

**AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG**

Abteilung 2V – Verfassungsdienst

**Betreff:**

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahriniengesetz – KfIG) geändert wird; Stellungnahme

Datum: **15. November 2010**Zahl: **-2V-BG-6668/3-2010**

(Bei Eingaben bitte Geschäftszahl anführen!)

Auskünfte: Dr. Glantschnig

Telefon: 050 536 – 30201

Fax: 050 536 – 30200

e-mail: post.abt2V@ktn.gv.at

**An das  
Präsidium des Nationalrates  
E-mail: [begutachtungsverfahren@parlament.gv.at](mailto:begutachtungsverfahren@parlament.gv.at)**

**1017 WIEN**

Beiliegend wird eine Ausfertigung der Stellungnahme des Amtes der Kärntner Landesregierung zum Entwurf einer Novelle zum Kraftfahriniengesetz, übermittelt.

**Anlage**

Für die Kärntner Landesregierung:

Dr. Glantschnig

**AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG**

Abteilung 2V – Verfassungsdienst

**KÄRNTEN****Betreff:**

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahrliniengesetz – KfllG) geändert wird; Stellungnahme

Datum: **15. November 2010**Zahl: **-2V-BG-6668/3-2010**

(Bei Eingaben bitte Geschäftszahl anführen!)

Auskünfte: Dr. Glantschnig

Telefon: 050 536 – 30201

Fax: 050 536 – 30200

e-mail: post.abt2V@ktn.gv.at

An das  
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

E-Mail: st7@bmvit.gv.at

Zu dem mit do. Schreiben vom 20. Oktober 2010, do. GZ BMVIT-244.017/0024-II/ST7/2010 zur Stellungnahme übermittelten Entwurf einer Novelle zum Kraftfahrliniengesetz, nimmt das Amt der Kärntner Landesregierung wie folgt Stellung:

**Grundsätzliche Bemerkungen:**

Die geplante Novelle wird hinsichtlich der Vereinbarkeit des Kraftfahrlinienrechts mit dem Vergaberecht begrüßt. Im Speziellen sind die Ermöglichung der Harmonisierung von Konzessionslaufzeiten, die Feststellung der Straßeneignung gemäß § 7 Abs. 1 Z 4 lit. a vor Einleitung des Vergabeverfahrens oder einer Direktvergabe, die Beseitigung einer möglichen Konkurrenzierung nicht-kommerzieller Verkehre durch kommerzielle Verkehre sowie die Anpassung der Konzessionsdauer an die maximal zulässige Vertragsdauer gemäß der 00VO 1370/2007 positiv hervorzuheben.

**Dennoch gibt die Novelle Anlass zu nachfolgenden Bemerkungen:****zu Z 12 (§ 8 Abs 1):**

Gemäß der Neufassung des Absatz 1 ist von der Aufsichtsbehörde unter anderem das Vorliegen der finanziellen Leistungsfähigkeit bescheidmäßig festzustellen. Dazu ist zu bemerken, dass die finanzielle Leistungsfähigkeit im Gegensatz zur Zuverlässigkeit nicht abstrakt bestätigt werden kann, sondern immer nur im Hinblick auf die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge (vergleiche dazu § 2 Abs 2 Z 1 Berufszugangsverordnung Kraftfahrlinien- und Gelegenheitsverkehr). Die Aufsichtsbehörde kann daher eigentlich nur bestätigen, dass die finanzielle Leistungsfähigkeit für eine vom Konzessionswerber

anzugebende Anzahl der Fahrzeuge ausreichend ist. Sollten ein Unternehmer auf Grund zusätzlich erteilter Konzessionen eine höhere Anzahl von Fahrzeugen einsetzen müssen, wäre eine erneute Prüfung erforderlich, da ein entsprechend höherer Betrag nachgewiesen werden muss. Die Neufassung des Absatz 1 sollte daher klarer formuliert werden.

**zu Z 39 (§ 37 Abs. 3):**

Begrüßt wird, dass die Möglichkeit einer kürzeren Konzessionsdauer zur Erreichung einer Harmonisierung der Linien innerhalb eines Bündels nun ausdrücklich in § 15 Abs. 1 lit. b vorgesehen wird. Zu undefiniert ist jedoch die Bestimmung in § 37 Abs. 3 auf die in der e.g. Bestimmung verwiesen wird. Denn nach dieser Bestimmung haben die Aufsichtsbehörden bei ihren Maßnahmen zur Erreichung der Planungsziele die Interessen der Personenkraftverkehrsunternehmer *in angemessener Weise* zu berücksichtigen.

Grundsätzlich wird der Auffassung zugestimmt, dass bei der Entscheidung über die Konzessionsdauer auch die Interessen des Unternehmens berücksichtigt werden müssen.

Wird dies jedoch ausdrücklich im Gesetz geschrieben, steht zu befürchten, dass jeder Bescheid der eine kürzere als die beantragte Konzessionsdauer vorsieht, vom betroffenen Verkehrsunternehmen mit der Begründung angefochten wird, dass dessen Interesse nicht „angemessen“ berücksichtigt wurden. Das kann zu einer unzumutbaren Rechts- und Planungsunsicherheit für den Aufgabenträger führen. Es wird daher vorgeschlagen, diese Ergänzung zu streichen oder zumindest klar zu stellen, dass sich die Konzessionsdauer nicht an die wirtschaftlichen Dispositionen des Unternehmens zu richten hat.

**Notwendige Änderungen, welche in diese Novelle aufgenommen werden sollten**

Diese Novelle sollte zum Anlass genommen werden, nachfolgende Änderungen im Kraftfahrliniengesetz vorzunehmen, um dieses praxisgerechter zu gestalten:

**Regelung der Zuverlässigkeit in § 9 Abs 2:**

Es ist sachlich nicht nachvollziehbar, dass die Zuverlässigkeit von Personenkraftverkehrsunternehmern im Hinblick auf gerichtliche Verurteilungen im Kraftfahrliniengesetz anders geregelt ist, als im Gelegenheitsverkehrs-Gesetz, zumal hier dieselbe gemeinschaftsrechtliche Vorschrift umgesetzt werden soll. Es wird daher angeregt, den § 9 Abs 2 Z 1 KflG dem § 5 Abs 3 Z 1 GelverkG anzugleichen.

**Benennung eines Betriebsleiters gemäß § 10 Abs 5:**

Sollte das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie an der Rechtsmeinung festhalten, dass die Genehmigung der Bestellung eines Betriebsleiter-

Stellvertreters vorzunehmen ist, sollte diese Novelle zum Anlass genommen werden, den Begriff des Betriebsleiter-Stellvertreters ins Gesetz aufzunehmen und die Voraussetzungen für die Genehmigung seiner Bestellung festzulegen.

#### **Konzessionsurkunde gemäß § 19 Abs 2:**

Die Beurkundung einer Konzession für innerstaatliche Kraffthahrlinien sollte durch eine Mitführungspflicht des Konzessionsbescheides ersetzt werden. Einerseits werden die Inhalte der Konzessionsbescheide immer umfangreicher (genaue Streckenbeschreibung, Genehmigung des Einsatzes von PKW, Rufbussen, Koppelungen), andererseits ist die Ausstellung einer „klassischen“ Konzessionsurkunde nicht mehr zeitgemäß und auch nicht erforderlich, vergleiche dazu etwa im Gewerberecht die Ausstellung eines Registerauszuges anstelle der Ausstellung einer Konzessionsurkunde.

#### **Neuregelung des § 27:**

Im Zuge der Neuformulierung des § 27 Z 3 sollte das KfVG um eine Bestimmung ergänzt werden, die es der Aufsichtsbehörde erlaubt, für den Fall, dass eine rechtzeitig beantragte Wiedererteilung einer Kraffthahrlinie ohne Verschulden des Antragstellers nicht vor Ablauf der Konzessionsdauer vorgenommen werden kann, die bestehende Konzession für einen befristeten Zeitraum ohne vorheriges Ermittlungsverfahren wiederzuerteilen. Derzeit muss die Aufsichtsbehörde auf den § 57 AVG zurückgreifen, was den Nachteil mit sich bringt, dass es sich auf Grund dieser Bestimmung um unaufschiebbare Maßnahmen bei Gefahr im Verzug handeln müsste, was bei der Erteilung einer Kraffthahrlinie schwer argumentierbar ist.

#### **Einführung einer Flächenkonzession**

Dem Kraffthahrliniengesetz fehlt nach wie vor eine gesamtheitliche, alle Verkehrsträger und –formen einbeziehende, für einen effizienten Öffentlichen Verkehr jedoch notwendige Sichtweise. Bei der Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Sinne der VO 1370/2007 sieht der Gesetzgeber keine Flächenkonzession vor, sondern müssen die Kraffthahrlinien einzeln konzessioniert werden. Kommt zusätzlich ein Anrufsammeltaxi zum Einsatz bedarf es darüber hinaus einer gesonderten Genehmigung der zuständigen Behörde nach dem Gelegenheitsverkehrsgesetz. Mit der Schaffung einer Flächenkonzession kann mit einem einzigen Bescheid die Genehmigung der Strecken im Kraffthahrlinienverkehr als auch die Bedienung durch alternative Bedienungsformen (insbesondere Rufbus und Anrufsammeltaxi) in einem vorgegebenen abgegrenzten Gebiet durchgeführt werden. Dies ist insbesondere für die Konzessionierung jener Verkehrsdienste innerhalb von Verkehrsregionen sinnvoll, die Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne der VO 1370/2007 sind.

Die Flächenkonzession führt somit nicht nur zu einer Vereinfachung des Verwaltungsverfahrens sondern trägt darüber hinaus dazu bei

- den Einsatz flexibler Bedienungsformen zu erleichtern,
- die Betriebs- und Gemeinkosten zu senken,
- die Erlöse der Verkehrsunternehmen zu sichern und zu verbessern und dadurch
- die Aufwendungen der Aufgabenträger für Ausgleichszahlungen zu reduzieren.

Die langjährige Forderung des Landes Kärnten und der Verkehrsverbund Kärnten GmbH nach einer Ermöglichung der Erteilung einer Flächenkonzession insbesondere im Zusammenhang mit der Erteilung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages für ein bestimmtes Streckennetz oder für ein Gebiet bleibt daher weiterhin aufrecht.

Eine Ausfertigung dieser Stellungnahme wird unter einem dem Präsidium des Nationalrates elektronisch übermittelt.

Für die Kärntner Landesregierung:

Dr. Glantschnig