



Österreichischer Städtebund

5/SN-247/ME

Rathaus
1082 Wien
Telefon 40 00

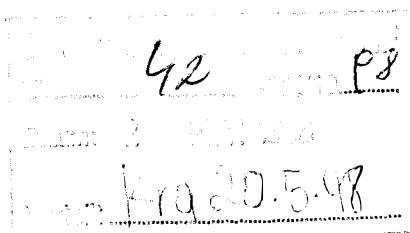
Telefax international 0043-1-4000-7135
Telefax national 01-4000-99-89980

Kraftfahrliniengesetz
zu GZ 244.017/2-II/C/14/98

Wien, 13.5.1998
Schneider/Kr
Klappe 899 95
S/Kraftfahrlinien.doc
668/622/98

An die
Parlamentsdirektion

Parlament
1017 Wien



Dr. Klausgraber

Unter Bezugnahme auf den mit Note vom 2. April 1998,
GZ 244.017/2-II/C/14/98, vom Bundesministerium für Wissenschaft
und Verkehr übermittelten Entwurf des oben angeführten
Bundesgesetzes gestattet sich der Österreichische Städtebund,
anbei 25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zu übersenden.

Dkfm. Dr. Erich Pramböck
Generalsekretär

Beilagen



Österreichischer Städtebund

Rathaus
1082 Wien

Telefon 40 00

Telefax international 0043-1-4000-7135

Telefax national 01-4000-99-89980

Kraftfahrliniengesetz
zu **GZ 244.017/2-II/C/14/98**

Wien, 13.5.1998
Schneider/Kr
Klappe 899 95
S/Kraftfahrlinien.doc
668/622/98

An das
Bundesministerium für
Wissenschaft und Verkehr

Radetzkystraße 2
1031 Wien

Die Neufassung des Kraftfahrliniengesetzes wird dem Grunde nach begrüßt, es ist jedoch festzustellen, daß die Anforderungen, die aus der Sicht der städtischen Verkehrsplanung an Kraftfahrlinien und an die Linienbetreiber zu stellen sind, im Entwurf nicht zufriedenstellend geregelt werden. Dies betrifft besonders die Voraussetzungen zur Erteilung der Berechtigungen. In diesem Zusammenhang muß auch die Einräumung einer Parteistellung an Stelle des Anhörungsrechtes für die betroffenen Gemeinden im Verfahren zur Erteilung der Berechtigung (**§ 5**) gefordert werden. Nur die Einräumung einer Parteistellung bietet ausreichend Gewähr, daß Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung einer Gemeinde bzw. orts- und verkehrsplanerische Aspekte ausreichend berücksichtigt werden. Das Gleiche gilt auch für das Verfahren betreffend die Mitbenützung von Haltestellen (**§ 34/2**), das in der Praxis beispielsweise dazu führt, daß bereits überlastete Haltestellen von Fernverkehrslinien blockiert werden.

Zu den einzelnen Bestimmungen wird wie folgt Stellung genommen:

Zu § 1 Abs. 2:

In diesem Absatz sind Definitionen enthalten, die den Kraftfahrlinienverkehr betreffen. Einer der wichtigsten Unterhalter, nämlich die Verkehrsverbünde, sind aber nicht erwähnt. Sie werden aber nach wie vor für die übergeordnete Koordination der Verkehrsangebote notwendig sein.

Zu § 1 Abs. 2 Pkt. 4:

Eine genauere Definition für Reisegepäck für den innerstädtischen Verkehr ist erforderlich. Darüber hinaus ist festzustellen, daß auch die Begriffe "Betriebsleiter" und "Leiter des Betriebsdienstes" einer Definition bedürfen.

Zu § 2 Abs. 3:

Diese Bestimmung sollte auf Unternehmen, die zu mehr als 50 % im Eigentum des Bundes, der Länder oder der Gemeinden stehen, erweitert werden.

Zu § 4 Abs. 3:

Eine innerstaatliche Bedingung sollte im Einvernehmen mit den zuständigen Organen möglich sein, gegenseitiges Einverständnis vorausgesetzt.

Zu § 5:

Siehe die in der Einleitung getroffene Aussage.

Zu § 7 Abs. 1 Z. 3:

Die "zweckmäßige und wirtschaftliche Befriedigung des in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisses" ist als Kriterium für die Erteilung einer Konzession ungeeignet. Abzustellen wäre vor allem auf die Erfüllung verkehrlicher Rahmenbedingungen und Anforderungen zur Erschließung eines Gebietes mit einer ÖPNV-Linie. Auf folgende Forderungen müßte im Gesetz abgestellt werden:

- Fahrplanangebot (Intervall-, Fahrplangestaltung usw.) entspricht dem in diesem Gebiet üblichen Standard (im städtischen Bereich z.B. dem üblichen Intervallangebot in der Stadt).
- Verpflichtung des Kraftfahrlinienunternehmens, die Bedienung ständig den sich ändernden Nachfragebedingungen anzupassen und zu optimieren (als Auflage im Bescheid).
- Verpflichtung der Konzessionsbehörde, bei Nichterfüllung dieser Forderungen die Konzession innerhalb eines Jahres zu überprüfen und gegebenenfalls einem anderen Unternehmen zu übertragen. Hierzu muß auch ein dementsprechendes Antragsrecht der Gemeinde im Gesetz verankert werden.

Sollten diese Forderungen unberücksichtigt bleiben, bestünde (wie bisher) die Gefahr, daß sich die Linienunternehmer die Konzessionen auf Jahre sichern und auf Nachfragesteigerungen zum Nachteil der Nutzer nicht reagieren. Die Kosten für eine notwendige Abhilfe müssen dann in der Regel durch die öffentliche Hand aufgebracht werden.

Zu § 7 Abs. 1 4c:

Die Frist für eine Verbesserung der Verkehrsbedienung mit 6 Monaten erscheint als zu lange - 3 Monate müßten ausreichen.

Zu § 8:

Bei der Erlangung der Konzessionen sind die innerstädtischen Kraftfahrlinien von den Nachweisen hinsichtlich Zuverlässigkeit, der fachlichen Eignung und der finanziellen Leistungsfähigkeit zu befreien, weil nach § 8 alle 5 Jahre ein Nachweis erbracht werden müßte, was einen Widerspruch zu § 2 Abs. 3 bedeutet.

Zu § 14 Abs. 2:

Die Bewilligung einer neuen Linie hat naturgemäß immer wirtschaftliche Auswirkungen auf bestehende Linien. Es müßte ein vernünftiger Konnex mit übergeordneten verkehrsplanerischen Zielvorstellungen im Sinne einer optimalen Vernetzung des ÖPNV, z.B. eines Verkehrsverbundes, gefunden werden.

Zu § 17:

Die in Abs. 2 Z. 3 formulierte Auflage sollte (besonders für städtische Bereiche) konkreter formuliert werden, z.B.: "Die Verpflichtung zur Führung einer Anzahl von Kursen, deren Intervalle, Fahrplanaufbau und Abstimmung dem Standard des in diesem Stadtgebiet bereits vorhandenen öffentlichen Linien-systems entspricht".

Zu § 17 Abs. 2:

Diese Verpflichtung kann besonders im innerstädtischen Raum durch die Verflechtung der Kraftfahrlinien und deren Anschlüsse aus physikalischen Gründen nicht immer möglich sein.

Zu § 21 Pkt. 6:

Die Verpflichtung, Fahrpläne in den Linienfahrzeugen mitzuführen, könnte bei innerstädtischen Verkehrsunternehmen unterbleiben, sofern andere organisatorische Maßnahmen (Verkaufsstellen innerhalb des Bedienungsgebietes) vorgesehen sind. Bedingt durch den täglich sich ändernden Fahrzeugeinsatz und der in innerstädtischen Bereichen meist hohen Anzahl verschiedener Linien, wäre ein großer organisatorischer Aufwand notwendig. Die Fahrgäste haben die Möglichkeit, im Gegensatz zur Region, in den zahlreichen Verkaufsbüros, Trafiken u. dgl. ihren Informationsbedarf zu decken.

Zu § 22:

Für Gemeinden wird ebenfalls ein Berufungsrecht gegen einen Konzessionsbescheid gefordert.

Zu § 24 Abs. 1:

Wenn Mehrleistungen bestellt werden und ein weiterer Konzessionsträger beauftragt wird, so ist eine wirtschaftliche Trennung der Einnahmen (Zeitkarten usw.) kaum möglich. In diesem Fall sollte es möglich sein, entweder die gesamte Linie neu auszuschreiben oder im Rahmen von Verbundvereinbarungen Leistungen auszuschreiben.

Zu § 26:

In dieser Bestimmung wird angeführt, daß die Berechtigung durch die Aufsichtsbehörde entzogen werden kann, wenn der Inhaber einer Kraftfahrlinie seinen Pflichten (§ 21) nicht nachkommt. Als weiterer Grund für einen Entzug müßte das Versäumnis des Linienbetreibers bestimmt werden, die Bedienung

ständig den sich ändernden Nachfragebedingungen anzupassen und zu optimieren (vgl. dazu die Ausführungen zu § 7 hinsichtlich des Antragsrechtes der Gemeinde).

Zu § 34 Abs. 1:

Erfahrungen haben gezeigt, daß Kraftfahrlinienunternehmen zwar Gemeindestraßen befahren, den Wünschen der Gemeinde auf Beantragung von Haltestellen beim Landeshauptmann aber nicht nachkommen. Den Gemeinden sollte daher die Möglichkeit einer direkten Antragstellung eingeräumt werden. § 34 Abs. 1 müßte lauten: "Die Festsetzung bzw. Verlegung von Haltestellen wird über Antrag des Berechtigungsinhabers oder von Amts wegen über Vorschlag einer Gemeinde, in deren Gebiet die Haltestelle zu liegen kommen soll oder bereits liegt, vom Landeshauptmann ...".

Die Kosten für die Errichtung und Erhaltung von Haltestellen wurden nicht geregelt. Diese Kosten wurden bisher von den Gemeinden übernommen. Es wird vorgeschlagen, auch die Verkehrsunternehmen zur Mitfinanzierung von Haltestellen heranzuziehen und dies gesetzlich zu verankern.

Zu § 34 Abs. 4:

Es erscheint sinnvoll, die wesentlichsten Gründe, die den Landeshauptmann zu einer bescheidmäßigen Vorschreibung veranlassen, bereits im Gesetzestext zu verankern. § 34 Abs. 4 sollte daher lauten:

"... in wirtschaftlich zumutbaren Grenzen, z.B. die Kennzeichnung von Haltestellen gem. § 27 Abs. 1 Bodenmarkierungsverordnung, die Aufstellung von Sitzbänken, Wartehäuschen udgl., nicht jedoch ...".

Zu § 35 Abs. 1:

§ 24 Abs. 1 lit. e StVO 1960 verbietet das Halten und Parken im Haltestellenbereich eines Massenbeförderungsmittels während dessen Betriebszeit. Die Betriebszeiten sind den in den Haltestellen angeschlagenen Fahrplänen zu entnehmen. Das bedeutet für den Fahrzeuglenker, daß er im Haltestellenbereich halten und sich zum Fahrplanaushang begeben muß, um die Betriebszeit ablesen zu können. Durch das Anbringen von Zusatztafeln, wie sie bei den Straßenverkehrszeichen üblich sind, würde sich das Halten zum Zwecke des Ablesens des Fahrplanes erübrigen und hätte insbesondere in Ballungszentren und auf stark befahrenen Straßen eine wesentliche Hebung der Flüssigkeit und Sicherheit des Fahrzeugverkehrs zur Folge. § 35 Abs. 1 sollte daher wie folgt ergänzt werden:

"Unterhalb des Haltestellenzeichens ist eine Zusatztafel (analog § 54 Abs. 1 StVO 1960) anzubringen, aus der die Betriebszeit ersichtlich ist. Größe und Gestaltung dieser Zusatztafel ist analog § 8 StVZVO 1995 vorzunehmen."

Zu § 37 Abs. 2:

Es ist anzunehmen, daß die angeregte Anbringung von Zusatztafeln unterhalb des Haltestellenzeichens (vgl. die Ausführungen zu § 35 Abs. 1 leg.cit.) für die Kraftfahrlinienbetreiber keine schwerwiegende Belastung bedeutet. Daher sollte im Hinblick auf die sich aus dieser Maßnahme abzeichnenden Vorteile eine möglichst rasche Umsetzung erfolgen und die Übergangsfrist für die Anbringung der Zusatztafeln möglichst kurz gehalten werden.

Zu § 38 Abs. 6:

Die Verhandlungen sollten durch Vertreter der Aufsichtsbehörde geführt werden, selbstverständlich unter Einbeziehung der jeweiligen Verbundorganisation. Damit wäre eine objektive Leitung der Konferenz gegeben.

Zu § 39 Abs. 2 Pkt. 3:

Der wirtschaftlich zumutbare Rahmen sollte miteinbezogen werden.

Zu § 43:

Die vorgesehene Bestellung eines Leiters des Betriebsdienstes, eines Betriebsleiters und eines Betriebsführers läuft jeglichen Entbürokratisierungsbestrebungen zuwider. Ferner impliziert diese Bestimmung, daß entweder der Unternehmer oder der Betriebsleiter über eine Lenkerberechtigung für die Gruppe D verfügen muß, da andernfalls ein Leiter des Betriebsdienstes bestellt werden müßte. Diese wesentliche Verschärfung der Anspruchsvoraussetzungen würde in vielen Betrieben zur Etablierung einer weiteren Leitungsposition führen und nicht unerhebliche Kosten für das Unternehmen verursachen. Angeregt wird daher, die Grenze für die Verpflichtung zur Bestellung eines Leiters des Betriebsdienstes hinaufzusetzen.

Zu § 44 Abs. 1 Pkt. 3:

Dazu wäre eine nähere Definition oder präzisere Erläuterung wünschenswert.

Zu § 44 Abs. 3 Pkt. 3:

Die Anzahl der beförderten Personen sowie deren Aufgliederung kann in Verbänden nur von den Verbundorganisationen ermittelt werden. Daher muß diese Meldung der Verbundorganisation und nicht den Verkehrsunternehmen vorgeschrieben werden.

Zu § 46 Abs. 2 Pkt. 4:

Tonwiedergabegeräte (z.B. Walkman) sollten dann erlaubt sein, wenn gewährleistet ist, daß die anderen Fahrgäste dadurch nicht belästigt werden.

Zu § 42 Abs. 2:

Das Wagenbuch muß durch einen gleichwertigen Evidenzbehelf im Wege der elektronischen Datenverarbeitung ersetzbar sein. Anmerkung: In einigen innerstädtischen Verkehrsunternehmen sind elektronische Evidenzbehelfe bereits im Einsatz.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden gleichzeitig der Parlamentsdirektion übermittelt.



Dkfm. Dr. Erich Pramböck
Generalsekretär