



BUNDESARBEITSKAMMER

 PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
 1040 WIEN
 T 01 501 65

 Bundesministerium für Verkehr,
 Innovation und Technologie
 Abteilung II/ST7
 Radetzkystraße 2
 1030 Wien

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65 Fax 501 65	Datum
BMVIT- 244.017/0024- II/ST7/2010	UV/GSt/Sch	Doris Unfried	DW 2720 DW 2105	15.12.2010

Entwurf eines Bundesgesetzes mit dem das Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahrliniengesetz – KfllG), BGBl I Nr 203/1999, geändert wird.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) lehnt die geplante Änderung des Kraftfahrliniengesetzes (KfllG) in der vorliegenden Form ab, da der Entwurf ausschließlich Anpassungen enthält, die aufgrund des Inkrafttretens der EG-VO 1370/2007 mit 3.12.2009 notwendig geworden sind, aber nicht die für alle zukünftigen Vergaben von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Busverkehr unbedingt notwendigen Qualitäts- und Sozialkriterien, deren Möglichkeit zur Festlegung in der oa Verordnung den Mitgliedstaaten eingeräumt wurde.

Mit dem Entwurf werden zwar neue Vergabemöglichkeiten geschaffen, jedoch kann damit nicht verhindert werden, dass es weiterhin zur Parallelführung von nicht-kommerziellen und bestellten Verkehren kommt, wie das zB aktuell im Waldviertel der Fall ist.

Zur Möglichkeit, die Konzession auf einen verkürzten Zeitraum zu erteilen (§ 15 Abs 1 in Verbindung mit § 37):

Die Neufassung hat den Hintergrund, einem Urteil des Verwaltungsgerichtshofes Rechnung zu tragen und dadurch zusätzliche Rechtssicherheit zu schaffen. In lit b wird das Ermessen der Aufsichtsbehörde, zur Realisierung der Bundes- und Landesverkehrsplanung eine kürzere Konzessionsdauer zu genehmigen als beantragt wurde, klarer formuliert. Das wird von der BAK begrüßt.

Diese Bestimmung ist in Zusammenhang mit § 37 zu sehen. Dort ist in Abs 3 folgende neue Formulierung vorgesehen: „Die Aufsichtsbehörden haben bei ihren Maßnahmen auch zur

Erreichung der konkreten Ziele der Bundes- und Landesverkehrsplanung beizutragen, wobei die Interessen der Personenkraftverkehrsunternehmer in angemessener Weise zu berücksichtigen sind.“

Dadurch soll dem *oa* Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofs vom 25. Februar 2009 (2008/03/0083) Rechnung getragen werden, das von der Aufsichtsbehörde einerseits verlangt, dass sie bei Festlegung einer verkürzten Konzessionsdauer nicht nur auf die zu beachtenden Ziele der Landesplanung Bezug nimmt, sondern auch darlegt, wie diese konkret festgelegte Konzessionsdauer zur Erreichung dieser Ziele beitragen kann.

Andererseits verlangt der VwGH darin auch, dass bei der konkreten Festlegung der Konzessionsdauer „auch die auf eine möglichst lange Konzessionsdauer gerichteten Interessen des Konzessionswerbers angemessen zu berücksichtigen“ ist.

Die BAK ist der Auffassung, dass die Rechtssicherheit erhöht werden könnte, wenn hier neben der maximalen Konzessionsdauer auch eine Mindestdauer normiert würde. Wir schlagen als solche einen Zeitraum von sechs Jahren vor, da wir der Auffassung sind, dass die (betriebswirtschaftlichen) Interessen eines Konzessionswerbers nicht mehr erfüllt sind, wenn die Konzession für einen noch kürzeren Zeitraum erteilt wird, weil dadurch die Möglichkeit, die Abschreibungen bzw die nötigen Mittel für die Ersatzinvestition in einen neuen Bus zu verdienen, unverhältnismäßig eingeschränkt wird.

Um das erwähnte VwGH-Erkenntnis in das KfIG einzufügen, genügt es unseres Erachtens, nur § 15 abzuändern. Eine Anpassung des § 37 könnte entfallen. Um alle Bestandteile des Spruchs darzustellen, schlagen wir für § 15 folgenden Text vor:

§ 15 (1) Die Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie wird auf höchstens zehn Jahre, unter der Voraussetzung des Art 4 Abs 3 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr 1370/2007 auf höchstens 15 Jahre erteilt. Die Konzession kann auf einen kürzeren Zeitraum erteilt werden, wenn ein zeitlich begrenztes oder nur vorübergehendes Verkehrsbedürfnis vorliegt.

(2) Zur Erreichung der in § 37 (3) angeführten Ziele kann die Konzession für einen kürzeren Zeitraum erteilt werden, wenn die Ziele der Bundes- und Landesplanung in der gesetzlich dafür vorgesehenen Form konkret und ausführlich festgestellt wurden und die Konzessionslaufzeitverkürzung geeignet ist, zur Erreichung dieser Ziele beizutragen. Dabei sind auch die Interessen des Konzessionswerbers angemessen zu berücksichtigen, die Konzession ist daher jedenfalls für sechs Jahre zu erteilen.

Grundsätzliches zur Genehmigung von internationalen Kraftfahrlinien:

Bei internationalen Kraftfahrlinien, insbesondere bei jenen im Transit durch Österreich, sollten Konzessionserteilungen bzw Wiedererteilungen der Konzession zum Betrieb der österreichischen Teilstrecke von einer Streckenführung auf der Autobahn abhängig gemacht werden. Grundsätzlich plädieren wir aus Gründen der Verkehrssicherheit dafür, dass bei annähernd gleicher Streckenlänge das höchstrangige Straßennetz bei der Linienführung von der Behörde vorgeschrieben werden muss. Darüber hinaus sollte weiters einer möglichen Mautflucht kein Vorschub geleistet werden. Seit der Einführung der fahrleistungsabhängigen Maut zeigt sich nämlich die Tendenz, dass der internationale Kraftfahrlinienverkehr vermehrt auf das niederrangige Straßennetz ausweicht und dies, obwohl das meist parallel verlaufende

Autobahnnetz kaum einen Umweg darstellt, bezogen auf die Fahrzeit sogar wesentlich günstiger wäre. Anstatt die Fahrtroute auf der Autobahn festzulegen, wird in vielen Fällen über Bundes- und sogar Landesstraßen ausgewichen. Ein Paradebeispiel für zahlreiche internationale Kraftfahrlinien ist folgende Streckenführung: vom ehemaligen Grenzübergang „Walsenberg“ wird über die A 10 auf die sogenannte „Gastarbeiterroute“ B 320 ausgewichen und erst im Bereich Knoten Selzthal auf die A 9 aufgefahren. Der Konzessionswerber umgeht damit die Maut von rund 100 Autobahnkilometern auf der A1 und der A 9 sowie eine relativ teure Sondermautstrecke in Spital am Pyhrn.

Die logische Streckenführung wäre Walsenberg – A1 – Knoten Voralpenkreuz (bei Sattledt) – A9 österreichisch/slowenische Staatsgrenze bei Spielfeld. Die Streckenführung der Ausweichstrecke (über die B 320) lässt auf Grund der Topographie und der vielen Ortsdurchfahrten keine Zeitersparnis zu, wohl aber Mautkosten.

Neben der zusätzlichen Belastung der ohnehin stark belasteten Anrainer und der Behinderung des regionalen Verkehrs (Provokation von gefährlichen Überholmanövern etc.), entgehen dem Straßenerhalter in Summe auch erhebliche Einnahmen durch diesen Mautumgehungsverkehr.

In § 7 (1) Z 4 a) des KfzG sollte daher ergänzt werden „...oder es bleibt der Behörde unbenommen aus Gründen der Verkehrssicherheit eine Streckenführung auf der Autobahn festzulegen, oder wenn die Streckenführung offensichtlich der Verkürzung der fahrleistungsabhängigen Mauten und Sondermauten dient, oder ...“.

Mit freundlichen Grüßen



Herbert Tumpel
Präsident



Maria Kubitschek
iV des Direktors