

ZAHL
wie umstehend

DATUM

CHIEMSEEHOF

FAX (0662) 8042 - 2164

post@legistik.land-sbg.gv.at

BETREFF
wie umstehend

TEL (0662) 8042 -

1. **Amt der Burgenländischen Landesregierung**
7000 Eisenstadt, Landhaus
2. **Amt der Kärntner Landesregierung**
9020 Klagenfurt, Arnulfplatz 1
3. **Amt der NÖ Landesregierung**
3109 St Pölten, Landhausplatz 1
4. **Amt der OÖ Landesregierung**
4020 Linz, Klosterstraße 7
5. **Amt der Steiermärkischen Landesregierung**
8011 Graz, Hofgasse
6. **Amt der Tiroler Landesregierung**
6020 Innsbruck, Maria-Theresien-Straße 43
7. **Amt der Vorarlberger Landesregierung**
6901 Bregenz, Landhaus
8. **Amt der Wiener Landesregierung**
1082 Wien, Lichtenfelsgasse 2
9. **Verbindungsstelle der Bundesländer**
beim Amt der NÖ Landesregierung
1014 Wien, Schenkenstraße 4
10. **Präsidium des Nationalrates**
1017 Wien, Dr. Karl-Renner-Ring 3
11. **Präsidium des Bundesrates**
1017 Wien, Dr. Karl-Renner-Ring 3

zur gefl Kenntnis.

Für die Landesregierung:
Dr. Heinrich Christian Marckhgott
Landesamtsdirektor

42 Datum: 26.5.98 429 26.5.98

H. Klausgraber



Für unser Land!

LEGISLATIV-

UND

VERFASSUNGSDIENST

Bundesministerium für
Wissenschaft und Verkehr
Minoritenplatz 5
1014 Wien

ZAHL
0/1-1040/25-1998

DATUM
19.5.1998

CHIEMSEEHOF
FAX (0662) 8042 - 2164
TEL (0662) 8042 - 2290
Herr Dr. Schernthaner

BETREFF

Entwurf des Kraftfahrliniengesetzes; Stellungnahme
Bezug: Do Zl 244.017/2-II/C/14/98

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zum obbezeichneten Gesetzentwurf gibt das Amt der Salzburger Landesregierung folgende Stellungnahme bekannt:

Allgemeines:

Der Gesetzentwurf kommt dem Anliegen einer Marktöffnung im Öffentlichen Verkehr bzw der Auslagerung von Verkehrskompetenzen auf die regionale Ebene nur unzureichend entgegen. Die Rolle der flächendeckend eingerichteten Verkehrsverbände ist zu wenig berücksichtigt. Wirtschaftlichen Aspekten, wie der Möglichkeit der Ausschreibung von eigenwirtschaftlichen Linien nach Ablauf der Konzession, wird zu wenig Rechnung getragen.

Zu den einzelnen Bestimmungen:

Zu § 2 Abs 3:

Die vorgesehene Befreiung von Unternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs vom Nachweis des rechtlichen Bestandes und der finanziellen Leistungsfähigkeit erscheint

AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG • LANDESAMTSDIREKTION

☒ POSTFACH 527, A-5010 SALZBURG • TELEFON (0662) 8042-0* • FAX (0662) 8042-2160 • DVR 0078182

problematisch, da diese Rechtswohltat zB auch auf alle Betreiber von öffentlichen Seilbahnen zuträfe.

Zu § 5:

Die Übernahme der Nichtigkeitsregelung des § 5 Abs 1 des Kraftfahrliniengesetzes 1952 ist zu hinterfragen. Beim Vergleich mit anderen Bestimmungen des Gewerbe- und Verkehrsrechtes fällt nämlich auf, daß dort eine Androhung der Nichtigkeit nur wegen Nichtanhörung einzelner Stellen fehlt. Wegen Nichtigkeit aufhebbar sind nach dieser Bestimmung übrigens nur Rechtsakte des Landeshauptmannes, da der Bescheid einer obersten Behörde nach § 68 Abs 4 AVG nie für nichtig erklärt werden kann.

Zu § 7 Abs 1 Z 2:

Diese Bestimmung begünstigt natürliche Personen mit österreichischer Staatsbürgerschaft insofern, als diese im Vergleich zu Staatsangehörigen anderer EU-Mitgliedstaaten keinen Wohnsitz in Österreich haben müssen.

Zu § 7 Abs 1 Z 3:

Neben der "Art der Linienführung" sollte auch die Bedienungsqualität mitberücksichtigt werden.

Zu § 7 Abs 1 Z 4:

Hier wird die Anfügung folgender lit d angeregt: "d) der beantragte Kraftfahrlinienverkehr der Landesverkehrsplanung widerspricht."

Zu § 8:

Da behördliche Fristen grundsätzlich verlängerbar sind, sollte im Hinblick auf die ausdrückliche Festlegung im § 19 auch im § 8 eine entsprechende Klarstellung erfolgen.

Zu § 9 Abs 2 Z 2:

Die Formulierung dieser Bestimmung läßt den Schluß zu, daß die Entziehung einer Taxikonzession keinen Mangel an Zuverlässigkeit darstellt.

Zu § 10:

Zu den im § 10 Abs 1 vorgesehenen Prüfungsbefreiungen wird auf die (auch nach Inkrafttreten des neuen Gesetzes offenkundig noch fortgeltende) Berufszugangsverordnung Kraftfahrlinien- und Gelegenheitsverkehr, BGBl Nr 889/1994, verwiesen. Zu § 10 Abs 4 wird auf die Bestimmung des § 14 der genannten Verordnung hingewiesen.

Zu § 11:

Da die Prüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit eines der größten Vollzugsprobleme darstellt, wird unter Hinweis auf die Bestimmung des § 2 der Berufszugangsverordnung Kraftfahrlinien- und Gelegenheitsverkehr angeregt, auch im Kraftfahrliniengesetz eine nähere Determination vorzusehen. Widrigenfalls würde es voraussichtlich zu unterschiedlichen Vollziehungspraktiken in den einzelnen Bundesländern kommen.

Zu § 16:

Hier sollte vorsorglich klargestellt werden, daß sich die Befristung auf jede Genehmigung im Sinn des § 1 Abs 3 bezieht.

Im Hinblick auf die buchhalterische Abschreibung von Bussen wäre eine Verkürzung der Konzessionsdauer auf zehn bis zwölf Jahre zu überlegen.

Zu § 22:

Nach § 22 Z 3 steht im Fall der Betriebsführerübertragung nur dem Konzessionsinhaber die Berufung offen. Die Genehmigung einer Betriebsführerübertragung nach § 23 ist jedoch ua dann zu verweigern, wenn der in Aussicht genommene Betriebsführer den im § 7 Abs 1 Z 1 und 2 angeführten Voraussetzungen nicht entspricht, also zB nicht zuverlässig oder nicht finanziell leistungsfähig ist. Es handelt sich dabei um Ablehnungstatbestände, die zweifelsfrei rechtliche Interessen des vorgesehenen Betriebsführers berühren.

Da vorwiegend nicht der Konzessionsinhaber dessen Zuverlässigkeit und finanzielle Leistungsfähigkeit beweisen könnte, sollte auch dem Betriebsführer ein Berufungsrecht eingeräumt werden.

Zu § 24:

Um "Platzhalterkurse" zu vermeiden, sollte analog zu § 23 Abs 2 der Auftragsverkehr unter einer bestimmten Eigenanteilsgröße nicht mehr möglich sein.

Zu § 29 Abs 2:

Zu dieser Bestimmung erscheint klarstellungsbedürftig, auf welche Weise ein Absehen vom Nachweis der fachlichen Eignung eines fortbetriebsberechtigten Ehegatten vorgesehen ist (Nachsichtsbescheid?). Weiters dürfte die Festlegung, daß die praktische Berufserfahrung ausschließlich auf den Betrieb des verstorbenen Berechtigungsinhabers bezogen wird, sachlich nicht gerechtfertigt sein.

Zu § 31:

Diese Bestimmung erscheint so formuliert, daß bei Vorliegen der im Abs 1 genannten Voraussetzungen ein Verlängerungsantrag selbst dann nicht abgelehnt werden könnte, wenn der Antrag zur Prüfung der sonstigen Voraussetzungen, wie insbesondere der Zuverlässigkeit, zum Anlaß genommen wurde und sich dabei eine Unzuverlässigkeit erwiesen hat.

Im übrigen darf zu dieser Bestimmung auf die Ausführungen im allgemeinen Teil verwiesen werden.

Zu § 32 Abs 1:

Zum Ausdruck "Regelbeförderungspreis" wird darauf hingewiesen, daß die unzähligen Tarifangebote der Verkehrsunternehmen den Regeltarif nur mehr als Marginale erscheinen lassen.

Zu § 38:

Zu dieser Bestimmung ist festzuhalten, daß die Verhandlungen über die Fahrplangestaltung von den Verkehrsverbundorganisationen ausgehen sollten. Das österreichische Kursbuch erscheint im Zusammenhang entbehrlich. Mit Fahrplänen vor Ort können Aktualisierungen kurzfristig erfolgen und kann den regionalen Bedürfnissen besser entsprechen werden.

Zu § 40:

In dieser Bestimmung sollte auch der Betrieb von Linientaxis mitberücksichtigt werden.

Zu § 49:

Es wird angeregt, für Verstöße gegen die Verbote des § 46 einen gesonderten Strafrahmen festzulegen, da eine Mindeststrafe von 5.000 S für derartige Delikte (zB Rauchen in öffentlichen Verkehrsmitteln) nicht angebracht erscheint.

Gleichschriften dieser Stellungnahme ergehen ue an die Verbindungsstelle der Bundesländer, an die übrigen Ämter der Landesregierungen, 25 Ausfertigungen an das Präsidium des Nationalrates und fünf Ausfertigungen an das Präsidium des Bundesrates.

Für die Landesregierung:



Dr. Heinrich Christian Marckhgott

Landesamtsdirektor