

KÄRNTEN

17/SN-247/ME

AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG

A - 9021 Klagenfurt

*Abteilung 2V -
Verfassungsdienst***Zahl:** Verf-622/10/1998**Auskünfte:** Dr. Glantschnig**Telefon:** (0463) 536**Durchwahl:** 30204**Fax:** 32007**e-mail:** post.abt2v@ktn.gv.at

Bei Eingaben bitte die Geschäftszahl anführen.

DVR: 0062413

Betreff:Entwurf eines Bundesgesetzes über die
linienmäßige Beförderung von Personen mit
Kraftfahrzeugen (Kraftfahrlineiengesetz - KfLG);
Stellungnahme

Zi.	42	CS
Datum:	10. Juni 1998	
Verteilt:	10.6.98	Bo

An das**Präsidium des Nationalrates***A. Klausgruber***1017 WIEN**

Beiliegend werden 25 Ausfertigungen der Stellungnahme des Amtes der Kärntner Landesregierung zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahrlineiengesetz - KfLG) übermittelt.

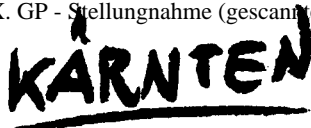
Klagenfurt, 4. Juni 1998

Für die Kärntner Landesregierung:

Der Landesamtsdirektor

Dr. Sladko

FdRdA
[Signature]

**AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG**

A - 9021 Klagenfurt

*Abteilung 2V -
Verfassungsdienst***Zahl:** Verf-622/10/1998**Betreff:**

Entwurf eines Bundesgesetzes über die
linienmäßige Beförderung von Personen mit
Kraftfahrzeugen (Kraftfahriniengesetz - KfIG);
Stellungnahme

Auskünfte: Dr. Glantschnig**Telefon:** (0463) 536**Durchwahl:** 30204**Fax:** 32007**e-mail:** post.abt2v@ktn.gv.at

Bei Eingaben bitte die Geschäftszahl anführen.

DVR: 0062413

An das

Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr

Radetzkystraße 2

1031 Wien

Zu den mit Schreiben vom 2. April 1998, GZ 244.017/2-II/C/14/98 zur Stellungnahme
übermittelten Entwurf eines Kraftfahriniengesetzes nimmt das Amt der Kärntner
Landesregierung wie folgt Stellung:

Allgemeine Bemerkungen

1. Die Überarbeitung des Kraftfahrinienrechtes entspricht einer langjährigen Forderung der Länder und der Verkehrsverbände und wird daher grundsätzlich begrüßt. Die Trennung eigenwirtschaftlicher und gemeinwirtschaftlicher Leistungen, wie sie in Anpassung an die geltenden EU-Regelungen und die geänderten Rahmenbedingungen des öffentlichen Personennahverkehrs vorgenommen wird, berücksichtigt auch die Rolle der Verkehrsverbände in einem funktionierenden System des öffentlichen Verkehrs. Es sollte in einem derartigen System den Verkehrsverbänden aber auch Möglichkeiten eröffnet werden, die Gestaltung des öffentlichen Verkehrs im Rahmen von immer wichtiger werdenden Leistungsbestellungen zu optimieren.

Nicht ausreichend berücksichtigt wurde die enge Verflechtung zwischen dem gegenständlichen Gesetzentwurf und dem Entwurf eines Bundesgesetzes über die

- 2 -

Ordnung und Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs. Dieser untrennbare Zusammenhang war auch Anlaß für das Ersuchen, die Stellungnahmefrist zum gegenständlichen Gesetzentwurf mit jener für das öffentliche Personennah- und Regionalverkehrsgesetz zu koordinieren.

2. In den Erläuterungen, im Allgemeinen Teil sind jene Ersparnisse angeführt, die durch den Entfall der Fahrplan- und Tarifgenehmigungen erwartet werden. Den insgesamt mit S 118.193,- bezifferten Einsparungen werden Mehrausgaben in der Höhe von S 1.350,- für Unfallmeldungen gegenübergestellt.

Diese Darstellung der Kostenfolgen des Entwurfes wird nicht den Anforderungen gerecht, wie sie § 14 Abs. 3 des Bundeshaushaltsgesetzes vorschreibt. In einer derartigen Darstellung sind auch die finanziellen Auswirkungen für die am Finanzausgleich beteiligten sonstigen Gebietskörperschaften offenzulegen.

Grundsätzlich ist aber zu den finanziellen Auswirkungen des Entwurfes festzuhalten, daß es auch dabei einen untrennbaren Zusammenhang zum Gesetzentwurf über die Ordnung und Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs gibt. Zum letztgenannten Entwurf wurde von den Landesfinanzreferenten das Verlangen nach Verhandlungen nach § 5 FAG 1997 gestellt. Erst wenn diese Verhandlungen geführt wurden und ein entsprechend adaptierter Entwurf eines Gesetzes über die Ordnung und Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs vorliegt, wird auch eine abschließende Beurteilung der finanziellen Auswirkungen des gegenständlichen Entwurfes möglich sein.

Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu § 2:

In Abs. 2, der den Inhalt des Konzessionsantrages vorgibt wäre in der Z 2. klarzustellen, ob die Anschrift des Hauptwohnsitzes des Konzessionswerbers oder nur eines sonstigen Wohnsitzes verlangt wird und in der Z 6. sollte wohl die Angabe jener Gemeinden verlangt werden, deren Gemeindegebiet von der Kraftfahrlinie berührt wird.

Zu § 3:

Die Differenzierung in der Zuständigkeit zur Konzessionserteilung zwischen Unternehmen die vom Bund betrieben werden oder an denen der Bund mehrheitlich beteiligt ist und sonstigen Konzessionswerbern erscheint unsachlich. Auch in diesem Zusammenhang muß auf den gleichzeitig zur Begutachtung versandten Entwurf eines Personennah- und Regionalverkehrsgesetzes verwiesen werden, der die Ausschreibung, Bestellung und Finanzierung von Verkehrsdiensten grundsätzlich den regionalen Gebietskörperschaften vorbehält; dies müßte wohl auch die Zuständigkeit zur Konzessionserteilung einschließen.

Zu § 5:

Auch in dieser Bestimmung schlägt sich die Unsachlichkeit der Differenzierung für die Konzessionserteilung nach § 3 durch. Mit Nichtigkeit bedroht sind demnach nur Entscheidungen des Landeshauptmannes, wohingegen Entscheidungen oberster Behörden nach § 68 Abs. 4 AVG nicht wegen Nichtigkeit aufhebbar wären.

Zu § 7:

In Abs. 1 Z 4 lit. c wird angeregt, die Frist für eine Verbesserung der Verkehrsbedingungen von höchstens sechs Monaten auf drei Monate zu reduzieren.

Zu § 16:

Das Festhalten an der 15-jährigen Konzessionsdauer scheint nicht zweckmäßig. Sie fördert bei den Konzessionären das Sicherheitsdenken auf Kosten der für eine effiziente Verkehrsgestaltung erforderlichen Flexibilität. Denkbar wäre auch, die Konzessionsdauer am Abschreibungszeitraum der verwendeten Fahrzeuge zu orientieren um eine entsprechende Vorausplanung zu ermöglichen und geeignete Rahmenbedingungen für Ersatz-Investitionen zu schaffen. Eine Festlegung der Konzessionsdauer mit 10 Jahren erschiene adäquat.

Zu § 18:

In Verkehrsverbänden ist es erforderlich, notwendige bzw. sinnvolle Veränderungen des Fahrtenangebotes über die Konzessionsstrecken mehrerer Verkehrsunternehmen rasch und unbürokratisch durchführen zu können. Es sollte daher den Verkehrsverbänden die Möglichkeit eröffnet werden, Maßnahmen, die Koppelungen gleichkommen, im Rahmen der Verbundverträge zu ergreifen.

- 4 -

Zu § 20:

Die in Abs. 2 verankerte Pflicht zur Mitführung des Originals der Konzessionsurkunde erscheint überzogen. Für die Kontrolltätigkeit müßte eine Kopie ausreichen, weil eine Nachprüfung auch damit jederzeit möglich ist.

Zu § 23:

Die Einschränkung in Abs. 2, daß der Konzessionär nur ein Drittel seiner Linien einem Betriebsführer übertragen oder im Auftragsverkehr vergeben darf, hat ein wesentliches Hindernis für eine sinnvolle und vorallem für die Verkehrsunternehmen wirtschaftlich notwendige Verkehrsgestaltung zur Folge. Es sollte daher die Möglichkeit eröffnet werden, in einem Verkehrsverbund auf der Basis der Verbundvereinbarung auch mehr als ein Drittel der konzessionierten Kraftfahrlinien in Betriebsführung zu übertragen oder im Auftragsverkehr zu vergeben.

Zu § 24:

Wesentlicher Zweck eines Verkehrsverbundes ist die unternehmensübergreifende Planung des Verkehrsangebotes. Diese wird je nach den finanziellen und sonstigen Möglichkeiten unterschiedliche Ausformungen und Qualitäten aufweisen.

Wenn in einem Verkehrsverbund zB. ein Grundangebot, ein Grundtakt und die für Beförderungsketten notwendigen Verknüpfungen definiert werden, müssen auch die Möglichkeiten der Umsetzung gegeben sein. Diese Umsetzungen werden in der Regel nur auf Basis einer Leistungsbestellung erfolgen können.

Eine im dargestellten Sinne erfolgte umfassende Verkehrsplanung wird die bisher von den Verkehrsunternehmen „eigenwirtschaftlich“ erbrachten Verkehrsleistungen soweit verändert, daß sie von diesem nicht mehr „eigenwirtschaftlich“ erbracht werden können oder wollen. Das Einnahmenrisiko muß daher zwangsläufig vom Verkehrsverbund übernommen werden. Diese Möglichkeit sollte den Verkehrsverbänden offen gelassen werden.

- 5 -

Zu § 32:

Bei der Festlegung der Beförderungspreise sollte auch die Möglichkeit der Durchtarifierung, also der Geltung über mehrere Kraftfahrlinien bzw. Schienenstrecken vorgesehen sein.

Zu § 34:

Die im Abs. 2 verbindlich angeordnete Ladung der Bezirksverwaltungsbehörden bzw. der Bundespolizeibehörden neben den Straßenbaulastträger, der Straßenaufsichtsbehörde und den Gemeinden erscheint überzogen. Wenn eine ausdrückliche Erwähnung dieser Entscheidungsträger unvermeidlich sein sollte, sollte deren Ladung auf den Fall des ausdrücklichen Bedarfes eingeschränkt werden.

Klagenfurt, 4. Juni 1998

Für die Kärntner Landesregierung:

Der Landesamtsdirektor

Dr. Sladko

FdRdA
