



12/SN-247/ME 1 von 5

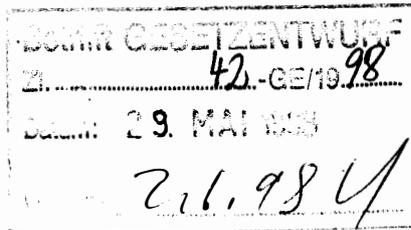
## AMT DER VORARLBERGER LANDESREGIERUNG

Zahl: PrsG-162.03

Bregenz, am 15.05.1998

(Bei Antwortschreiben bitte anführen)

An das  
Bundesministerium für  
Wissenschaft und Verkehr  
Radetzkystraße 2  
A-1031 Wien



Auskunft:  
Dr. Anton Kessler  
Tel.: 05574/511-2066

*Dr. Klausgraber*

Betrifft: Kraftfahrliniengesetz;  
Entwurf, Stellungnahme  
Bezug: Schreiben vom 02. April 1998, Zl. 244.017/2-II/C/14/98

Das grundsätzliche Anliegen des Entwurfes, das Kraftfahrlinienrecht an die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs anzupassen, wird befürwortet. Der Entwurf nimmt allerdings die berechtigte Kritik am geltenden Kraftfahrlinienrecht nur zum Teil auf. In wesentlichen Bereichen wird der Entwurf den Anforderungen, die sich aus der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den vergangenen Jahren ergeben haben, nicht ausreichend gerecht.

### Zu § 3 Abs. 1:

Nach dieser Bestimmung soll der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr Konzessionsbehörde für Kraftfahrlinien sein, die vom Bund oder einem Unternehmen mit mittelbarer oder unmittelbarer Mehrheitsbeteiligung des Bundes betrieben werden. Erfahrungen zeigen, daß diese Kompetenzlage eine möglichst unbürokratische Berücksichtigung von Interessen der regionalen Aufgabenträger nicht erleichtert. Die Ungleichbehandlung von Verkehrsunternehmen mit Bundesbeteiligung und sonstigen Unternehmen läßt sich zudem sachlich kaum rechtfertigen.

Der ebenfalls zur Begutachtung versandte Entwurf eines Nah- und Regionalverkehrsgesetzes sieht vor, daß die Planungskompetenz im Bereich des Nah- und Regionalverkehrs bei den Gemeinden und Ländern liegt und daß Ausschreibung, Bestellung und Finanzierung von Verkehrsdiensten grundsätzlich den regionalen Gebietskörperschaften obliegen soll. Unter diesen Voraussetzungen wäre es naheliegend, daß auch die konzessionsrechtliche Zuständigkeit für

alle Verkehrsunternehmen (soweit es sich nicht um Linien handelt, die Bundesländergrenzen überschreiten) bei den Ländern liegt.

Auch aus verwaltungsökonomischer Sicht wird es als wenig zielführend angesehen, daß der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr in einem Konzessionsverfahren über Fragen der Angebotsgestaltung mitentscheiden soll (z.B. durch Auflagen nach § 17 des Entwurfes) wenn sich gleichzeitig regionale Gebietskörperschaften als Aufgabenträger im Bereich des öffentlichen Verkehrs mit den gleichen Fragen der Angebotsgestaltung zu befassen haben.

Zu § 16:

Das Festhalten an der 15-jährigen Konzessionsdauer scheint nicht zweckmäßig. Das in diesem Zusammenhang vorgebrachte Argument, daß die Unternehmen im Hinblick auf die hohen Investitionskosten längerfristig disponieren können müssen, ist insoweit zu relativieren, als Investitionsentscheidungen keineswegs immer mit dem Ablauf einer Konzessionsperiode zusammenfallen. Eine Regelung mit einer unbefristeten, aber in kürzeren Zeitabständen „kündbaren“ Konzessionsdauer (selbstregulierende Verlängerung) dürfte den Anforderungen besser entsprechen. Sie wäre voraussichtlich auch mit einer deutlichen Verringerung des Verwaltungsaufwandes verbunden.

Zu § 24:

Die vorgesehene Bestimmung wird der zentralen Forderung an ein neues Kraftfahrliniengesetz, nämlich nach einer Regelung, die es den Aufgabenträgern erlaubt, Leistungen auszusprechen und damit Angebotsverbesserungen möglichst kostengünstig zu realisieren, nicht gerecht. Die vorgesehene Regelung, wonach zusätzliche Leistungen zunächst zu einem wirtschaftlich zumutbaren Entgelt beim Konzessionsinhaber zu bestellen sind, entspricht nicht der Forderung nach fairen Wettbewerbsbedingungen und läßt wesentliche Fragen zur Höhe der „zumutbaren Entgelte“ offen. Nach den Erläuterungen ist ein Entgelt dann wirtschaftlich zumutbar, wenn es etwa zumindest dem Kilometersatz der unverbindlichen Tarifempfehlung des Fachverbandes der Autobusunternehmungen nach § 31 des Kartellgesetzes 1988 entspricht. Diese Auffassung verdeutlicht die Problematik der vorgesehenen Regelung: Erfahrungen zeigen immer wieder, daß Durchschnittskilometersätze den tatsächlichen wirtschaftlichen Gegebenheiten nicht entsprechen und Kosteneinsparungspotentiale durch einen möglichst rationalen Lenker- und Buseinsatz unberücksichtigt bleiben.

- 3 -

Offen bleibt in diesem Zusammenhang auch die Frage nach der Abgrenzung von eigenwirtschaftlichem und gemeinwirtschaftlichem Betrieb, zu der auch der Entwurf des Nah- und Regionalverkehrsgesetzes keine eindeutige Klarstellung enthält.

Damit zumindest gewährleistet ist, daß ein Besteller zu möglichst geringen Kosten gemeinwirtschaftliche Leistungen erhält, sollten im § 24 Abs. 1 die Worte „zu einem wirtschaftlich zumutbaren Entgelt“ und die Worte „und ist der Konzessionsinhaber der Kraftfahrlinie, auf der diese Kurse geführt werden sollen, nicht bereit, diese Bestellfahrt auszuführen“ entfallen.

Zu den §§ 35 bis 37:

Die ausnahmslose Kennzeichnung der Haltestellen mit Haltestellenzeichen nach § 35 wird abgelehnt. Das in Vorarlberg in den letzten Jahren mit großem Aufwand ausgebaute System der Haltestellenkennzeichnung mit Haltestellensäulen und Fahrplanaushängen hat sich bewährt und ist längst Bestandteil des Erscheinungsbildes von Stadt- und Landbussystemen. Der Austausch der Haltestellenkennzeichnung würde bei den Fahrgästen auf Unverständnis stoßen und nicht vertretbare Kosten verursachen. Es müssen daher Ausnahmen von den nach §§ 35 und 36 vorgeschriebenen Haltestellentafeln vorgesehen werden.

Probleme bei der Vollziehung der Straßenverkehrsordnung, die auf das bisherigen System der Haltestellenkennzeichnung zurückzuführen wären, sind nicht bekannt geworden. Zudem ist darauf hinzuweisen, daß die Straßenverkehrsordnung Ge- und Verbote nicht nur an Straßenverkehrszeichen, sondern auch an bauliche Gegebenheit wie z. B. Ausfahrten knüpft, die weniger auffällig sind als die nach dem Vorarlberger System gekennzeichnete Haltestellen.

Zu § 40:

Das in Abs. 3 Z. 1 lit. a enthaltene Kriterium „Anmeldungen über Telefon oder Rufsäulen bei den Haltestellen“ ist zu eng und berücksichtigt nicht die technische Entwicklung.

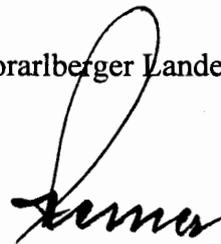
Zu § 49:

Die vorgesehenen Mindeststrafen von 5.000 S bzw. 10.000 S können zu Härtefälle führen und

- 4 -

sollten herabgesetzt werden. Im Abs. 3 sollte als vorläufige Sicherheit ein Betrag von bis zu 50.000 S eingehoben werden können.

Für die Vorarlberger Landesregierung

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Stemer', written in a cursive style.

Mag. Siegi Stemer, Landesrat

- a) Allen  
Vorarlberger National- und Bundesräten
  
- b) An das  
Präsidium des Nationalrates  
1017 Wien  
(22-fach)
  
- c) An das  
Präsidium des Bundesrates  
Dr. Karl Renner-Ring 3  
1017 Wien
  
- d) An das  
Bundeskanzleramt - Verfassungsdienst  
1010 Wien
  
- e) An alle  
Ämter der Landesregierungen  
z.H. Herrn Landesamtsdirektor
  
- f) An die  
Verbindungsstelle der Bundesländer  
beim Amt der NÖ Landesregierung  
1014 Wien
  
- g) An das  
Institut für Föderalismusforschung  
6020 Innsbruck

zur gefälligen Kenntnisnahme.

Für die Vorarlberger Landesregierung  
Der Landesamtsdirektor  
D r . B r a n d t n e r

F.d.R.d.A.  
*Gurker*