

Österreichische Bundesbahnen



Elisabethstraße 9, A-1010 Wien

Recht

15/SN-247/ME

An das
Präsidium des Nationalrates
Dr. Karl Renner-Ring 3
1010 Wien

Telefon: +43 1 5800
Telefax: +43 1 5800 25206

Ihr Zeichen / Ihre Nachricht vom / Unser Zeichen

Z.: StR-100-130-1998

Datum / Sachbearbeiter(in) / DW

Wien, am 3. Juni 1998

Betr.: Entwurf des Kraftfahrlineiengesetzes
Entwurf des ÖPNRV-G

Zi.	42	100-130-1998
Datum:	3. JUNI 1998	
Verteilt	5.6.98	JK

Dr. Klausgraber

Als Beilage übermitteln wir je 25 Ausfertigungen der Stellungnahme der Österreichischen Bundesbahnen zu den im Betreff genannten Entwürfen.

Beilagen

Für die Österreichischen Bundesbahnen:
Stab Recht:

(Dr. Nadvornik)



Elisabethstraße 9, A-1010 Wien

Recht

An das
Bundesministerium für
Wissenschaft und Verkehr

Telefon: +43 1 5800
Telefax: +43 1 5800 25206

Radetzkystraße 2
1031 Wien

Ihr Zeichen / Ihre Nachricht vom / Unser Zeichen

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

Datum / Sachbearbeiter(in) / DW
29.05.1998, Dr. Nadvornik, 35240

Betreff: Entwurf des Kraftfahrlineiengesetzes

Die Österreichischen Bundesbahnen geben zu dem vorliegenden Entwurf - gegliedert nach den einzelnen Paragraphen - folgende Stellungnahme ab:

• § 5 Abs.2.Z. 10:

Das für die Erteilung, die Änderung und Wiedererteilung von Berechtigungen vorgesehene **Anhörungsrecht auch für Verkehrsverbundorganisationen** mit Rechtspersönlichkeit, in deren Verbundraum die beantragte Kraftfahrline ganz oder teilweise fällt, wirft die Frage einer allfälligen Interessenkollision und Unvereinbarkeit auf. In den Verkehrsverbundorganisationen finden sich Vertreter der Schiene und der Straße, sodaß aufgrund mangelnder Objektivität Nachteile für die Schiene jedenfalls zu befürchten sind. Im Interesse der Gewährleistung einer optimalen Versorgung der Bevölkerung, die eines der Ziele des Gesetzes ist, muß die Schaffung von Möglichkeiten zur Vertretung von ausschließlichen Eigeninteressen zurückgedrängt werden, sodaß die Österreichischen Bundesbahnen die *Streichung* des Anhörungsrechtes für die Verkehrsverbundorganisationen fordern.

• § 13 Abs.1:

Die Annahme der **Straßeneignung von Bundesautobahnen, Bundesschnellstraßen und Bundesstraßen B** für den Kraftfahrlineienbetrieb erscheint in der Praxis problematisch, weil diese nicht immer gegeben ist. Eine *Prüfung* auch dieser Straßen erscheint im Sinne der Verkehrssicherheit jedenfalls geboten.

- § 13 Abs. 2-4:

Zur Vermeidung von unnötigem bürokratischem Aufwand und Kosten für den ÖPNV wäre es zweckmäßig, bei **Straßenrück- und -umbauten** die *Konzessionsinhaber* und die *Konzessionsbehörde* schon durch Gewährung einer *Parteistellung* in die Planungen einzubinden. Überlegenswert wäre auch die *Kategorisierung der Straßen* nach der Eignung für bestimmte Bustypen. Dadurch könnte eine leichtere Entscheidung für Straßenerhalter, Linienbetreiber und Konzessionsbehörde erreicht werden.

- § 14 :

In legistischer Hinsicht ist nicht ausreichend dargelegt, daß auch die Gefährdung des Verkehrsbereiches einer Linie des öffentlichen Eisenbahnverkehrs einen Versagungsgrund für das neue Konzessionsansuchen darstellt. In Abs.1 ist zwar noch von der Auswirkung "auf einen bereits konzessionierten öffentlichen Verkehr" die Rede, in Abs. 3 wird aber nur mehr die Auswirkung auf den Einnahmefall der "Kraftfahrline" genannt. Da es wohl die Absicht des Gesetzgebers war, daß auch bestehende Eisenbahnkonzessionen geschützt sind, ist unbedingt eine **Ergänzung auf** folgenden Wortlaut vorzunehmen: "....Betriebsführung der Kraftfahrline und **Schienenstrecke** auswirken wird."

- § 17 Abs.2:

Die **Auferlegung von Verpflichtungen** wirft insbesondere im Zusammenhang mit der VO 1191/69 idF. 1893/91 Probleme auf. Ein *ursprünglich eigenwirtschaftlich geplanter Verkehr* (Konzessionsantrag) kann durch die von der Zulassungsbehörde auferlegten Einschränkungen und Verpflichtungen, die von dieser mangels irgendwelcher diesbezüglicher Regelungen eher willkürlich getroffen werden können, durchaus *zu einem gemeinwirtschaftlichen Verkehr* werden. Dies ist umso problematischer, weil diese Auflagen dem Verkehrsunternehmen bei Antragstellung noch nicht bekannt waren. Es wäre daher jedenfalls für diesen Fall im Gesetz Vorsorge zu treffen, etwa durch *Bekanntgabe der Auflagen vor Konzessionerteilung* mit der Möglichkeit, den Antrag abzuändern oder zurückzuziehen. Auch die *Regelung der finanziellen Abgeltung* der durch die Aufлагenerfüllung entstandenen Kosten gemäß der vorgenannten Verordnung wäre denkbar.

- § 17 Abs.3:

Durch die im Gesetzesentwurf neu geschaffene Möglichkeit der **Vorschreibung von Gemeinschaftsverkehren** bei Anträgen für im wesentlichen gleichartige Streckenführung wird der Behörde ein Instrumentarium gegeben, Entscheidungen zugunsten eines Unternehmens aus dem Weg zu gehen und, auf legalem Weg sogar *willkürlich*, immer einen Gemeinschaftsverkehr vorzuschreiben.

Auch würde die Führung von Gemeinschaftsverkehren dazu führen, daß u.U. *völlig unterschiedlich strukturierte Unternehmen aufeinandertreffen*. Dies birgt insbesondere im internationalen Verkehr Risiken mit sich, weil es sich möglicherweise um Unternehmen mit ganz unterschiedlichen Kostenstrukturen und

einer völlig anders gelagerten Finanzkraft handelt, die dann aufgrund des Gesetzes gezwungen sind, auf Basis einer privatrechtlichen Vereinbarung den Verkehr gemeinsam zu führen.

Dieser Absatz sollte *ersatzlos gestrichen* werden.

- § 20 Abs.2:

Das **Mitführen der Konzessionsurkunde im Original** im innerösterreichischen Verkehr bei Übertragung der Betriebsführung und bei Auftragsfahrten stellt für das Verkehrsunternehmen in Anbetracht der zu beschaffenden Gleichschriften enorme Zusatzkosten durch Stempelmarken und Administration der Urkunden dar. Die Übertragung der Betriebsführung und die Auftragsfahrten für alle Kurse bedürfen ohnedies der Genehmigung der Aufsichtsbehörde; auch muß im Fahrplan darauf hingewiesen werden und sie sind auf einem Schild kenntlich zu machen. Die Mitführungspflicht ist daher ein bloßes Formerfordernis, das eine unerwünschte Verwaltungsbürokratie bedingt.

Die Mitführungspflicht der Urkunden sollte daher *auf den grenzüberschreitenden Verkehr beschränkt* werden.

- § 21:

Die **Einschränkung der Beförderungspflicht** für den Berechtigungsinhaber auf "soweit seine für den regelmäßigen Betrieb erforderlichen Beförderungsmittel ausreichen und nicht Umstände, die er nicht abwenden konnte und denen er auch nicht abzuhelpen vermag, die Beförderung unmöglich machen," (Z. 2) sollte ,u.U. textlich angepaßt, **auch in die Z. 1 (Betriebspflicht)** aufgenommen werden.

Z. 6 2. Satz sollte *gestrichen* werden, weil in den Busfahrplänen (Kursbüchern) die Fahrpläne konzessionsbezogen dargestellt sind, eine im Linienfahrzeug mitzuführende Haltestellenanzeige wegen des praktizierten "Kursfahrtenmix" für die Verkehrsunternehmen nur sehr kostenaufwendig gestaltet werden könnte und die Haltestellen vor dem Anhalten vom Lenker ohnedies optisch oder akustisch angekündigt werden. Auch sind die Fahrpläne in den Haltestellen auszuhängen.

- § 23 Abs.2:

Wie bisher ist für die **Betriebsführerübertragung** die Genehmigung der Aufsichtsbehörde erforderlich. Doch wurde ein **neuer Verweigerungsgrund** normiert, der eine Schlechterstellung gegenüber der bisherigen Regelung darstellt. Eine Untersagung hat nämlich zu erfolgen, wenn der Konzessionsinhaber bereits für ein Drittel der ihm konzessionierten Kraftfahrlinien die Führung der Betriebes übertragen hat oder zur Gänze im Auftragsverkehr fahren läßt. Diese Bestimmung darf *keinesfalls für einen eigenwirtschaftlich geführten Kraftfahrlinienbetrieb* gelten. Es würden sonst Unternehmen von der Beteiligung am Linienverkehr überhaupt ausgeschlossen werden. Österreichischen Verkehrsunternehmen wäre die Beteiligung an internationalen Liniennetzen, am Betrieb internationaler Kraftfahrlinien und diesbezüglich tätiger Organisationen versagt.

- § 24 Abs.2-5:

Diese Bestimmungen regeln die **Ausschreibmöglichkeit für gemeinwirtschaftliche Verkehre**. Offen bleibt die *Definition eines "gemeinwirtschaftlichen Verkehrs"*. Auch wird nicht angegeben, welche Einnahmen einem Unternehmen zugestanden werden (ähnlich den Erläuterungen zu 3 des ÖPNRV-G Entwurfes), ohne daß es sich dabei schon um gemeinwirtschaftliche Leistungsbestellungen handelt. Ohne nähere Definitionen wären alle Verkehre innerhalb von Verbänden sowie alle Verkehre für die Schüler- und Lehrlingsbeförderung - somit eigentlich der gesamte Linienbusverkehr in Österreich! - gemeinwirtschaftlich und könnte ausgeschrieben werden.

Besonders nachteilig für die Österreichischen Bundesbahnen wirken sich der *Entfall der Anhörungsrechte bei Konzessionserteilung und der Entfall der Versagegründe des § 7 Abs.1 Z.4 lit.b) und c)* aus.

Durch ausgeschriebene Linien, die ev. noch dazu zu Dumpingpreisen angeboten werden könnten (z.B. große ausländische Unternehmen), wären andere eigenwirtschaftlich geführten Verkehre, in deren Verkehrsbereich die ausgeschriebene Linie fällt (auch die Schiene!), wirtschaftlich massiv gefährdet.

Der "worst-case" könnte sein, daß durch eine zu Dumpingpreisen bestellte Linie benachbarte Linien in ihrem eigenwirtschaftlichem Bestand gefährdet und in der Folge diese selbst gemeinwirtschaftlich werden. Dann könnten auch diese Linien ausgeschrieben werden. Durch diesen skizzierten Schneeballeffekt könnte das Verkehrssubstrat ganzer Regionen und Länder zerstört werden!

Diese Bestimmungen werden daher entschieden *abgelehnt*.

- § 25:

Die Regelung der Betriebspflichtenthebung sollte einen Hinweis auf die Bestimmungen der VO 1191/69 idF. 1893/91 enthalten.

Weiters sollte mit Rücksicht auf nicht abwägbare Veränderungen der Verkehrsinfrastruktur durch das Gesetz die Möglichkeit geschaffen werden, die Verpflichtung zum Betrieb *auf die Dauer bis zu zwei Fahrplanperioden stillzulegen*. Würde der Konzessionsinhaber innerhalb dieser Ruhezeit den Betrieb nicht aufnehmen, könnte sich diese vorübergehende Betriebspflichtenthebung automatisch in eine auf Dauer und zur Gänze umwandeln.

- § 30 Abs.1:

Grundsätzlich sollte für die **Wiedererteilung der Konzession** der *Zeitraum der Betriebsführung auf 5 Jahre gesenkt* und die Einschränkung *"vor allem" gestrichen werden*.

Auch sollte diese Regelung *auf die Auftragsfahrten gemäß § 23 Abs.3 ausgedehnt* werden, weil der Konzessionsinhaber bei Auftragsfahrten weiterhin für die wirtschaftliche Gestion der Linie verantwortlich ist und den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen muß.

- § 30 Abs.2:

Die Einschränkung *"vor allem" ist zu streichen*. Den **Ersatz- und Nachfolgeverkehren** von Schienenbahnen mit öffentlicher Personenbeförderung ist bei sonst gleichem Angebot jedenfalls ein Vorrang einzuräumen.

- § 32:

Die Auswirkungen der **jährlichen Regelfahrpreiserhöhungen** - die jährlichen Erhöhungen werden von den Österreichischen Bundesbahnen jedenfalls befürwortet - auf die *Abgeltungen für die Schüler- und Lehrlingsbeförderung (FLAG) sind ungewiß*. Im Zusammenhang mit der Regelung nach dem Entwurf des ÖPNRV-G, wonach diese Abgeltungen auf einer Vereinbarung zwischen Familienministerium und den Verkehrsunternehmen bzw. den Verkehrsverbänden beruhen sollen, stellt dies einen unbefriedigenden Zustand dar. Eine gesetzliche Einbindung in den Entscheidungsprozeß bzw. die Verpflichtung des Familienministeriums, diese Regelfahrpreiserhöhungen auch anzuerkennen, ist sicher notwendig.

- § 34:

Für den Betrieb *im internationalen Kraftfahrlinienverkehr* sollte für den Kontrollfall zwingend - analog zu den Bestimmungen über das Mitführen der Konzessionsurkunden - die **Vorlagepflicht der Haltestellengenehmigungen** gesetzlich vorgeschrieben werden.

- § 35 Abs.2:

Die **Haltestellenbezeichnung** sollte auch durch *besondere drucktechnische Hervorhebung* im an der Haltestelle angebrachten Fahrplan gestattet sein, um die Kosten der Haltestellenausstattung möglichst gering zu halten; dies insbesondere im Hinblick auf Vandalismus.

- § 36 Abs.4:

Mit Rücksicht auf Erträge im nichtoperativen Bereich sollte an dieser Gesetzesstelle oder im § 38 normiert werden, daß **Werbung im Bereich des gedruckten Aushangfahrplans gestattet** ist.

- § 37 Abs. 1:

Aus organisatorischen Gründen sollte die **Frist für die Anpassung von Gemeinschaftshaltestellen auf 2 Jahre erhöht** werden.

Die *Problematik der Anbringung von mehreren Fahrplänen auf einer Säule* bei Haltestellen mehrerer Linien oder Unternehmer bleibt im Gesetz ungeregelt.

- § 38:

Ungeregelt bleibt der in der Praxis durchaus übliche Fall einer *länger als eine Fahrplanperiode* in **Gültigkeit** stehenden **Fahrplans**. In diesem Fall müßte die Pflicht zur Vorlage und Genehmigung aus Kostenersparnisgründen und im Interesse einer Verwaltungsvereinfachung entfallen.

- § 39 Abs.1:

Da trotz aller **Ausgleichsbestrebungen** auch weiterhin die wirtschaftliche Betriebsführung sichergestellt sein muß, erscheint ein *Hinweis aus § 14 Abs. 2* unerlässlich.

Auch sollte im letzten Satz die Formulierung auf ".....wie beispielsweise freiwillige Gemeinschaftsverkehre....." geändert werden, um die *zwangsweise Führung von Gemeinschaftsverkehren* nach § 17 Abs.3 von der Bestimmung *auszuschließen*.

- § 39 Abs.2 Z 1:

In der **Definition des Gemeinschaftsverkehrs** sollte auch auf die *gegenseitigen Rechte und Pflichten*, die die Partner gemeinsam wahrzunehmen haben, hingewiesen werden.

- §40 Abs.2:

Die Nutzung von Haltestellen des Kraftfahrlinienbetriebes durch das **Taxigewerbe** ist ausdrücklich auf die Zeit außerhalb der Betriebszeit des Kraftfahrlinienbetriebes einzuschränken. Der Text, abgeändert auf ".....Anrufsammeltaxis diese Haltestellen nur außerhalb der Betriebszeiten der Kraftfahrlinien und mit Billigung des Berechtigungsinhabers" wäre entschieden ÖPNV-freundlicher.

- Erläuterungen A. Allgemeiner Teil (Seite 49):

Es ist **unklar, warum die Verkehrsverbundorganisationen als Aufgabenträger bezeichnet** werden. Gemäß dem ÖPNRV-G-Entwurf ist eine Aufgabenträgerschaft der Verbände nicht zu erkennen, weil Aufgabenträger die regionalen Gebietskörperschaften sein sollen und die Verbände nur deren Erfüllungsgehilfen. Eine *Übereinstimmung der beiden Gesetzes* ist zur Vermeidung von Unklarheiten jedenfalls erforderlich.

Zusammenfassend dürfen wir festhalten, daß der vorliegende Entwurf durchaus positiv bewertet wird. Der Schwerpunkt unserer Kritik ist in unseren Ausführungen zu den §§ 14 und 24 zu sehen. Auch unsere Bemerkungen zu den §§ 23 Abs.2, 25 30 Abs.2 und 40 Abs.2 erscheinen uns als sehr wesentlich. Mit dem Ziel, eine Gewichtung der aufgezeigten Punkte vorzunehmen, wollen wir die übrigen Punkte als "Anregungen" verstanden wissen.

Für die Österreichischen Bundesbahnen
Leiterin Recht

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ergert', with a long horizontal stroke extending to the right.

(Mag. Ergert)