

20/SN-247/ME 1 von 16



REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Umwelt,
Jugend und Familie
Präsidialabteilung 1
Rechts- u. Budgetangelegenheiten

A-1010 Wien, Stubenbastei 5

Tel. : (01) 515 22
Fax : 7332
DVR : 0441473
Sachbearbeiter/in : Radovan
Durchwahl : 1635

An das
Präsidium des Nationalrats
Parlament
Dr. Karl Renner Ring 3
1017 Wien

Betrifft	GESETZENTWURF
Zl.	42-GE/19 98
Datum:	19. Juni 1998
Verteilt	27.6.98 ✓

Dr. Klausgraber

Wien, am 8. Juni 1998

GZ.:61 1510/16-Präs.1/98

Betrifft: Entwurf eines Kraftfahrliniengesetzes

Unter Bezugnahme auf den vom Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr mit Zl. 244.017/2-II/C/14/98, übermittelten Entwurf eines Kraftfahrliniengesetzes erlaubt sich das Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie in der Beilage 25 Ausfertigungen der Stellungnahme zum ggstl. Entwurf zu übermitteln.

Für den Bundesminister:
Thomasitz

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:
Kayfala



REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Umwelt,
Jugend und Familie
Präsidialabteilung 1
Rechts- u. Budgetangelegenheiten

A-1010 Wien, Stubenbastei 5

Tel. : (01) 515 22
Fax : 7332
DVR : 0441473
Sachbearbeiter/in : Radovan
Durchwahl : 1635

An das
Bundesministerium für
Wissenschaft und Verkehr
Radetzkystraße 2
1030 W i e n

Wien, am 8. Juni 1998
GZ.:61 1510/16-Präs.1/98

Betrifft: Entwurf eines Kraftfahr liniengesetzes

Das Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie bezieht sich auf den unter do. Zahl 144.017/2-II/C/14/98, übersandten gegenständlichen Gesetzesentwurf und nimmt dazu wie folgt Stellung:

Vorerst wird festgehalten, daß ein Gesetzesentwurf, in dem über bedeutende Mittel eines anderen Ressorts - im gegebenen Fall des Familienlastenausgleichs - verfügt wird - bereits vor der Begutachtung mit dem betroffenen Ressort abzustimmen wäre.

Grundsätzlich wird jedoch, da im bestehenden Kraftfahr liniengesetz zahlreiche Bestimmungen enthalten sind, die ein Hemmnis bei der Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs darstellen, eine umfassende Reform sehr begrüßt.

I. Grundsätzliches:

Die Novelle schreibt wieder die linienbezogene Konzessionsvergabe vor, die mit ein wesentlicher Grund für die seit Jahren bekannte und immer wieder Anlaß zu Kundenbeschwerden gebende mangelnde Koordination und Attraktivität des öffentlichen Verkehrs darstellt.

Da die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs für den Kunden nicht durch die „Linie“, sondern vor allem durch das „Netz“ an Verbindungen und Bedienungsangeboten bestimmt wird, sollte eine Reform des Kraftfahrliniengesetzes dazu dienen, von der linienbezogenen Konzession abzugehen und die Möglichkeiten für eine die Koordination und Abstimmung fördernde flächenbezogene Konzession zu schaffen.

Leider fehlen diesbezügliche Rahmenbedingungen im ggstl. Entwurf. Um eine möglichst hohe Kundeninanspruchnahme und damit sowohl ökologischen wie ökonomischen Nutzen für den Öffentlichen Verkehr zu erreichen, sollten daher in dem Gesetzesentwurf Bestimmungen aufgenommen werden, die auch die flächenbezogene Konzessionserteilung ermöglichen.

Weiters muß festgestellt werden, daß sich einzelne Paragraphen (z.B. Form, Festlegung und Anbringung der Haltestellenzeichen) mit Details auseinandersetzen, während wichtige gesetzlich zu fixierende Mindeststandards und Qualitätskriterien (z.B. Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen, Fahrgastinformation etc.) nicht festgelegt werden.

Hier sollte im Gesetzesentwurf eine Schwerpunktsetzung auf Qualitätskriterien und Mindeststandards erfolgen, während Details weggelassen werden können.

Das Kraftfahrliniengesetz sollte hier einen Rahmen vorgeben, jedoch genügend Flexibilität für lokale Gestaltungsmaßnahmen bieten.

II. Zu den einzelnen Bestimmungen im Detail:

Zu § 2 Abs. 1:

In dieser Bestimmung sollte eingefügt werden:

„Der Konzessionsantrag kann sich auf eine Kraftfahrlinie oder ein zusammenhängendes Liniennetz zur Bedienung der Verkehrsbedürfnisse einer Verkehrsregion beziehen.“

Die weiteren Paragraphen wären so zu adaptieren, daß sie einer flächenbezogenen Konzession nicht widersprechen.

Zu § 2 Abs.2 Ziff. 11:

Hinsichtlich des Fahrplanentwurfes sollte die Anforderung aufgenommen werden, daß bereits der Fahrplanentwurf mit anderen Verkehrsträgern abgestimmt worden ist und die Anschlußverbindungen mit anderen öffentlichen Verkehrslinien (Schiene, Bus, etc.) enthält.

Zu § 2 Abs. 2 Ziff. 14:

Hinsichtlich der erforderlichen Angaben über Bauart, Ausstattung und Beschaffenheit der Fahrzeuge sollten auch verpflichtend Angaben darüber gemacht werden, welche Kraftstoffe und Antriebssysteme bei den Fahrzeugen verwendet werden, um diesbezüglich die Umweltfreundlichkeit der Betriebsmittel überprüfen zu können.

Zu § 3 Abs. 2:

Aus dieser Bestimmung geht nicht eindeutig hervor, ob die Aufsichtsbehörden dabei im Einvernehmen zu entscheiden haben. Ebenso ist zu wenig klar definiert, was unter wechselseitigem Hinweis zu verstehen ist. Die gegenseitige Informationspflicht sollte präzisiert werden, ob beispielsweise auch Unterlagen zu übermitteln sind.

Zu § 4 Abs. 3:

Auch bei grenzüberschreitenden Kraftfahrlinien sollte eine Beförderung von Fahrgästen zwischen innerstaatlichen Haltestellen möglich sein, um die Attraktivität zu erhöhen. Der letzte Satz wäre daher zu streichen.

Zu § 5 Abs. 1:

Es sollten auch Organisationen, die die Interessen der Kunden (z.B. Fahrgastvertretungen und Interessensvertretungen, die ein unmittelbares Interesse an der Verkehrsgestaltung haben) vertreten, angehört werden, ebenso Schulen, Tourismus- und Umweltverbände.

Ziff. 5:

In diese Ziffer wäre einzufügen: „ die Gemeinden und Gemeindeverbände“

folgende neuen Ziffern wären anzufügen:

„ Z 11: Interessenvertretungen der Fahrgäste (Interessensverbände, die ein unmittelbares Interesse an der Verkehrsgestaltung haben)

Z 12: sonstige wichtige Verkehrsinteressenten wie Schulen, Tourismus- und Umweltverbände“

Zu § 5 Abs. 4:

Es sollte dargestellt werden, wie die Anhörung berücksichtigt wird.

Zu § 7 Abs. 1:

Es ist nicht nachvollziehbar, welcher Unterschied zwischen Bewerber und Unternehmen besteht, da sich auch ein Unternehmen um eine Konzession bewirbt. Darüber hinaus sollten auch Unternehmen die Voraussetzung der fachlichen Eignung und der Zuverlässigkeit erfüllen.

Zu § 7 Abs. 1 Ziff. 3:

Als Voraussetzung für die Erteilung der Konzession sollte auch auf die Kundenattraktivität Wert gelegt werden.

Folgende Formulierung wird vorgeschlagen:

„ die Art der Linienführung und des Bedienungsangebotes eine attraktive, kundenorientierte, zweckmäßige, wirtschaftliche und mit anderen öffentlichen Verkehrslinien (Bahn und Bus) abgestimmte Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse gewährleistet und den verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen entspricht.“

Zu § 7 Abs. 1 Ziff. 4:

Da öffentliche Interessen als Merkmal angeführt sind, wird vorgeschlagen, diese auch näher zu umschreiben, welche öffentlichen Interessen darunter zu verstehen sind.

Hinsichtlich lit. b) müßte der Begriff Gefährdung näher definiert werden und vor allem wie der Nachweis der Gefährdung zu erbringen ist und ab wann eine Gefährdung vorliegt.

Hinsichtlich lit. c) ist nicht verständlich, wie beurteilt werden soll, wann ein Vorgriff gegeben ist. Müssen dazu bereits konkrete Planungen bekannt sein oder wird erst bei Vorliegen des Konzessionsantrages angefragt, ob eine entsprechende Verbesserung geplant ist. Nach der derzeitigen Formulierung käme dies fast einem Bestandsschutz gleich, bei dem neue Konzessionswerber aufgrund dieser Bevorzugung der bestehenden Konzessionsinhaber kaum eine Chance hätten.

Zu § 7 Abs. 2:

Auch die Erfüllung von § 7 Abs. 1 Ziff. 3 muß als unbedingte Voraussetzung für die Genehmigung aufgenommen werden.

Zu § 10:

Es sollten Angaben gemacht werden, aus welchem Sachgebiet die Prüfung zur fachlichen Eignung besteht.

Als wichtige Sachgebiete wären jedenfalls für diese Prüfung explizit aufzunehmen:
„Umweltschutz, Grundzüge der Verkehrsplanung, Marketing und Mobilitätsberatung von Kunden.“

Zu § 14 Abs. 2:

Folgende Ergänzung wäre vorzunehmen:

„ liegt dann vor, wenn *das Bedienungsangebot des Öffentlichen Verkehrs* und ein Verkehrsunternehmen

Zu § 16 Abs. 1:

Die Konzessionsdauer wäre auf 10 Jahre zu beschränken, wobei in der halben Konzessionsdauer eine Evaluierung des Betriebs erfolgen sollte.

Zu § 17 Abs. 2:

Ziff. 2, 3 und 8:

Die Fahrplanabsprache und Mindestbedienung sollte ein zwingendes Erfordernis für die Konzessionserteilung sein und nicht nur als mögliche Auflage den

Konzessionsinhabern vorgeschrieben werden. Dies wäre daher in einem eigenen Absatz des § 17 festzulegen.

Die Auflagen des Abs. 2 Ziff. 5, 6 und 7 widersprechen einem attraktiven, kundenorientierten Linienbetrieb und wären jedenfalls zu streichen.

Es sollte jedoch als zusätzlicher Punkt folgende Aufлагemöglichkeit aufgenommen werden:

„Einsatz von besonders umweltfreundlichen Fahrzeugen (z.B. abgasfreie, lärmarme Antriebssysteme) und umweltfreundlichen Kraftstoffen“

Zu § 18 Abs. 2:

Dieser Absatz widerspricht einem attraktiven, kundenorientierten Betrieb und führt zu bürokratischen Hemmschwellen und Bestandsschutz. Der Absatz sollte so umgestaltet werden, daß das Koppeln und Koordinieren von Kraftfahrlinien ausdrücklich angeregt wird und keiner zusätzlichen Genehmigung bedarf.

Zu § 21 Ziff. 5 bzw. § 35:

Es wären auch Mindeststandards für die Haltestellen (Witterungsschutz, Beleuchtung, Fahrpläne, Linienpläne, Stadt- und Umgebungspläne) zu verankern.

Ziff. 5 sollte daher neu formuliert werden: *„zur Einhaltung der Vorschriften und Anforderungsprofile für die Haltestellengestaltung und Fahrgastinformationen (§§ 34, 35)“*

Zu § 21 Ziff. 6:

Ebenso sollte in Fahrzeugen und Haltestellen nicht nur der Fahrplan, sondern auch die Linienführung leicht verständlich und unter Angabe der Umsteigepunkte und korrespondierenden Bus- und Bahnlinien gut sichtbar angebracht sein:

Es sollte daher noch die Verpflichtung zu Einhaltung folgender Punkte aufgenommen werden :

„ zu enthalten. *Die Fahrpläne sind auch in den Fahrzeugen öffentlich aufzulegen und sie müssen den Anforderungen von § 38 entsprechend, alle Haltestellen und Anschlußverbindungen beinhalten.*

Sie müssen grafisch optimal und leicht verständliche gestaltet sein und die Einteilung der Fahrpläne in Tagegruppen Mo - Fr, Sa, Sonn- und Feiertag mit einem Minimum an Erklärungsbedarf und Fußnoten enthalten.

An den Fahrzeugen und an den Haltestellen sind weiters Linienpläne mit Angaben der Haltestellen und Umsteigepunkte und Anschlußverbindungen anzubringen.“

Es wäre auch festzulegen, daß sich die Verkehrsunternehmen an einer österreichweiten Fahrplanauskunftssystemerstellung und der Bereitstellung der entsprechenden Daten beteiligen.

Zu § 21 Ziff. 10:

Aufnahme einer Textänderung:

„*Regelmäßigkeit, Pünktlichkeit, Umweltfreundlichkeit und Kundenfreundlichkeit des Betriebs. Das Betriebspersonal soll auch in Umweltschutzfragen Verkehrsplanung, Kundeninformation und Marketing regelmäßig geschult werden Das Fahrpersonal ist zur entsprechenden Fahrgastinformation zu verpflichten, insbesondere zur Durchsage der Haltestellen mit Umsteigepunkten und Anschlußverbindungen, soweit dies im Fahrzeug technisch möglich ist.“*

- 1) Zu (insbesondere) § 24 des Entwurfes wird vorerst bemerkt, daß sich aus dem Familienlastenausgleichsgesetz 1967 keinerlei wie immer geartete Bestellzuständigkeit ergibt. Es wäre daher im Kraftfahrliniengesetz klarzustellen, daß in keiner Weise ein Bestellungs- oder Auferlegungsrecht des Bundesministers für Umwelt, Jugend und Familie vorgesehen ist.
- 2) Entgegen der zwingenden Vorschrift des § 39 f des Familienlastenausgleichsgesetzes 1967, wonach die für die Schülerfreifahrten und Lehrlingsfreifahrten in Betracht kommenden Tarife - sohin auch der Kraftfahrlinientarif - nur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr sowie dem Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie festgesetzt werden können, soll nunmehr der Wirtschaftskammer das Recht der Festsetzung des

Kraftfahrlnientarif es eingeräumt werden; die Wirtschaftskammer hat den Tarif lediglich anzuzeigen (§ 32 des Gesetzesentwurfes).

Dies würde dazu führen, daß der Familienlastenausgleich seinen Aufgaben unadäquate Tarife vorgesetzt bekäme, sodaß Familiengelder in zweckwidriger Weise verwendet würden. Diese Bestimmung im Entwurf ist auch durch die EU-Regelungen nicht zu rechtfertigen.

- 3) Nach § 32 Abs. 5 des vorliegenden Entwurfes hat das Verkehrsunternehmen das Entgelt auf Basis des „Regelbeförderungspreises“ zu bekommen. Unter „Regelbeförderungspreis“ ist seitens des Verkehrsministeriums stets der Einzelfahrpreis (!) verstanden worden. Darin ist neuerlich der Versuch zu sehen, gegenüber der derzeitigen Ermäßigung eine Art Sozialtarifentschädigung entsprechend dem aufgehobenen § 39c FamLAG (Abgeltung an die Eisenbahnen) durchzusetzen, wie sie erst kürzlich durch die Strukturanpassungsgesetze als artfremd und familienfeindlich abgeschafft wurde.
- 4) Würde man dem Gesetzesvorhaben folgen, so müßte außerdem anstelle der derzeitigen 50-prozentigen Ermäßigung bei Zeitkarten (Schüler) bzw. der fast 75-prozentigen Ermäßigung bei den Lehrlingen eine am „Regelbeförderungspreis“ orientierte Vollzahlung erfolgen. Der dadurch für den Familienlastenausgleich entstehende Mehraufwand wird nach Abzug (!) eines angenommenen Rabatts für Dauerkunden von 25 v.H. mit jährlich ca. 1,030 MRD S auf Basis des BVA 1999 beziffert, ohne daß damit eine Verbesserung des Preis-Leistungsverhältnisses erreicht würde; vielmehr tritt eine Verschlechterung für die Familien zufolge der Schaffung eines systemwidrigen, intergovernmentalen Transfers zu Lasten aller Familien ein.

Zu § 24 Abs. 3:

Hier wäre aufzunehmen, daß auch die Bestimmungen von § 7 Abs. 1 Ziff. 3 eingehalten werden müssen.

Zu § 25:

Eine Entlassung von der Betriebspflicht sollte nur erfolgen können, wenn ein Ersatzangebot sichergestellt ist, womit die Mindestbedienungsstandards zur Erfüllung der grundlegenden Mobilitätsbedürfnisse eingehalten werden können.

Zu § 30:

Änderung des Zeitraumes:

„ in den letzten 10 Jahren, mindestens 5 Jahre“

Zu § 31:

Änderung des Zeitraumes auf 10 Jahre.

Zu § 34:

Die Haltestellengenehmigung sollte möglichst entbürokratisiert werden. Die Genehmigungspflicht durch den Landeshauptmann sollte auf die Gemeindeebene (Bürgermeister) verlagert werden. Es sollte weiters festgelegt werden, daß bei der Haltestellengenehmigung die Erfüllung der Kundenbedürfnisse, der leichten Zugänglichkeit und Erreichbarkeit (Haltestellenabstand im Siedlungsgebiet rd. 300 m), der benutzerfreundlichen Gestaltung und Optimierung der Umsteigebedingungen geprüft werden soll.

Folgende Änderung des § 34 wird vorgeschlagen:

„ § 34 (1) vom Bürgermeister mittels Ermächtigung des Landeshauptmanns aufgrund einer und die Gemeinde sowie sonstige wichtige Verkehrsinteressenten wie sie in § 5 festgelegt sind, Im Zuge der mündlichen Verhandlung sind neben den betrieblichen Gegebenheiten insbesondere die Erfüllung der Kundenbedürfnisse, die leichte und sichere Zugänglichkeit und Erreichbarkeit der Haltestellen für die Fahrgäste, die benutzerfreundliche Haltestellengestaltung und Optimierung von Umsteigebedingungen zu prüfen.“

§ 34 Abs. 4 wird ersetzt.

Zu § 34 Abs. 4, § 35, § 36 und § 37:

Diese Bestimmungen sollten in einem Paragraphen - § 35 neu, der verpflichtende Anforderungen an die Ausgestaltung von Haltestellen und die Fahrgastinformationen enthält.- zusammengefaßt geregelt werden.

Statt einer in § 34 Abs. 4 enthaltenen Kannbestimmung zur Haltestellengestaltung und der Detailfestlegungen zum Haltestellenzeichen sollte ein Anforderungsprofil zur Haltestellengestaltung und Fahrgastinformation vorgeschrieben werden.

Die Haltestellenkennzeichnung und -gestaltung sollten einerseits einheitliche Merkmale (z.B. kreisumrundetes H bzw. Haltestellenlöffel) aufweisen, jedoch auch lokale Besonderheiten in der Gestaltungsform ermöglichen, um so den Identifikationsgrad der Kunden mit ihrem Öffentlichen Verkehr zu erleichtern.

Es sollten daher Mindestkennzeichnungsmerkmale festgelegt werden und darüber hinausgehende Gestaltungselemente nicht verboten und verbürokratisiert werden (wie in §§ 35, 36 und 37), sondern erleichtert werden. Ebenso erscheint das Werbeverbot (§§ 36 Abs. 4) hinderlich, da damit Verbesserungen der Haltestellengestaltung im Wege von Finanzierungen durch Werbungsträger hintangehalten werden. Die Übergangsbestimmungen sollten sich auf das generelle Anforderungsprofil und die Mindeststandards beziehen, aber nicht zu einer Nivellierung nach unten führen, indem heute bereits optimal gestaltete Haltestellenzeichen und Fahrgastinformationen wieder zurückgenommen und durch eine „Einheitsgestaltung“ ersetzt werden.

Grundsätzlich wird zu diesen Absätzen auch angemerkt, daß es aus Sicht des Bundesministeriums für Umwelt, Jugend und Familie wichtig ist, daß die Straßenbulasträger gemeinsam mit den Unternehmen die Verantwortung für die Ausgestaltung der Haltestellen haben. Eine entsprechende Verankerung der Verantwortlichkeiten könnte auch in den relevanten Materiengesetzen vorgenommen werden.

Folgende Neufassungen für § 35 neu wird vorgeschlagen:

„ § 35 Anforderungen an die Haltestellengestaltung und Fahrgastinformation.

(1) Die Haltestellengestaltung hat folgendem Anforderungsprofil zu entsprechen:

- 1. Leicht erkennbare Haltestellenkennzeichnung: Die Haltestellen sind durch ein von beiden Seiten auch aus größerer Entfernung, sowie bei Dunkelheit und schlechten Sichtverhältnissen gut erkennbares, quer zur Fahrtrichtung*

- angeordnetes Haltestellenzeichen inklusive Haltestellenname und Linienbezeichnung entsprechend Abs. 5 kenntlich zu machen*
- 2. Kundenfreundlichkeit : Ausreichender Witterungsschutz, Einrichtung von Wartehäuschen und Vorsorge für Warte- und Sitzgelegenheit, im Siedlungsgebiet auch für Beleuchtung, Aufstellen von Radständern*
 - 3. Optimale Kundeninformation: Fahrpläne, Linienpläne, Darstellung der Umsteigepunkte und Anschlußverbindungen, Orts- und Umgebungspläne, Fahrgasthinweise etc.*
 - 4. Optimierung der Umsteigevorgänge und Minimierung der Umsteigewege*
 - 5. leichte und verkehrssichere Zugänglichkeit für die Fahrgäste: Zebrastreifen, entsprechende bauliche Straßengestaltung zur Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs*
 - 6. verkehrssicherer Betriebsablauf und leichte Zufahrtmöglichkeit durch die Busse*
 - 7. bauliche bzw. lichtsignaltechnische (z.B. Busschleusen) Maßnahmen zur Bevorrangung des Öffentlichen Verkehrs*
 - 8. Ortsbild und Landschaftsbild*

Die Erfüllung der Anforderungen gem. Ziff. 1,3,4 obliegt den Verkehrsunternehmen (Berechtigungsträger), die Erfüllung der Anforderungen gem. Ziff. 5, 6, 7, 8 den Straßenbaulastträgern. Die Erfüllung der Anforderungen gem. Ziff. 2 obliegt zu gleichen Teilen den Unternehmen (Berechtigungsträger) und den Straßenbaulastträgern.

(2) Die Haltestellenkennzeichnung und Fahrgastinformation hat folgenden Anforderungen an die Ausstattung zu entsprechen:

- 1. Haltestellenzeichen allein stehend oder integriert in eine Haltestellensäule oder in ein Haltestellengesamtkonzept*
- 2. Haltestellen- und Linienbezeichnung als Zusatzschild oder in Kombination mit dem Haltestellenzeichen*
- 3. Fahrplanbild in ausreichender Schriftgröße und einfacher Leseart, getrennt nach Tagegruppen Mo - Fr, Sa, Sonn- und Feiertag unter Angabe der Ankunfts- und Abfahrtszeiten bzw. deren Hervorhebung im Fahrplanbild sowie Angaben der gesamten Fahrtstrecke und der Fahrzeiten und Hinweise auf*

*Umsteigemöglichkeiten , Angabe der Anschlußverbindungen sowie
Taxidienste und Rufbusse*

- 4. Linienplan mit Angabe der Streckenführung und Umsteigepunkte sowie
Taxidienste und Rufbusse*
- 5. Informationen über Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen für
Fahrgäste (Tarif, besondere Angebote, Umleitungen etc.)*
- 6. Hinweise auf Umsteigemöglichkeiten zu anderen öffentlichen Verkehrsmitteln*
- 7. Hinweise auf Bedienung durch Rufbusse oder Anrufsammeltaxi*
- 8. Umgebungsplan und allgemein nützliche Hinweise (Bahnhöfe und andere
Haltestellen, Behörden, Ärzte, Gaststätten, Wanderwege etc.)*

*Zusätzlich zur Fahrgastinformation an der Haltestelle sind vom
Verkehrsunternehmen geeignete Fahrplaninformationsmaßnahmen
insbesondere rechtzeitig vor dem Wechsel der Fahrplanperiode durchzuführen
(z.B. Verteilung von Taschenfahrplänen, Marketingmaßnahmen, Ankündigung in
den regionalen Medien, etc.)*

*(3) Aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen und zur Hebung der Attraktivität
des Öffentlichen Verkehrs können den Unternehmen zusätzliche Auflagen zur
Ausgestaltung von Haltestellen vorgeschrieben werden, nicht jedoch
straßenbauliche und straßenerhaltende (z.B. Schneeräumung) Maßnahmen. Auf
die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Unternehmen ist Bedacht zu nehmen.
Aus verkehrstechnischen und umweltpolitischen Gründen und zur Hebung der
Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs können auch zusätzliche Auflagen zur
baulichen Ausgestaltung der Haltestellen vorgeschrieben werden.*

*(4) Die Haltestellenausrüstungen sind seitens des Unternehmens regelmäßig zu
kontrollieren. Die Haltestellen sind in einem verkehrssicheren und
benutzerfreundlichen Zustand zu halten. Insbesondere ist die Lesbarkeit und
Aktualität der Fahrgastinformation zu gewährleisten. Die straßenbaulichen
Erhaltungs- und Wartungsmaßnahmen wie z.B. Maßnahmen zur
Straßenreinigung, Spritzschutz und Schneeräumung sind seitens der
Straßenbaulasträger durchzuführen.*

(5) Das Haltestellenzeichen hat folgende Symbole in einer auch aus größerer Entfernung und bei schlechten Sichtverhältnissen und Dunkelheit gut erkennbarer Schriftgröße zu enthalten:

1. „Scheibe“ mit einem kreisbandumrandeten „H“ (Abb. 1)
2. „Löffel“ in Form eines umrandeten Schildes mit einem „H“ am kreisförmigen Ende (Abb. 2)
3. Haltestellenname
4. Linienbezeichnung
5. Logos der Verkehrsunternehmen und der Verkehrsverbünde

Haltestellenname und Linienbezeichnung können als Zusatzschild oder in Kombination mit Scheibe oder Löffel angebracht werden. Das Haltestellenzeichen kann alleinstehend (Scheibe oder Löffel) auf Masten, Bauwerken, Wartehäuschen (beidseitig) integriert in eine Haltestellensäule, in andere Gestaltungselemente der Haltestelle oder ein Fahrgastinformationssystem aufgestellt bzw. angebracht werden.

Die Haltestellenzeichen sind mit wetterbeständiger Farbe oder reflektierendem Material (wenn von außen beleuchtet) oder selbstleuchtend herzustellen.

Der Unternehmer hat nach Erlöschen der Berechtigung sowie an aufgelassenen Haltestellen die Haltestellenzeichen zu entfernen, beziehungsweise sie bei vorübergehender Betriebseinstellung als ungültig zu kennzeichnen.

(6) Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes in Verwendung stehende Haltestellen haben spätestens 5 Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes den Anforderungsprofilen gemäß Abs. (1) bis (5) zu entsprechen. Der Vollzug dieser Vorschriften ist von Berechtigungsinhabern dem Landeshauptmann sowie dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr, wenn diese Aufsichtsbehörde sind, zu melden.

Zu § 38 Abs. 3:

Folgende Neufassung von Ziffer 3 wäre vorzunehmen:

„Darstellung der beabsichtigten Kurse und der Fahrzeiten sowie der Umsteigehaltestellen und Anschlußverbindungen zu anderen öffentlichen Verkehrsmitteln in einem für die Kunden leicht verständlichen nach Tagesgruppen Mo-Fr, Samstag, Sonn- und Feiertagen dreigeteilten Fahrplanbild. Weitergehende Verkehrszeitenregelungen und Hinweise auf Fahrstreckenänderungen, Nichtbedienung von einzelnen Haltestellen, Eilkursführungen etc. sind durch leicht verständliche Symbole und Zeichen ersichtlich zu machen. Allfällige Halte- und Bedienungsverbote sind anzuführen. Das Bedienungsangebot hat dabei als Minimum die Mindestbedienungsstandards für den Öffentlichen Verkehr, wie er durch Verordnung des BMWV festgelegt wird, zu erfüllen.

Zu § 38 Abs. 5:

Folgende Änderung wird vorgeschlagen:

„Die Gestaltung der Fahrpläne hat jeweils vor Beginn der Fahrplanperiode unter Einbeziehung..... der im § 5 Abs. 1 angeführten Stellen, mit den Fahrgastorganisationen, den Tourismus- und Umweltverbänden sowie unter Einbeziehung von Interessensvertretungen, die ein unmittelbares Interesse an der Verkehrsgestaltung haben, zu erfolgen. Verkehrswünsche sind entsprechend ihrer verkehrs- und umweltpolitischen Bedeutung aufzunehmen. Auf die wirtschaftliche Situation der Unternehmen ist Bedacht zu nehmen.

Zu § 41 Abs.4:

Folgende Ergänzung sollte vorgenommen werden:

„.... an der Fahrzeugstirnfront, an der Fahrzeugseite und der Rückfront mit einer Fahrzielanzeige (für Fahrziel und Liniennummer) ausgestattet sein, die die Lesbarkeit des Fahrziels auch bei größerer Entfernung und bei Dunkelheit, Nebel und schlechten Witterungsverhältnissen gewährleistet.“

Neuer Abs. 5 in § 41:

„In den Fahrzeugen ist eine optimale Information für den Fahrgast sicherzustellen, insbesondere sind die Fahrpläne öffentlich aufzulegen, sowie Linienpläne mit Angabe der Haltestellen, Umsteigepunkte und Anschlußverbindungen in gut lesbarer Form im Fahrzeug anzubringen. Die Fahrzeuge wären auch mit optischen Haltestellenankündern auszustatten.“

Zu § 48:

Eine neue Ziffer 5 sollte folgendermaßen aufgenommen werden:

„Die nähere Definition der Mindestbedienungsstandards für das Bedienungsangebot des Kraftfahrlinienverkehrs hat in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie, den Bundesländern, Gemeindeverbänden, Verkehrsverbänden und Verkehrsunternehmen sowie unter Einbeziehung von Interessensvertretungen, die ein unmittelbares Interesse an der Verkehrsgestaltung haben, Fahrgastvertretungen und sonstigen wichtigen Verkehrsinteressenten (Tourismusverbände und Schulen) zu erfolgen.

Die Einbindung von Tourismusverbänden und Schulen soll deshalb erfolgen, da sie in der Lage sind, die ihren Bedürfnissen entsprechenden Angebote zu machen.

Die oben angeführten erheblichen Kritikpunkte ergeben, daß dem Gesetzesentwurf in der vorliegenden Fassung vom Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie nicht zugestimmt werden kann.

Für den Bundesminister:
T h o m a s i t z

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Kriegelböck