

M/SN-247/ME



**Das Land
Steiermark**

AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG

→ Abteilung Verfassungsdienst

Bearbeiter: Mag. Christian Freiberger
Tel.: (0316) 877 - 4110
Fax: (0316) 877 - 4395
E-Mail: post@vd.stmk.gv.at

Bei Antwortschreiben bitte
Geschäftszeichen (GZ) anführen

GZ: VD - 22.00-76/90-4

Ggst.: Entwurf eines Bundesgesetzes über die linienmäßige
Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen
(Kraftfahrliniengesetz - KfIG).

Graz, am 18. Mai 1998

1. Dem Präsidium des Nationalrates
Dr. Karl Renner-Ring 3. 1010 Wien
(mit 25 Abdrucken)
2. dem Kabinett des Vizekanzlers
Minoritenplatz 3. 1014 Wien
3. allen steirischen Mitgliedern des Nationalrates
4. allen steirischen Mitgliedern des Bundesrates
5. allen Ämtern der Landesregierungen
(Landesamtsdirektion)
6. allen Klubs des Steiermärkischen Landtages
7. der Verbindungsstelle der Bundesländer beim
Amt der NÖ Landesregierung
Schenkenstraße 4. 1014 Wien

42 58
8
K10 295.98

H. Klausgraber

zur gefälligen Kenntnisnahme.

Für die Steiermärkische Landesregierung

Waltraud Klasnic eh.
(Landeshauptmann)

F.d.R.d.A.

Gries - Huber



**Das Land
Steiermark**

AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG

→ Rechtsabteilung 11

An das

Bundesministerium für Wissenschaft und
Verkehr, Verwaltungsbereich Verkehr und
öffentliche Wirtschaft

Radetzkystraße 2
1031 Wien

Bearbeiter: RegRat Harald Novak
Tel.: (0316) 877-3422
Fax: (0316) 877-3427
E-Mail: post@ra11.stmk.gv.at

Bei Antwortschreiben bitte
Geschäftszeichen (GZ) anführen

GZ: VD - 22.00-76/90-4

Graz, am 18. Mai 1998

Ggst.: Entwurf eines Bundesgesetzes über die linienmäßige Beförderung
von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahrliniengesetz - KfIG).

do Zl: 244.017/2-II/C/14/98

Zum übersandten Entwurf eines Kraftfahrliniengesetzes wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Generell wird seitens des Landes Steiermark die Novellierung des gegenständlichen Gesetzes begrüßt, insbesondere was die Anpassung an neue Rahmenbedingungen anbelangt. Dies trifft insbesondere die Aufwertung der Rolle der Verkehrsverbünde unter gesetzlicher Verankerung ihrer Aufgaben wie zum Beispiel Bestellung von Kursen, die Anhörung bei Konzessionsansuchen oder die Fahrplanabstimmung. Auch die Verankerung neuer Verkehrsdienstleistungen wie Rufbus- oder Anrufsammeltaxisystem wird begrüßt.

Mit dem vorliegenden Entwurf (Beilage zu Zl: 244.017/2-II/C/14/98 vom 9. Feber 1998) wird das KfIG an die geltenden EU-Regelungen und an die geänderten Rahmenbedingungen des öffentlichen Personenverkehrs angepaßt. Dies geschieht u.a. durch die Berücksichtigung von Verkehrsverbundorganisationen beim Betrieb von Kraftfahrlinien. Kernpunkt des Gesetzes bleibt, daß der Betrieb von Kraftfahrlinien einer Konzession bedarf. Das Land Steiermark befürwortet diese Genehmigungspflicht, die die Voraussetzung für eine geordnete und koordinierte Entwicklung des Kraftfahrliniennetzes darstellt und der Bevölkerung Versorgungssicherheit garantiert. Die in den letzten Jahren in Großbritannien gemachten Erfahrungen bestätigen dies: Die Aufhebung der Konzessionspflicht führte dort zwar zu den erhofften Einsparungen an Kosten und finanziellen Beiträgen der öffentlichen Hand, gleichzeitig aber auch zu spürbaren Qualitäts- und Fahrgastverlusten infolge unkoordinierter Preise und Angebote sowie mangelhafter Informationen über Anschlüsse und Netzverbindungen.

Wesentliche Ziele bei der Neugestaltung des KfIG sind die Berücksichtigung der Verkehrsverbundorganisationen beim Betrieb von Kraftfahrlinien, die Flexibilität der Administration, die Einführung von Wettbewerb bei gemeinwirtschaftlichen Leistungen und die Erweiterung des Kraftfahrlinienvverkehrs um bedarfsgerechte Angebotsformen (Rufbus, Anrufsammeltaxi), die die wirtschaftliche Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Verkehrsmitteln auch in Schwachlastzeiten und dünn besiedelten Räumen ermöglichen sollen.

Der vorliegende Entwurf trägt diesen Zielen weitgehend Rechnung. Er weist aber aus Sicht des Landes Steiermark folgende zwei Defizite auf, ohne deren Bereinigung keine optimalen Rahmenbedingungen (keine „Funktionssicherung aus gesamtwirtschaftlichen Gründen“. Erläuterungen S. 48) gegeben sind:

- Kein Berufungsrecht der Verkehrsverbände im Genehmigungsverfahren auch bei wirtschaftlichem Schaden.
- Kein ausreichender Wettbewerb bei der Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen.

Darüber hinaus weist der vorliegende Entwurf auch legisistische Mängel auf. Dazu zählen insbesondere:

- verfahrensrechtliche Mängel (insbesondere § 20)
- Zu detaillierte Regelungen (z.B. § 36 Abs.2) sollte vermieden werden.
- Die Übergangsbestimmungen sollten am Ende des Gesetzes konzentriert werden (zB. § 37).
- Die Begriffsbestimmungen sollten generell in einer Bestimmung zusammengefaßt werden.

Zu den einzelnen Bestimmungen:

Zu § 1 In dieser Bestimmung sollte eine Legaldefinition der Begriffe „gemeinwirtschaftlich“, „eigenwirtschaftlich“ und „Bestellung“ enthalten sein.

Zu § 3 Als Konzessionsbehörde erster Instanz ist für Bundesbetriebe (ÖBB, Postbus, Bahnbus) weiterhin das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr vorgesehen. Diese Aufgabe könnte ohne wesentliche finanzielle oder personelle Mehrleistung vorteilhafterweise auch vom Land wahrgenommen werden.

Der Begriff „Aufsichtsbehörde“ hat im österreichischen Recht eine eigenständige Bedeutung. Insbesondere sind damit Behörden gemeint, die die Aufsicht bzw. Kontrolle über Selbstverwaltungskörper führen. Es sollte daher vermieden werden, diesen Begriff nun in einer völlig neuen Bedeutung, nämlich als Bewilligungsbehörde, zu verwenden. Eine neue Textierung darf dringend angeraten werden.

Zu § 9 Abs.3 Eine automatische Verständigungspflicht führt insofern zu Schwierigkeiten, als ja die zur Übermittlung verpflichteten Stellen nicht wissen, ob die den Sachverhalt verwirklichende Person eine Kraftfahrlinienkonzession besitzt oder nicht. Dies würde zu unverhältnismäßigem, zum Teil unberechtigtem, Datentransfer führen. Im Hinblick auf das Datenschutzgesetz sollte diese Bestimmung überdacht werden.

Zu § 14 Im Absatz 3 sollte in der vorletzten Zeile statt des Wortes „Kraftfahrlinie“ das Wort „Linie“ verwendet werden, da sich ein Einnahmefall auch auf eine Bahnlinie auswirken kann.

Zu § 16 und 17 Nachdem sich die Rahmenbedingungen auch im Verkehrswesen laufend ändern, wird vorgeschlagen, daß ein Bescheid unter der Voraussetzung erlassen wird, daß die Auflagen alle fünf Jahre den aktuellen Gegebenheiten angepaßt werden können.

Darüber hinaus sollte überprüft werden, ob alle im § 17 Abs.2 genannten Regelungen tatsächlich als Auflagen vollstreckbar und ausreichend bestimmt sind.

- Zu § 20 Es darf darauf hingewiesen werden, daß Abs. 1 und 2 verfahrensrechtlich eigenartige und vom AVG abweichende Regelungen enthalten. Dies insbesondere deswegen, weil nach der Textierung über den Spruch hinaus die in Z. 1 bis 5 genannten Erfordernisse zu beinhalten haben. Genau diese Erfordernisse sind aber die Inhalte des Spruches. Zu Abs. 2 darf bemerkt werden, daß § 18 Abs. 4 auch wesentliche Voraussetzung für die Erlassung eines Konzessionsbescheides und nicht nur für eine Urkunde darstellt.
- Zu § 21 Z. 6 Die Veröffentlichungspflicht für Fahrpläne und Fahrpreise sollte sich nicht nur auf das Kursbuch beziehen, sondern gerade in Entwicklung befindliche elektronische Auskunftssysteme berücksichtigen. Es sollte daher überlegt werden, daß die Veröffentlichungspflicht auch für „verkehrsübergreifende, österreichweite elektronische Fahrplanauskunftssysteme“ gelten sollte, sofern dies technisch möglich ist.
- Zu § 22 Ein Nichtverbundpartner, der eine neue Kraftfahrlinienkonzession erteilt bekommt, kann eine Einnahmenreduktion beim jeweiligen Verkehrsverbund bewirken. Daher sollte nach § 22 Abs. 2 eine neue Z. 2a angeführt werden, die folgendermaßen lautet:
„2a. den im § 5 Abs. 1 Z 10 angeführten Stellen, wenn die Entscheidung über das Ansuchen ihrer fristgerechten Stellungnahme bezüglich § 7 Z. 4b widerspricht, so lange der Verkehrsverbund den Verkehrsunternehmen im Sinne des § 7 Z. 4b die Alt-einnahmen garantiert.“
- Zu § 24 Wenn ein Besteller Geld in Verkehrsleistungen investiert, muß ihm dies zu günstigen Kosten möglich sein und nicht, wie in den Erläuterungen zu § 24 angeführt, lediglich gemäß dem Kilometersatz der unverbindlichen Tarifempfehlung des Fachverbandes der Autobusunternehmungen nach § 31 Kartellgesetz 1988. Daher soll § 24 Abs. 1 folgendermaßen lauten:
„Werden beim Konzessionsinhaber über das vorgesehene Fahrplanangebot einer Kraftfahrlinie hinaus Kurse bestellt, so kann der Besteller oder ein Aufgabenträger diese Fahrten ausschreiben und einen geeigneten Personenkraftverkehrsunternehmer namhaft machen, den der Konzessionsinhaber sodann mit der Durchführung dieser Kurse zu beauftragen hat (§ 23 Abs. 3).“
- Zu § 28 Im Abs. 1 Z. 2 wäre es nicht erforderlich, die Tatbestände lit. a und b aufzulisten, sondern ein genereller Verweis auf § 26 würde ausreichen. Warum im Abs. 2 eine eigene Widerrufsregelung getroffen wird (Z. 1) und diese Regelung nicht in Abs. 1 Z. 2 enthalten ist, ist unklar.
- Zu § 31 Es wird darauf hingewiesen, daß bei der derzeitigen Textierung eine Verlängerung nur dann möglich ist, wenn die Konzession auf 15 Jahre erteilt wird, nicht aber dann, wenn die Frist kürzer war.

Zusatz-Anmerkung

Mit dem Fachverband der Autobusunternehmer sollten Gespräche über Mindeststandards des Betriebes, der Qualität und der Arbeitsbedingungen geführt werden.

- Zu § 39 (2) Der Zweck des Verkehrsverbundes sollte um den Begriff „Fahrgastinformation“ erweitert werden. Nach § 39 fördern die Aufsichtsbehörden den Zusammenschluß der Verkehrsunternehmen in Verkehrsverbänden. Nach § 2 Abs. 2 kommt den Verkehrsverbänden die Aufgabe der Anwendung eines einheitlichen Fahrpreissystems und der Angebotsoptimierung zu. Auch diese Bestimmung wird positiv bewertet, allerdings gibt es keinen näheren Hinweis darauf, wie die Verbände unterstützt werden sollen. Ein Vorschlag dazu wäre, daß die zuständigen Landesabteilungen für öffentlichen Verkehr

- 4 -

sowie die Verkehrsverbände im Rahmen ihres Anhörungsrechtes die Bedeutung des beantragten Kraftfahrlinienverkehrs hinsichtlich der Angebotsoptimierung bewerten und in diesem Zusammenhang Vorschläge zur Genehmigung und allfälliger Auflagen bezüglich Mindestanzahl von Kursen, Herstellung von Anschlüssen und Bedienung von bestimmten Berufs- und Schülerverkehr machen, die von der Behörde zB in einem eigenen Verfahrensschrift bei der Genehmigung zu berücksichtigen sind.

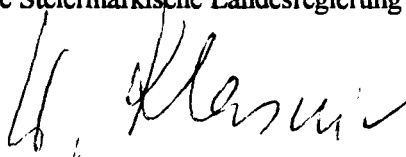
Zu § 41

Absatz 4 sollte folgenden Wortlaut haben:

„Die als Linienfahrzeuge eingesetzten Omnibusse müssen an der Fahrzeugfront und an der rechten Seite mit einer Fahrzielanzeige, am Heck und an der linken Seite zumindest mit einer Liniennummer ausgestattet sein.“

Dem Präsidium des Nationalrates werden unter einem 25 Abdrucke dieser Stellungnahme zugeleitet.

Für die Steiermärkische Landesregierung



(Landeshauptmann Waltraud Klasnic)