



Amt der Tiroler Landesregierung

Verfassungsdienst**Dr. Gerhard Thurner**

Telefon 0512/508-2212

Fax 0512/508-2205

verfassungsdienst@tirol.gv.at

DVR:0059463

An das
Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

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

Geschäftszahl Präs.II-1388/52

Innsbruck, 14.11.2010

Zu GZ. BMVIT-244.017/0024-II/ST7/2010 vom 20. Oktober 2010

Zum übersandten Entwurf einer Novelle zum Kraftfahrliniengesetz wird folgende Stellungnahme abgegeben:

I. Allgemeines

Wie aus den Erläuterungen zum Entwurf hervorgeht, ist das Kraftfahrliniengesetz ein sogenanntes „Aufsichtsgesetz“. Bei der Vollziehung des Kraftfahrliniengesetzes liegt der Schwerpunkt der Prüfung der öffentlichen Interessen im Bereich Verkehrssicherheit/Verkehrstechnik, konkret in der Beurteilung der Eignung der Verkehrsstrecken oder der Sicherheit der Fahrgäste an Haltestellen. Zusätzlich kommt der Behörde auch eine Beurteilung verkehrsplanerischer Aspekte zu. Teilweise sind auch schon im bestehenden Gesetz gewisse wirtschaftliche Aspekte zu beurteilen.

Mit dem vorliegenden Entwurf soll dem betriebswirtschaftlichen Aspekt (aus der Sicht des Verkehrsunternehmens) sowie der allgemein volkswirtschaftlichen Betrachtung von öffentlichen Verkehren (bestmöglicher Einsatz öffentlicher Gelder) verstärktes Augenmerk geschenkt werden. Diese neue Ausrichtung bedingt allerdings nicht nur einen höheren Prüfaufwand für die Behörde, sondern auch neue Herausforderungen, da mit dem derzeitigen Personalstand diese Aspekte nicht mehr beurteilt werden können. Bekanntlich fließen enorme Mittel in die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, einerseits zur Absicherung des Bestandsverkehrs und andererseits in die Ausweitung des Angebots durch zusätzliche Verkehrsbestellungen (Bestellverkehr). Es handelt sich aufgrund des gemeinwirtschaftlichen Ausgleichs somit um nicht kommerzielle Verkehre. De facto ist die gängige Praxis in Österreich jene, dass regelmäßig diese Verkehre nicht ausgeschrieben werden, vielmehr eine Vergabe im Wege einer Dienstleistungskonzession erfolgt, insofern findet schon heute § 23 KfIG keine Anwendung. Die Behörde muss daher eigentlich vom Vorliegen eigenwirtschaftlicher Verkehre/kommerzieller Verkehre ausgehen.

II. Zu einzelnen Bestimmungen wird bemerkt:

Zu Z. 5 (§ 2):

Zu Abs. 4:

Da in Österreich bislang kaum Ausschreibungen durchgeführt werden, in Tirol das System der Dienstleistungskonzession angewendet wird, dürfte diese Bestimmung kaum zum Tragen kommen. Die Zielrichtung dieser Bestimmung scheint nicht klar. Nach den Erläuterungen soll ein effektiver Einsatz der öffentlichen Mittel angestrebt werden, insbesondere sollen Parallelverkehre vermieden werden. Es lässt sich allerdings nicht erschließen, ob die Behörde durch die Vorlage des Verkehrsdienstvertrages (VDV) im Rahmen des Konzessionsverfahrens den bestmöglichen Einsatz von öffentlichen Mitteln etwa zur Vermeidung von Parallelverkehren prüfen soll. Sollten mit dieser Verpflichtung zur Vorlage des VDV jedoch zentrale bzw. generelle Ziele verfolgt werden, so müsste die Verweisung auf § 23 Abs. 3 entfallen. Die Vorlage des VDV könnte für die Behörde im Hinblick auf die Abstimmung der Dauer der Konzession mit der Betrauung im Vertrag relevant sein. Diesbezüglich müsste aber § 15 ergänzend zum vorliegenden Entwurf einen Tatbestand beinhalten, der die Dauer des Konzessionsbescheides an die Laufzeit des Vertrages bindet. Die derzeitige Regelung sieht dies aber nicht vor. Hingegen endet gemäß § 27 die Berechtigung im Falle einer Beendigung des VDV.

Es sollte auch klar geregelt werden, inwiefern der VDV, der nach den Erläuterungen „maßgeblich für den Konzessionsinhalt“ sein soll, von der Behörde zu prüfen ist. Gegenüber der derzeitigen Vollziehungspraxis, wonach vom Verkehrsunternehmen zunächst die Konzession erwirkt wird und erst in der Folge regelmäßig die Bestellung des Verkehrsdienstes erfolgt, stellt dies eine Änderung in der zeitlichen Abfolge dar, da nunmehr bereits mit dem Konzessionsantrag der VDV abgeschlossen sein muss.

Zu Abs. 5:

Nach den Erläuterungen zu Abs. 5 hat die Behörde bei kommerziellen Verkehren zu prüfen, ob kommerzielle Verkehre auch in Zukunft ohne gemeinwirtschaftliche Zuschüsse betrieben werden können. „Wenn die zuständige Behörde zur Ansicht kommt, dass Strecken oder Linien ohne Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln auf Dauer nicht wirtschaftlich geführt werden können und daher bestellt werden müssen, so ist sie verpflichtet, spätestens ein Jahr vor Einleitung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens oder ein Jahr vor der Direktvergabe diesbezügliche Informationen im Amtsblatt der EU zu veröffentlichen“. Es ist wohl davon auszugehen, dass „zuständige Behörde“ nicht die Kraftfahrlinienbehörde, sondern die mit der Bestellung von Verkehren zuständige Einrichtung – konkret die Verkehrsverbände – sein soll.

Zu Z. 11 (§ 7):

Zur Beurteilung einer ernsthaften Beeinträchtigung eines bestehenden (nicht-kommerziellen) Verkehrsdienstes hat die Behörde alle relevanten Informationen, insbesondere auch jene bei der noch zu benennenden Stelle nach § 30a ÖPNRV-G einzuholen. Diese wesentlich weitergehende Prüfpflicht verpflichtet die Behörde zur Informationsbeschaffung, was einen zusätzlichen Verwaltungsaufwand bewirkt.

Zu Z. 12 (§ 8):

Wenngleich die Behörde heute schon die Plausibilität dieser Nachweise prüfen muss, so geht die vorgesehene Änderung doch weit über die bisherige Verpflichtung der Behörde hinaus. Überdies erfordert diese Prüftätigkeit eine betriebswirtschaftliche Ausbildung und spezifische Kenntnisse in dieser Branche.

Zu Z. 20 (§ 14):

Die Beurteilung der Unterlagen, insbesondere des Erfordernisses zusätzlicher Ausgleichszahlung, erfordert spezifische betriebswirtschaftliche Kenntnisse.

Zu Z. 21 (§ 15):

Die Dauer der Konzession sollte auch von der Dauer des VDV abhängig sein (siehe § 27 Z. 6).

Einen speziellen Fall stellt die Anwendung des Art. 4 Abs. 3 zweiter Satz der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (PSO-Verordnung) dar, wonach auch eine längere Konzessionsdauer (10/15 Jahre) möglich ist, wenn der Verkehrsdienst mehrere Verkehrsträger umfasst und der Anteil der Eisenbahn mehr als 50 % des Werts der betreffenden Verkehrsleistung ausmacht. Ein möglicher Anwendungsfall könnte sich bei den Zillertaler Verkehrsbetrieben ergeben, da die Schienen- und Busleistung als eine Einheit gesehen werden könnte.

Zu Z. 26 (§ 23):

Die Regelung ist überaus kompliziert, im Prinzip wird nun zusätzlich zum Vergaberecht auch auf die PSO-Verordnung hingewiesen. Neu ist nun, die bei sonstiger Nichtigkeit geforderte Übereinstimmung der Konzessionsdauer und des Betriebsprogramms mit dem Vertrag der Verkehrsbestellung. Was unter „Betriebsprogramm“ zu verstehen sein soll, bleibt unklar.

Im Abs. 3 sollte der Ausschließungsgrund nach § 7 Abs. 1 Z. 4 lit. c aufgenommen werden.

Zusammenfassung:

Der Entwurf enthält zum Teil komplexe Regelungen, deren Auswirkungen nicht wirklich absehbar sind. Es ist davon auszugehen, dass der Vollziehungsaufwand für die Behörde steigen wird, weil in besonderem Maße betriebswirtschaftliche Spezialkenntnisse erforderlich sein werden; somit ist auch die Feststellung in den Erläuterungen, wonach keine finanziellen Auswirkungen für die Gebietskörperschaften gegeben seien, unzutreffend.

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

Für die Landesregierung:

Dr. Liener
Landesamtsdirektor