auftreten von Schwarzfahrern bis zu belästigendem und gewalttätigem Verhalten. Es wäre daher sinnvoll, analog zum Eisenbahngesetz ein

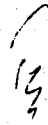


- 12 -

Organ zu schaffen, welches die Kompetenzen zur Festnahme und Vorführung vor das nächste Sicherheitswacheorgan hat. Anlässlich der Neufassung des Kraftfahrliniengesetzes sollte diese Maßnahme unbedingt in Erwägung gezogen werden.

Gleichzeitig werden 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme an das Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Für den Landesamtsdirektor:



Dr. Teynor  
Senatsrat

