



Das Land Steiermark

AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG

→ Verkehrsrecht

Fachabteilung 18E

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

Bearbeiter: Dr. Peter Weiß
Tel.: 0316/877-2820
Fax: 0316/877-3432
E-Mail: fa18e@stmk.gv.at

Bei Antwortschreiben bitte
Geschäftszeichen (GZ) anführen

E-Mail: st7@bmvit.gv.at

GZ: FA1F-19.01-31/2005-2 Bezug: BMVIT-244.017/0024- Graz, am 15. Dezember 2010
II/ST7/2010

Ggst.: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahr liniengesetz – KflG), BGBl. I Nr. 203/1999, geändert wird; Stellungnahme des Landes Steiermark

Zu dem mit do. Schreiben vom 20. Oktober 2010, obige Zahl, übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes mit dem das Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahr liniengesetz – KflG), BGBl. I Nr. 203/1999, geändert wird, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Allgemeines:

Zeitgleich mit dem gegenständlichen Gesetzesentwurf wurde auch ein Gesetzesentwurf betreffend Änderung des Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrsgesetzes 1999 – ÖPNRV-G 1999 übermittelt.

Da die beiden Novellen zu KflG und ÖPNRV-G in unmittelbarer Wechselwirkung stehen und nicht trennbar sind, wird zunächst- neben grundsätzlichen Anmerkungen - auch auf jene Punkte eingegangen, welche beide Gesetze betreffen.

Rechtsinstrument der „Allgemeinen Vorschrift“

Die beiden Gesetzesvorhaben beruhen auf der Notwendigkeit, wegen der mit 3. Dezember 2009 in Kraft getretenen EU-VO 1370/2007 Anpassungen vorzunehmen. Allerdings fehlen in vielen Punkten Festlegungen, welche eine rechtssichere Umsetzung der EU-VO 1370/2007 in Österreich möglich machen.

Die wichtigste der derzeit fehlenden Festlegungen betrifft die Rechtsstellung der „Allgemeinen Vorschrift“. Offen ist, ob diese – wie es die EU-VO 1370/2007 samt zugehörigen Erwägungen nahe legt – ein „Zwangsinstrument“ ist, welches alle Unternehmen ohne deren Zustimmung trifft (siehe dazu Erwägungspunkt 5: „... Zu den Mechanismen, die sie nutzen können, um die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste sicherzustellen, zählen ... die Festlegung allgemeiner Vorschriften für den Betrieb öffentlicher Verkehrsdienste, die für alle Betreiber gelten. ...“). Wenn dies so ist, wären Best-

8020 Graz • Grieskai 2

Wir sind Montag bis Freitag von 8:00 bis 12:30 Uhr und nach telefonischer Vereinbarung für Sie erreichbar
Öffentliche Verkehrsmittel: Straßenbahn Linien 1,7, 6 und 3, Haltestelle Südtirolerplatz

DVR 0087122 • UID ATU37001007 • Landes-Hypothekenbank Steiermark: BLZ: 56000, Kto.Nr.: 20141005201

Dieses Dokument wurde mittels einer elektronischen Signatur zur Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.

www.parlament.gv.at

immungen zu deren Festlegung hilfreich, Regelungen zu einem entsprechenden Rechtsschutz aber zwingend erforderlich.

Andernfalls müsste man nämlich annehmen, dass das Instrument der Allgemeinen Vorschrift ein verhandelbares Rechtsinstrument sei, welches von beiden Seiten – Aufgabenträgern und Unternehmen – freiwillig eingegangen werden kann.

In beiden Fällen kann jedoch ohne weitere gesetzliche Festlegungen nur die Höhe des anzuwendenden Tarifs rechtssicher vorgeschrieben bzw. vereinbart werden („*Festsetzung von Höchsttarifen*“). Selbst die Vorschreibung der wesentlichen Eigenschaften der derzeit geltenden Verbundtarife, wie z.B. die gegenseitige Anerkennung der Fahrausweise und ein abgestimmter Vertrieb (samt nachfolgender Einnahmenaufteilung), könnten in diesem Fall nicht geregelt werden. Die noch darüber hinausgehenden Verbundregelungen, etwa die Sistierung von Bedienungsverboten oder ein gemeinsamer Marktauftritt wären auf dieser Basis keinesfalls regelbar (und solche abgestimmten, vereinheitlichenden Regelungen damit allenfalls sogar ein Verstoß gegen das Kartellrecht).

Diese fehlenden Festlegungen haben Auswirkungen auf beide Gesetze, da es z.B. ohne eine klare Definition im ÖPNRV-G, wie eine allgemeine Vorschrift zu erlassen oder zu vereinbaren wäre und ob bzw. welche Rechtsmittel es dagegen gibt, unklar ist, ob Leistungen samt Ausgleichszahlungen nur im Wettbewerb vergleichsweise rechtssicher vergeben werden können, eben weil es dann keiner allgemeiner Vorschriften bedarf.

Zu dieser offenen Grundvoraussetzung können im eingeschränkten Rahmen der gegenständlichen Gesetzbegutachtung keine detaillierten Vorschläge gemacht werden. Es wird aber dringend ersucht, entsprechende Regelungen in das ÖPNRV-G aufzunehmen.

Regelbeförderungspreis

Bei der Beschlussfassung des KfIG 1999 (welches das bisherige Gesetz aus dem Jahr 1952 ablöste) entfiel die Genehmigung der Tarife durch die Aufsichtsbehörde. Daneben wurde in § 31 Abs. 5 eine Regelung geschaffen, wonach eine Zuzahlung Dritter auf den neu definierten Regelbeförderungspreis zu erfolgen habe. Diese Bestimmung erwies sich jedoch in der Praxis als totes Recht, da die privatwirtschaftlichen Vereinbarungen zu den Kooperations- und Tarifbestellungsverträgen gänzlich andere Regeln vorsahen.

Abweichend von obigen Ausführungen (mangelnde Regelungen betreffend die allgemeinen Vorschriften) könnte man §31 Abs. 5 KfIG nun aber so auslegen, als sei diese Bestimmung als eine „Allgemeine Vorschrift“ für die Anwendung der Verbundtarife vorgesehen worden.

Dem ist aber entgegen zu halten, dass die Regelung in §31 Abs. 5, wonach der Konzessionsinhaber im Fall, dass Dritte „*Teilbeträge des Beförderungsentgeltes für den Fahrgast*“ bezahlen, „*jedoch jedenfalls den Regelbeförderungspreis zu erhalten*“ hat, keine Ausgleichsregelung ist, welche den Bestimmungen des Anhangs zur EU-VO 1370/2007 betreffend Berechnung der Ausgleichsleistung entspricht. Denn damit werden in keinem Fall die „*positiven finanziellen Auswirkungen, die innerhalb des Netzes entstehen, das im Rahmen der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung(en) betrieben wird*“, berücksichtigt.

Darüber hinaus können die Verkehrsunternehmen gemäß den Bestimmungen in §16 ÖPNRV-G die Verbundregelbeförderungspreise maßgeblich mitbestimmen und hätten so einen direkten Einfluss auf die von den zuständigen Behörden auszugleichenden Mittel.

Abschließend ist festzuhalten, dass es für Schienenverkehre keine gleichartige Regelung gibt.

Um einem solchen möglichen Irrtum von vorne herein die Grundlage zu entziehen, sollte zumindest §31 Abs. 5 ersatzlos gestrichen werden.

Wettbewerb um Konzession

Es ist zu erwarten, dass es – erstmalig in der langen Geschichte des Kraftfahrlinienwesens in Österreich – zu einem Wettbewerb um bereits bestehende Kraftfahrlinienkonzessionen kommen wird, dies auch dann, wenn dieser Wettbewerb gar nicht im Rahmen der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages erfolgt.

Bis zum 13.01.2006 (BGBl. I Nr. 12/2006: Entfall §30 KfLG) war es möglich, die Laufzeit bestehender Konzessionen einfach zu verlängern, damit war ein Wettbewerb (obwohl theoretisch möglich) de facto ausgeschlossen. Seit damals wäre ein Wettbewerb um bestehende Konzessionen möglich gewesen, durch die Kooperationsverträge in den Verkehrsverbänden gab es aber für die Unternehmen keinen Anreiz, konkurrenzierende Anträge zu stellen. Mit der erforderlichen Umstellung auf eine Finanzierung über allgemeine Vorschriften oder öffentliche Dienstleistungsaufträge fallen diese wettbewerbsbehindernden Rahmenbedingungen nunmehr endgültig weg.

Im KfLG finden sich allerdings für den Fall eines „Wettbewerbs um Konzessionen“ weder praxis- noch rechtstaugliche Bestimmungen, nur in §29 Abs.1 ist vorgesehen, dass „in Konkurrenz mit einem anderen Konzessionswerber bei sonst gleichem Angebot der bisherige Konzessionsinhaber vor allem zu berücksichtigen“ sei. Ansonsten gibt es keine wie immer gearteten Bestimmungen, die die Feststellung erlauben, ob zwei Angebote gleich sind und was zu tun ist, wenn diese nicht gleich sind.

Damit erfüllt das KfLG in keiner Weise die wichtigsten Kriterien, welche der Europäische Gerichtshof für eine „Bevorzugung“ von einzelnen Wirtschaftsteilnehmern gegenüber anderen festgelegt hat (siehe dazu z.B. Urteil zu Rechtssache C-64/08 Ernst Engelmann, RZ 55, erster Satz: *„Nach ständiger Rechtsprechung muss ein System der vorherigen behördlichen Genehmigung nämlich, damit es trotz des Eingriffs in solche Grundfreiheiten gerechtfertigt ist, auf objektiven, nicht diskriminierenden und im Voraus bekannten Kriterien beruhen, damit der Ermessensausübung durch die nationalen Behörden zum Schutz vor willkürlichen Entscheidungen hinreichende Grenzen gesetzt werden.“*).

Auch zu dieser Grundvoraussetzung können im eingeschränkten Rahmen der Gesetzesbegutachtung keine detaillierten Vorschläge gemacht werden. Es wird aber dringend ersucht, entsprechende Regelungen in das KfLG aufzunehmen.

Rechtsstellung kommerzieller und nicht-kommerzieller Verkehre

Wie in den Erläuterungen zur Novelle des ÖPNRV-G ausgeführt (§3; zu Ziffer 2), ist eine Differenzierung nach kommerziellen Verkehrsdiensten (weder gänzlich noch teilweise durch Ausgleichzahlungen aus öffentlichen Mitteln finanziert) und nicht kommerziellen Verkehrsdiensten (finanzierende Zahlung an das Verkehrsunternehmen gänzlich oder teilweise aus öffentlichen Mitteln) vorgesehen.

Die Unterscheidung in kommerzielle und nicht-kommerzielle Verkehrsdienste soll lt. diesen Erläuterungen aber kein Präjudiz für die Frage schaffen, ob es im Rahmen der nicht-kommerziellen Verkehrsdienste wiederum Verkehrsdienste gibt, die auf Initiative eines Verkehrsunternehmens aufgenommen werden. Ebenso soll diese Unterscheidung nicht ausschließen, dass solche, auf Initiative eines Verkehrsunternehmens aufgenommenen Verkehrsdienste nach allgemeinen Vorschriften im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 finanziert werden.

In der vorgeschlagenen Novellierung zum KfLG wird dieser Gedanke aber lediglich in den Erläuterungen zu § 7 (Z. 11) fortgeführt. Darin wird darauf verwiesen, dass es unterschiedliche Regelungen für sogenannte „unternehmensinitiierte Verkehrsdienste“ und andere Verkehrsdienste geben soll. Unter die unternehmensinitiierten Verkehrsdienste sollen folgerichtig jedenfalls kommerzielle Verkehrsdienste fallen, aber auch nicht-kommerzielle Verkehrsdienste, die im Rahmen allgemeiner Vorschriften im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 finanziert werden. Nur für nicht-kommerzielle Verkehrsdienste, die im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbracht werden, sollen andere Regelungen gelten.

Die Trennung zwischen den unternehmensinitiierten Verkehrsdiensten und den übrigen Verkehrsdiensten ist aber weder im Vorschlag zum neuen §7 Abs. 1 Z4 lit. c – auf den sich die genannten Erläuterungen unter anderem beziehen – noch in den restlichen Bestimmungen der Novellierung zum Kraftfahrliniengesetz umgesetzt.

Um einen solchen systematischen Widerspruch zwischen ÖPNRV-G und KfIG zu vermeiden, sollte diese klare Trennung auch in den betroffenen Paragraphen festgelegt werden. Die konkreten Vorschläge dazu sind in der Stellungnahme zu den einzelnen Bestimmungen enthalten.

Finanzierungsbeitrag des Bundes

Die Regelungen zu den Finanzierungsbeiträgen des Bundes sollen lt. Entwurf zum ÖPNRV-G nahezu unverändert beibehalten werden, dies steht aber im Einzelfall im Widerspruch zu den Regelungsnotwendigkeiten der neuen Rechtslage. Die konkreten Problempunkte bzw. Vorschläge dazu sind in der Stellungnahme zum ÖPNRV-G enthalten.

Finanzierungsbeitrag des Bundes – Spezialfall Schüler- und Lehrlingsfreifahrt

Einen wesentlichen Beitrag zur Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs stellen die Mittel aus der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt (Familienlastenausgleich) dar. Diese Mittel sind dementsprechend auch in den §§24 und 26 ÖPNRV-G sowie in den Erläuterungen zu §30a ÖPNRV-G angeführt. In den Unterlagen ist aber kein wie immer gearteter Hinweis enthalten, unter welchem rechtlichen Titel die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt zukünftig durchgeführt werden soll. Damit ist auch ausgeschlossen, dass diese als allgemeine Vorschrift definiert wird, da das Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend gar keine zuständige Behörde und der Bund insgesamt gem. §7 ÖPNRV-G eine zuständige Behörde nur für den Schienenverkehr ist.

Da auch die Vergabe als öffentlicher Dienstleistungsauftrag losgelöst von sonstigen Bestimmungen nicht denkbar ist, bleibt nur die Möglichkeit, von der Ausnahme des Artikel 3 (3) der EU-VO 1370/2007 Gebrauch zu machen. Es findet sich aber auch kein Hinweis, dass ein diesbezügliches Verfahren bei der EU-Kommission eingeleitet worden wäre.

Die zukünftigen Regelungen zur Durchführung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt sind ein so zentraler Einflussfaktor für den öffentlichen Verkehr, dass eine abschließende Bewertung der Gesetzesvorschläge vor der Bekanntgabe dieser Regeln überhaupt nicht möglich ist.

Zu den einzelnen Bestimmungen:

Unter Bezugnahme auf die Ausführungen im obigen Kapitel „Allgemeines“ werden daher aus Sicht des Landes Steiermark für den vorliegenden Gesetzesentwurf folgende weitere Änderungsvorschläge vorgebracht.

Zu §§ 2, 7 und 14:

Rechtsstellung „unternehmensinitiiertes Verkehre“

Wie im allgemeinen Teil ausgeführt, muss die rechtliche Trennung zwischen den unternehmensinitiierten Verkehrsdiensten und den übrigen Verkehrsdiensten in den Bestimmungen der Novelle zum Kraftfahrliniengesetz in allen betroffenen Punkten umgesetzt werden.

Bereits in §2 KfIG muss differenziert werden, ob es sich um kommerzielle Verkehre bzw. um nicht-kommerzielle Verkehre handelt, die ausschließlich über allgemeine Vorschriften finanziert werden („unternehmensinitiierte Verkehre“) oder ob es sich um einen Antrag für eine Konzession in Folge

eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach §23 Abs. 2 handelt. Daneben sind entsprechende Anpassungen in §7 und §14 erforderlich (die Bestimmung zum §23 ist gesondert zu betrachten):

Es werden daher zur Klarstellung folgende Formulierungen in den unten angeführten Bestimmungen vorgeschlagen.

§2 Abs. 2 Einleitungssatz:

„(2) Der Konzessionsantrag für einen kommerziellen Verkehr oder einen nicht-kommerziellen Verkehr, welcher öffentliche Mittel ausschließlich über allgemeine Vorschriften erhält, hat zu enthalten ...“

§2 Abs. 4 (NEU):

„(4) Anträge auf Erteilung einer Konzession nach § 1 Abs. 3 in Verbindung mit § 23 Abs. 3 zum Betrieb eines nichtkommerziellen Verkehrsdienstes auf Basis eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages haben neben der Kopie des Verkehrsdienstvertrages alle Informationen bzw. Unterlagen gem. §2 Abs 2 zu enthalten, welche im Dienstleistungsauftrag nicht zweifelsfrei festgehalten sind.“

§7 Abs. 1 Z. 4 lit. b:

„b) der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben kommerzieller Verkehrsdienste oder nicht-kommerzieller Verkehrsdienste, welche öffentliche Mittel ausschließlich über allgemeine Vorschriften erhalten und in deren Verkehrsbereich (§ 14 Abs. 1, 2 und 4) die beantragte Linie ganz oder teilweise fällt, ernsthaft zu gefährden geeignet ist; dies gilt nicht im Falle der Gefährdung eines grenzüberschreitenden Verkehrs, der nur von einem einzigen Verkehrsunternehmen oder einer einzigen Gruppe von Verkehrsunternehmen betrieben wird, oder“

§7 Abs. 1 Z. 4 lit. c:

„c) der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste (§ 3 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999), die im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbracht werden und in deren Verkehrsbereich (§ 14 Abs. 1, 3 und 5) er ganz oder teilweise fällt, ernsthaft beeinträchtigen würde, oder“

§14 Abs. 2:

„(2) Eine ernsthafte Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben liegt dann vor, wenn bei der Führung kommerzieller öffentlicher Verkehre oder nicht-kommerzieller Verkehrsdienste, welche öffentliche Mittel ausschließlich über allgemeine Vorschriften erhalten hinsichtlich der gefährdeten Linie ein die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Einnahmenausfall eintreten würde.“

§14 Abs. 3:

„(3) Eine ernsthafte Beeinträchtigung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben liegt dann vor, wenn bei der Führung eines nicht-kommerziellen öffentlichen Verkehrs (§ 3 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999), der im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages erbracht wird, hinsichtlich der beeinträchtigen Linie die wirtschaftliche Betriebsführung nur durch zusätzliche Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln gesichert wäre.“

Zu § 16:

Auswirkungen Wettbewerb um Konzession

Wie im allgemeinen Teil ausgeführt, sind genauere Regelungen für den Fall des Wettbewerbs um bestehende Konzessionen erforderlich. Auch wenn im Rahmen dieser Begutachtung noch keine konkreten Vorschläge zur Ausgestaltung dieser Regelungen gemacht werden können, ergibt sich durch die Auswahl eines Betreibers in der Wirkung auf die zu erteilenden Konzession jedenfalls ein Anpassungsbedarf.

Gemäß § 29 Abs. 1 geht in die Bewertung für die Erteilung der Konzession das „Angebot“ ein. Daher muss der Empfänger der Konzession in §16 Abs. 1 verpflichtet werden, dieses „Angebot“ nach Konzessionserteilung auch im für die Entscheidung zu seinen Gunsten relevanten Ausmaß zu erbringen. Daneben muss auch die Möglichkeit vorgesehen werden, den Konzessionär nach § 16 Abs. 2 Z. 3. zur Erbringung genau der bei der Antragsabgabe vorgesehenen Verkehrsleistung zu verpflichten. Nur damit kann verhindert werden, dass der Konzessionär auf einer bestehenden Konzession zulässige (beabsichtigte oder bereits durchgeführte) Leistungsbestellungen nach §23 KfLG im Nachhinein konkurrenziert, da in diesem Fall die Konkurrenzschutzklauseln nach § 7 nicht wirksam werden.

Es wird daher vorgeschlagen, § 16 wie folgt umzuformulieren.

§ 16 Abs. 1 :

„(1) Im Bescheid, mit dem die Berechtigung erteilt wird, können aus öffentlichen Rücksichten bestimmte Auflagen vorgeschrieben werden, die dem Berechtigungswerber von der Aufsichtsbehörde vor Erteilung der Berechtigung bekanntzugeben sind. Jedenfalls ist als Auflage festzulegen, dass qualitativ zumindest das im Rahmen des Konzessionsantrages bekanntgegebene Fahrplanangebot zu erfüllen ist.“

§ 16 Abs. 2 Z. 3:

„3. die Verpflichtung zur Führung einer Mindestanzahl von Kursen bzw. die Verpflichtung zur Führung genau jener Kurse, welche im Konzessionsantrag angeführt wurden;“

Zu § 23:

Bestellung nach §23 (samt Rechtsstellung „unternehmensinitiiierter Verkehre“)

Neben einer (derzeit nicht ausreichend) klaren Differenzierung zwischen den „unternehmensinitiierten Verkehren“ und jenen im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind in § 23 weitere Anpassungen erforderlich.

Grundsätzlich ist in Abs. 1 der Fall geregelt ist, dass eine „passende“ Konzession bereits vorhanden ist, und in Abs. 2 jene Fälle, in welchen eine solche nicht vorhanden ist. Diesen Umstand sollte man in § 23 berücksichtigen, indem man sich auf die Streckenführung der Linie im Sinne der beantragten Streckenführung einer Konzession (§2 KfLG) bezieht.

Neu hinzu kommen soll entsprechend dem Entwurf der Ausschlussgrund einer Konzessionsvergabe im Anschluss an eine Vergabe nach § 23 Abs. 2, wenn die betroffenen Verkehrsdienste bereits abgedeckt sind. Auf Basis dieser Bestimmung muss die Konzessionsbehörde diese Prüfung erst dann durchführen, wenn der Vertrag bereits abgeschlossen wurde. Da bei Versagen der Konzession ein Schadenersatz für den Vertragspartner/Zuschlagsempfänger im Vergabeverfahren kaum ausschließbar ist, muss es für die Aufgabenträger die Möglichkeit geben, diesen Sachverhalt bereits vorab von der Kraftfahrlinienbehörde abschließend beurteilen zu lassen.

Im Entwurf wurde in Abs. 4 der Begriff „Betriebsprogramm“ beibehalten, obwohl dieser Begriff im KfLG nirgends definiert ist. Um Auslegungsfragen zu vermeiden, sollte auf die Verwendung dieses Begriffes verzichtet werden. Es sollte daher nur festgelegt werden, dass die Konzession dem abgeschlossenen Vertrag zu entsprechen hat.

Auf Grund der angeführten Einwände werden daher folgende Formulierungen des § 23 Abs. 1 bis 4 vorgeschlagen.

§23 Abs. 1:

„(1) Werden über das vorgesehene Fahrplanangebot einer Kraftfahrlinie hinaus nichtkommerzielle Verkehrsdienste auf genau dieser Kraftfahrlinie bestellt, so hat der Besteller oder die für diesen tätig werdende Stelle die anwendbaren Bestimmungen des Vergaberechts sowie der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu berücksichtigen. Wird ein anderer Personenkraftverkehrsunternehmer als der Konzessionsinhaber mit der Durchführung der bestellten Kurse betraut, so ist er vom Konzessionsinhaber mit der Durchführung dieser Kurse zu beauftragen (§ 22 Abs. 3).“

§23 Abs. 2:

„(2) Sollen in den nicht in Abs. 1 genannten Fällen nicht-kommerzielle Verkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Kraftfahrlinienverkehr bestellt werden, so dürfen diese Verkehrsdienste nur dann in einem Vergabeverfahren beschafft werden, wenn diese Verkehrsdienste nicht durch kommerzielle Verkehrsdienste oder nicht-kommerzieller Verkehrsdienste, welche öffentliche Mittel ausschließlich über allgemeine Vorschriften erhalten, abgedeckt sind. In diesem Fall hat der Besteller oder die für diesen tätig werdende Stelle unter Berücksichtigung der anwendbaren Bestimmungen des Vergaberechts sowie der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 einen geeigneten Personenkraftverkehrsunternehmer zu ermitteln.“

§23 Abs. 3:

„(3) Dem nach Abs. 2 ermittelten Personenkraftverkehrsunternehmer ist vor Betriebsaufnahme über Antrag eine Konzession (§ 1 Abs. 3) zum Betrieb eines nicht-kommerziellen Verkehrsdienstes zu erteilen, sofern die Voraussetzungen des Abs. 2, 1. Satz und des § 7 Abs. 1 Z 1 und 2 gegeben sind, und der Ausschließungsgrund des § 7 Abs. 1 Z 4 lit. a nicht vorliegt. Auf Antrag des Bestellers hat die Behörde nach § 3 bereits vor Durchführung eines Vergabeverfahrens entsprechend den Bestimmungen des Vergaberechts sowie der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu entscheiden, ob die Voraussetzung des Abs. 2, 1. Satz für die beabsichtigte Bestellung erfüllt ist.“

§23 Abs. 4:

„(4) Im Verfahren über diesen Antrag findet § 5 keine Anwendung. Die Konzession hat bei sonstiger Nichtigkeit (§ 68 Abs. 4 Z 4 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 - AVG, BGBl. Nr. 51) dem zwischen Besteller und Personenkraftverkehrsunternehmer geschlossenen Vertrag zu entsprechen, wobei die höchstzulässige Konzessionsdauer (§ 15 Abs. 2) nicht überschritten werden darf. Die in Verbindung mit Abs. 3 erteilte Konzession ist den im Sinne des § 5 Abs. 1 und 2 nach der Linienführung örtlich in Betracht kommenden Stellen zur Kenntnis zu bringen.“

Zu § 31 Abs. 5:

Es wird vorgeschlagen, diesen Absatz ersatzlos zu streichen. Auf die Begründung im Kapitel „Allgemeines“ wird verwiesen.

Zu § 33:Vorabgenehmigung Haltestellen

In der geplanten Novellierung von § 13 Abs. 3 ist eine „Vorab-Klärung“ der Straßeneignung vorgesehen. So sehr eine solche Möglichkeit zu begrüßen ist, muss gleichzeitig auch eine entsprechende Bestimmung für die Festlegung von Haltestellen vorgesehen werden. Ohne die gleichzeitige Genehmigung der Haltestellen ist die neue Bestimmung zum § 13 im Regelfall sinnlos, da die Streckenführung in vielen Fällen davon abhängt, an welchen Stellen Haltestellen überhaupt möglich sind (z.B. Nutzung Umfahrungsstraße, da Haltestellen an dieser möglich sind, oder muss die Linie durch das Ortsgebiet geführt werden?).

Es wird daher vorgeschlagen, dem § 33 folgenden Absatz 5 anzufügen.

§33 Abs. 5 (NEU):

„(5) Im Falle des § 23 Abs. 2 (Ermittlung eines geeigneten Personenverkehrsunternehmers) ist die Festsetzung sowie die Verlegung von Haltestellen auch auf Antrag des Bestellers oder der für diesen tätig werdenden Stelle zu genehmigen, wobei die Bestimmungen des Abs. 1 sinngemäß gelten. Ein solcher Antrag kann bereits vor Einleitung eines Vergabeverfahrens eingebracht werden.“

Ausgestaltung Haltestellenausrüstung

Zur Durchsetzung einheitlicher Haltestellenausrüstungen in einem Verkehrsbereich muss klar gestellt werden, dass allfällige Besteller diese (im Rahmen der gesetzlichen Basisvorgaben) in eigenem Ermessen gestalten können. Den Unternehmen sollen dadurch aber keine – vorab wohl unkalkulierbaren – Kosten erwachsen, zudem muss sichergestellt werden, dass die Verpflichtung zum Fahrplanaushang an der Haltestelle gem. § 20 Abs. 1 Z. 6 erfüllt wird bzw. erfüllt werden kann.

Es wird daher vorgeschlagen, dem § 33 folgenden Abs. 6 anzufügen.

§33 Abs. 6 (NEU):

„(6) Im Falle eines nicht-kommerziellen Verkehrsdienstes im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages hat die Behörde auf Antrag des Bestellers oder der für diesen tätig werdende Stelle den übrigen eine oder mehrere Haltestellen bedienenden Kraftfahrlinienunternehmern aufzutragen, deren genehmigten Haltestellenzeichen zu entfernen, sofern durch die Besteller ohne Kostenbeteiligung der Kraftfahrlinienunternehmer ein adäquater Ersatz geschaffen wird. In diesem Fall sind zur Erfüllung der Verpflichtungen gem. §20 Abs. 1 Z 6 auch die Fahrplaninformationen der betroffenen Kraftfahrlinienunternehmen anzubringen oder diesen ein angemessener Raum für den Aushang dieser Informationen zur Verfügung zu stellen.“

Zu § 37:

Berücksichtigung der Ziele der Landesverkehrsplanung bei Bundesländer übergreifenden Linien

Die vorgesehene Berücksichtigung der Ziele der Landesverkehrsplanung stellt die Konzessionsbehörden derzeit vor das Problem, dass bei Kraftfahrlinien, welche mehr als ein Bundesland betreffen, nicht in allen diesen Bundesländern konkrete Ziele definiert sein müssen. Dies führt derzeit dazu, dass mangels gemeinsamer Ziele auch die Ziele jenes Bundeslandes nicht berücksichtigt werden können, welches solche Ziele definiert hat.

Um die Interessen dieser Bundesländer berücksichtigen zu können, wird daher vorgeschlagen, dass § 37 um folgenden Absatz ergänzt wird.

§37 Abs. 4 (NEU):

„(4) Bei landesgrenzüberschreitenden Linien sind die Ziele der Landesverkehrsplanung einzelner Bundesländer auch dann zu berücksichtigen, wenn nicht alle betroffenen Ländern diesbezügliche Ziele definiert haben.“

Eine Ausfertigung dieser Stellungnahme wird auch dem Präsidium des Nationalrates übermittelt, dies nur elektronisch an die Adresse begutachtungsverfahren@parlament.gv.at.

Mit freundlichen Grüßen
Für die Steiermärkische Landesregierung
Der Landesamtsdirektor

(Mag. Helmut Hirt)