

Parlament  
Präsidium des Nationalrates  
Dr. Karl Renner-Ring 3  
1017 Wien  
[begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at](mailto:begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at)

Bundesministerium für Verkehr, Innovation  
und Technologie  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien  
[st5@bmvit.gv.at](mailto:st5@bmvit.gv.at)

Zur Information zu 200/ME und 202/ME:  
[infra6@bmvit.gv.at](mailto:infra6@bmvit.gv.at) [st7@bmvit.gv.at](mailto:st7@bmvit.gv.at)

## Steirische VerkehrsverbundGmbH

Friedrichgasse 13, A-8010 Graz  
Tel.:+43/316/81 21 38-0  
Fax:+43/316/81 21 38-3  
office@verbundlinie.at  
www.verbundlinie.at

Gesellschafter: Land Steiermark  
Geschäftsführer: Dr. Alfred Hensle

**Bearbeiter(in):**  
DI Wolfgang Futter / DW 24  
wolfgang.futter@verbundlinie.at

Graz, 23. Jänner 2012

WF, F:\TEXT\WOLFGANG\REFORM\KFLG 2010\STVG 340-ME.DOCX

### **Güterbeförderungsgesetz 1995, Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 u.a., Änderung (340/ME)**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zum Ministerialentwurf ([340/ME](#)) betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Güterbeförderungsgesetz 1995 - GütbefG, das Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 - GelverkG und das Kraftfahrliniengesetz - KfLG geändert werden, wird folgende Stellungnahme abgegeben. Diese wird ausschließlich auf elektronischem Wege übermittelt:

#### **Ausstehende Umsetzung EU-VO 1370/2007**

Vorab muss darauf hingewiesen werden, dass die im Oktober 2010 zur Begutachtung versandten Ministerialentwürfe für die Änderung des Kraftfahrliniengesetzes ([202/ME](#)) und des Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetzes ([200/ME](#)) bisher nicht der parlamentarischen Beratung zugeführt wurden und damit die seit 3. Dezember 2009 geltende „Verordnung (EG) Nr. [1370/2007](#) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates“ mehr als zwei Jahre nach In-Kraft-Treten noch immer nicht im nationalen Recht Niederschlag fand.

Dies verunmöglicht eine zweckmäßige, sparsame und rechtssichere Bestellung von Verkehrsdienstleistungen im öffentlichen Verkehr. Es ist daher nicht nachvollziehbar, warum die nun anstehende Änderung des Kraftfahrliniengesetzes die erforderlichen Anpassungen an die EU-VO 1370/2007 nicht beinhaltet.

Zum generellen Änderungsbedarf wird nochmals auf die damalige gemeinsame Stellungnahme zu beiden Entwürfen ([20/SN-202/ME bzw. 20/SN-200/ME](#)) verwiesen.

## Konzessionsschutz oder Konzessionsvergabe widersprechen dem EU-Recht

Einer der Aspekte der vorgeschlagenen Novellierung ist die Umsetzung des Urteils des EuGH [C-338/09](#), in welchem neben der Frage des erforderlichen Firmensitzes im Inland auch die Frage der Schutzwirkung von bestehenden touristischen Kraftfahrlinienkonzessionen gegenüber Neuanträgen behandelt wurde.

Bei der Umsetzung der Entscheidung zur zweiten Frage wird versucht, durch eine fast wörtliche Übernahme der entsprechenden Passage aus dem Urteil in §7 Abs.1 Z4 lit.b KFLG eine möglichst EU-konforme Umsetzung zu gewährleisten. Erst ein genauer Vergleich zeigt, dass das Urteil und die nun vorgeschlagene Textierung in zwei entscheidenden Punkten voneinander abweichen:

- Während im Urteil als unzulässig erkannt wird, dass die Entscheidung allein auf Grundlage von Angaben des Inhabers der bestehenden Bewilligung über eine Gefährdung der Rentabilität getroffen wird, ist im Novellierungsvorschlag die gefährdete Rentabilität ein für sich allein zu berücksichtigender Faktor, unabhängig davon, auf welcher Basis diese festgestellt wird (solange dies eben nicht ausschließlich auf Basis der Angaben des Inhabers erfolgt).
- Anstatt auf die im Urteil angeführte geminderte Rentabilität des Unternehmens wird im Novellierungsvorschlag allein auf die geminderte Rentabilität des betroffenen Kraftfahrlinienverkehrs abgestellt (wobei dies anscheinend in Berücksichtigung des Erkenntnisses des Verwaltungsgerichtshofes z.B. [2005/03/0096](#) bzw. [Rechtssatzkette](#) erfolgt).

Wenngleich touristische Kraftfahrlinienverkehre (welche der EU-VO 1370/2007 nicht unterliegen) für die Gebietskörperschaften in der Erfüllung ihrer Aufgaben gemäß ÖPNRV-G nur in Ausnahmefällen von Bedeutung sind (z.B. bei gemeinsamer Nutzung von Fahrzeugressourcen für Schüler- und Schibusverkehre), würde die vorgeschlagene Novellierung trotzdem eine maßgebliche Bedeutung für alle anderen Kraftfahrlinienverkehre entfalten.

Tatsächlich wird durch diese Festlegung nämlich erstmals gesetzlich genauer definiert, ab wann eine Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben in allen anderen Fällen als bei touristischen Verkehren gegeben ist: nämlich sobald eine geminderte Rentabilität dieses Kraftfahrlinienverkehrs eintreten würde.

Da es bislang keine gesetzliche Definition gab, ab wann dieser Versagensgrund genau schlagend wird, können auch die [Erläuterungen](#) zum aktuellen Gesetzesvorschlag (Besonderer Teil, zu Z. 20; Seite 42f) diesen Sachverhalt nicht abschwächen: *„Daher ist die lit. b in der bisherigen Fassung nicht mehr anzuwenden, wenn in einem Konzessionsverfahren der Konkurrenzschutz für eine Linie gefordert wird, die im Wesentlichen touristischen Zwecken dient und nicht sichergestellt werden kann, dass die entsprechende Entscheidung nicht alleine auf Grund der Angaben des bestehenden (konkurrenzierten) Unternehmens und nicht nur wegen der geminderten Rentabilität (wirtschaftliche Betriebsführung) dieser Linie erfolgt.“*

Und auch die Erläuterungen ([Ausschussbericht 2047 der Beilagen](#)) zur Neuveröffentlichung des Kraftfahrliniengesetzes im Jahr 1999 geben keine Anhaltspunkte, wonach es klare

Regelungen gebe, welche man bei touristischen Kraftfahrlinien nach dem EuGH-Urteil nun nicht mehr, bei allen anderen Kraftfahrlinien aber sehr wohl anwenden könnte.

Auszug aus Erläuterungen zu §7 KFLG 1999:

*„Zur Gewährleistung einer zweckmäßigen und wirtschaftlichen Befriedigung des für eine Linie in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisses nach Abs. 1 Z 3 darf keine Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben im Sinne Z 4 lit. b in Kauf genommen werden.*

*Ein Kraftfahrlinienunternehmer ist zur Duldung der Konkurrenzierung seines Betriebes durch andere Unternehmen des öffentlichen Personenverkehrs verpflichtet. Er kann sich daher der Neuerteilung oder Erweiterung einer Kraftfahrlinienkonzession nicht erfolgreich mit dem Argument zur Wehr setzen, daß auf Grund der angestrebten neuen oder erweiterten Konzession dieselbe Strecke befahren werden soll, auf deren linienmäßige Befahrung ihm ein Recht bereits zuerkannt worden ist; dies selbst dann nicht, wenn einzelne Kurse einander zeitlich konkurrenzieren.*

*Werden jedoch von konkurrenzieren Verkehrsunternehmen (Eisenbahn- und Kraftfahrlinienunternehmen) entscheidungsrelevante Einwendungen (vgl. Erläuterungen zu § 14 Abs. 3) erhoben, führt dies zur Abweisung des Ansuchens, sofern die Gefährdung nicht durch die Vorschreibung von Auflagen (§ 16) zum Schutz der Erfüllung der Verkehrsaufgaben der konkurrenzieren Verkehrsunternehmen verhindert oder minimiert werden kann.“*

Erläuterungen zu §14 KFLG 1999:

*„Die Textierung der Abs. 1 bis 3 entspricht der langjährigen und auch in Rechtssatzform normierten Spruchpraxis des Verwaltungsgerichtshofes [vgl. insbesondere Erkenntnis vom 1. Dezember 1965, Z 1220/65; vom 15. Dezember 1965, Z 1308/65; vom 19. Dezember 1984, Z 84/03/0183 (Slg. 11.627/A); vom 10. September 1986, Z 86/03/0012; vom 11. März 1987, Zn. 86/03/0150, 0151, 0152; vom 17. Juni 1986, Zn. 86/03/0045, 0046, sowie vom 16. Dezember 1987, Z 87/03/0191].*

*Der Verwaltungsgerichtshof stellt in seiner diesbezüglichen Rechtsprechung immer wieder klar, daß ein konkurrenzieren Unternehmen des öffentlichen Verkehrs einen Rechtsanspruch darauf hat, durch die Neuverleihung oder Erweiterung einer Konzession in der Führung seiner bestehenden Linie nicht einschneidend beeinträchtigt zu werden,*

- sodaß es hiedurch einen die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Einnahmehausfall erleidet (ua. Erkenntnis vom 1. Dezember 1965, Z 1220/65), und*
- es diese Gefährdung durch relevante Fahrgast- und Einnahmedaten zu belegen hat (ua. Erkenntnis vom 11. März 1987, Z 86/03/0150, 0151, 0152) und*
- diese Gefährdung in dem vom Verwaltungsgerichtshof immer wieder definierten Verkehrsbereich einer Linie Platz greift (ua. Erkenntnis vom 10. September 1986, Z 86/03/0012).*

*Die Textierung des Abs. 4 entspricht ebenfalls der langjährigen und auch in Rechtssatzform normierten Spruchpraxis des Verwaltungsgerichtshofes (vgl. insbesondere Erkenntnis vom 8. Mai 1958, Z 2683/55).“*

In ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (Rechtssatzkette [1](#) bzw. [2](#)) ist dieser Versagungsgrund entsprechend §14 Abs. 2 KFLG („Eine Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben liegt dann vor, wenn ein Verkehrsunternehmen in der Führung seines öffentlichen Verkehrs einschneidend beeinträchtigt wird, dies ist dann der Fall, wenn es hinsichtlich der gefährdeten Linie einen die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage

*stellenden Einnahmenausfall erleidet.“)* als gegeben anzusehen, wenn eben ein „*die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellender Einnahmenausfall*“ zu erwarten ist. Für eine nähere Definition, wann ein solcher Sachverhalt eintritt, gibt es weder eine gesetzliche Bestimmung noch eine Rechtsprechung der Höchstgerichte. Ganz im Gegenteil, in vielen Verfahren, bei welchem als einziger Beschwerdegrund die Feststellung offen bleibt, ob ein solcher Einnahmenausfall eintritt, werden die Bescheide vom Verwaltungsgerichtshof aufgehoben, da die Erwägungen durch die vorherigen Instanzen als nicht ausreichend erkannt werden oder aber bestätigt, wenn der Beschwerdeführer (sofern dieser der schutzsuchende Konzessionär ist) nicht ausreichend an der Nachweisführung mitgewirkt hat ([Rechtssatzkette](#)). Dabei werden nur in Ausnahmefällen (z.B. [2002/03/0242](#)) jene Feststellungen und Vergleichsgrößen genannt, welche zu einer Beurteilung heranzuziehen wären; Kriterien („wenn–dann“), nach denen diese Beurteilung durchgeführt werden soll, werden aber nicht angeführt – und können vom Verwaltungsgerichtshof mangels gesetzlicher Vorgaben wohl auch nicht so ohne weiteres festgelegt werden. In den meisten Fällen werden aber nicht einmal die erforderlichen Feststellungen und Vergleichsgrößen angeführt (z.B. [2005/03/0096](#), [2006/03/0060](#), [2006/03/0119](#)).

Damit kann aus der Formulierung, wonach die bisherige Fassung für touristische Verkehre nicht mehr anzuwenden ist, nicht geschlossen werden, dass es für alle übrigen Verkehre derzeit einen verlässlichen Kriterienkatalog gibt, anhand dessen der Eintritt dieses Versagensgrundes bestimmt werden kann. Gleichzeitig wird mit der vorgeschlagenen Novellierung eine genaue Angabe gemacht, welches Kriterium (nämlich die mangelnde Rentabilität des Kraftfahrlinienverkehrs) bei touristischen Verkehren NICHT angewendet werden darf.

Da nicht anzunehmen ist, dass der Gesetzgeber für touristische Verkehre ein Entscheidungskriterium ausschließen würde, welches für die übrigen Verkehre eigentlich auch nicht anzuwenden ist, ergibt sich daraus zwingend, dass es e contrario für alle anderen Kraftfahrlinienverkehre eine zu berücksichtigende Gefährdung darstellen würde, wenn auch nur eine geminderte Rentabilität des Kraftfahrlinienverkehrs zu erwarten ist.

Spätestens diese Novellierung würde Rechtsmeinungen, wonach es sich bei der Kraftfahrlinienkonzession um kein besonderes oder ausschließliches Recht im Sinne der EU-VO 1370/2007 handelt, jegliche Grundlage entziehen.

Dass dieser Schluss nahe liegend ist, zeigen Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes von 17. Dezember 2008 ([2006/03/0060](#), [2006/03/0119](#)). Demnach ist bei der Prüfung, ob ein „*die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellender Einnahmenausfall*“ eintritt, auch zu berücksichtigen, ob auch Änderungen bei den Einnahmen aus Bestelleistungen zu erwarten sind ([2006/03/0060](#), Ziffer 3., letzter Absatz, letzter Satz: „*Dieser Einnahmementfall kann sich nicht nur aus Veränderungen bei der Zahl der ausschließlich die jeweilige Kraftfahrlinie nutzenden Fahrgäste ergeben, sondern auch aus Veränderungen bei Bestelleistungen oder von Leistungen im Rahmen des Verkehrsverbundes, die im Fall der Stattgebung des Konzessionsantrags zu erwarten sind, wie dies von der beschwerdeführenden Partei im Verwaltungsverfahren geltend gemacht wurde.*“). Der Verwaltungsgerichtshof legt somit das Kraftfahrliniengesetz so aus, dass mit der Konzessionerteilung nicht nur das Recht zur Fahrgastbeförderung verbunden ist, sondern auch im Fall von Bestellungen das Recht auf den wirtschaftlichen Vorteil aus diesen

Bestellungen – dies zu einem Zeitpunkt, zu dem die Anwendung der entsprechenden Bestimmungen des Vergaberechtes bei Zusatzbestellungen zum bestehenden Angebot bereits gesetzlich zwingend vorgeschrieben waren.

Der Verwaltungsgerichtshof geht in seinem Erkenntnis [2007/03/0150](#) vom 25. Februar 2009 sogar noch weiter und bestätigt, „dass es nach der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes zur Vorgängerbestimmung des § 7 Abs 1 Z 4 lit b KfLG (§ 4 Abs 1 Z 5 KfLG 1952) verfassungsrechtlich unbedenklich ist, bei Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession darauf Bedacht zu nehmen, welche Auswirkungen die geplante neue Kraftfahrlinie auf den bereits bestehenden Autobus- und Eisenbahnverkehr hätte, auch wenn damit ein Konkurrenzschutz bewirkt wird (vgl. das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 5. Dezember 1989, [G 229/89](#), ua, VfSlg Nr 12.236).“

Es kann nicht in Zweifel gezogen werden, dass es verfassungsrechtlich unbedenklich ist, wenn durch die Regelungen im Kraftfahrlinienrecht ein Konkurrenzschutz bewirkt wird. Dies bestätigt auch der EuGH in der der Novellierung zu Grunde liegenden Entscheidung [C-338/09](#) – jedoch mit einer wesentlichen Einschränkung (welche im Rahmen der Verfahren vor nationalen Höchstgerichten bislang kein Thema war): Auszug Randnr. 52. „Damit ein System der vorherigen behördlichen Genehmigung trotz des Eingriffs in eine solche Grundfreiheit gerechtfertigt ist, muss es daher auf objektiven, nicht diskriminierenden und im Voraus bekannten Kriterien beruhen, die sicherstellen, dass der Ermessensausübung durch die nationalen Behörden hinreichende Grenzen gesetzt werden“.

Es kann darüber kein Zweifel bestehen, dass die geltenden nationalen Regelungen zur Vergabe bzw. Wiedererteilung von Kraftfahrlinienkonzessionen diese Voraussetzungen nicht erfüllen, da es (bis auf die Bevorzugung des bisherigen Konzessionärs bei der Wiedererteilung gem. KFLG [§29 \(1\)](#): „Soll die Konzession für eine Kraftfahrlinie wiedererteilt werden, so ist in Konkurrenz mit einem anderen Konzessionswerber bei sonst gleichem Angebot der bisherige Konzessionsinhaber vor allem zu berücksichtigen“. ) weder Kriterien für die Auswahl des Konzessionärs bei mehreren Anträgen noch irgendwelche öffentlichen Informationen zu anstehenden Konzessionsvergaben gibt (nähere Erläuterungen in der eingangs erwähnten [Stellungnahme](#) der Steirischen Verkehrsverbund GmbH zu den Ministerialentwürfen aus dem Oktober 2010 zu ÖPNRV-G und KFLG)

Zusammenfassend muss festgehalten werden, dass mit der vorgeschlagenen Änderung zwar der Spezialfall der touristischen Verkehre etwas EU-Rechts-konformer geregelt würde, andererseits aber die besonderen Rechte der Kraftfahrlinienkonzessionen weiter gestärkt würden und das Kraftfahrliniengesetz in Bezug auf die Vergabe der Konzessionen damit insgesamt noch offensichtlicher als bisher dem geltenden EU-Recht widersprechen würde.

Dass der Begriff „Rentabilität“ im Verfahren vor dem EuGH ([Vorabentscheidungsersuchen](#), [Schlussanträge](#) und [Urteil](#)) und in den [Erläuterungen](#) zum Gesetzesvorschlag zumeist im umgangssprachlichen Sinn von „sich rechnend“ bzw. „Gewinn machend“ und nicht in der in der Wirtschaftswissenschaft vorgesehenen Definition einer Verhältniszahl (z.B. zwischen Ertrag und Aufwand) verwendet wird, ändert nichts daran, dass – während derzeit die Gefährdung der wirtschaftlichen Betriebsführung (einfach formuliert: geringere Erlöse als Kosten zu erwarten) als Entscheidungskriterium herangezogen werden muss – zukünftig bereits bei einer zu erwartenden geminderten Rentabilität (einfach formuliert: schlechteres Verhältnis zwischen

Ertrag und Aufwand zu erwarten) ein konkurrenzierender Konzessionsantrag abschlägig zu bescheiden wäre – also praktisch immer.

Wir gehen zwar nicht davon aus, dass solche Auswirkungen bei der Erstellung des Entwurfs für diese Gesetzesänderung beabsichtigt waren. Dennoch ist davon auszugehen, dass sich die Höchstgerichte – im derzeit mangels Umsetzung der EU-VO 1370/2007 gegebenen rechtsunsicheren Zustand – bei Beschlussfassung dieser Änderung in der vorgelegten Form binnen kürzester Zeit mit Rechtsstreitigkeiten auf Basis genau dieser Argumentation beschäftigen müssten.

Umso mehr muss darauf verwiesen werden, dass die Umsetzung der EU-VO 1370/2007 dringlich erforderlich ist.

### **Verkehrsunternehmensregister auch als Konzessionskataster nutzen**

Mit Einführung des Verkehrsunternehmensregisters (im KFLG in §4a) in der vorgeschlagenen Form würden nur die in Art. 16 der EU-VO [1071/2009](#) geforderten Mindestinhalte in das Register aufgenommen werden. Im Sinne einer sparsamen und zweckmäßigen Verwaltung wird vorgeschlagen, dieses Register um die Erfassung der aufrechten Kraftfahrlinienkonzessionen zu erweitern, was nach den Bestimmungen der genannten EU-VO jedenfalls zulässig ist.

Für die nach EU-Recht erforderliche Vergabe von besonderen Rechten in einem offenen und transparenten Verfahren ist ein Verzeichnis über die bestehenden Konzessionen für Kraftfahrlinien samt den wesentlichen Inhalten (betroffene Strecken und Gebiete, Gültigkeitszeitraum) wohl jedenfalls erforderlich. Es liegt daher nahe, diese Informationen in das laut EU-VO 1071/2009 erforderliche Verkehrsunternehmensregister mit aufzunehmen.

Zudem hat der Verwaltungsgerichtshof ([2002/03/0110](#)) erkannt, dass diese Informationen auf konkrete Anfrage gemäß Auskunftspflichtgesetz von den Konzessionsbehörden bekannt gegeben werden müssen. Angesichts des zu erwartenden Wettbewerbs um Konzessionen wäre es jedenfalls weniger aufwändig, diese Informationen bei Bescheiderstellung einmal zu erfassen und nicht in jedem Anlassfall eine gesonderte Auskunft erstellen zu müssen.

### **Ergänzende Anmerkungen zu weiteren Bestimmungen des KFLG**

#### Zu §4a KFLG (neu)

Gemäß Bundesvergabegesetz sind öffentliche Auftraggeber angehalten, die Eignung von Bietern auch betreffend der beruflichen Zuverlässigkeit zu überprüfen (§68 iVm §72 BVergG 2006). Es wird daher zu den Bestimmungen des Verkehrsunternehmensregisters angeregt, zu prüfen, ob im vorgeschlagenen neuen §4a des Kraftfahrliniengesetzes vorgesehen werden kann, dass öffentlichen Auftraggebern für die Zwecke der Auftragsvergabe (ähnlich wie gem. [§28b](#) Ausländerbeschäftigungsgesetz (AuslBG) für den

selben Zweck) von den zuständigen Behörden auch eine Auskunft über das Vorliegen von Einträgen gemäß Abs. 3 Z 5 und 6 – jedoch ohne Angabe von Details – erteilt werden kann. Dabei ist zu berücksichtigen, dass gemäß Art. 16 Abs. 2, letzter Absatz der EU-VO [1071/2009](#) diese Informationen in jedem Fall nur dann anderen Behörden als den zuständigen Behörden zugänglich gemacht werden dürfen, „wenn diese ordnungsgemäß zu Kontrollen und zur Verhängung von Bußgeldern im Straßenverkehr bevollmächtigt und ihre Beamten vereidigt sind oder einer förmlichen Geheimhaltungspflicht unterliegen.“ Zu prüfen wäre, ob eine generelle Auskunft, ob solche Einträge vorliegen, zulässig wäre.

#### Zu §39 Abs.2 Z.4 KFLG (Änderung)

Zur vorgeschlagenen Ausweitung der Möglichkeit gemäß §39 Abs.2 Z.4 KFLG, in Ausnahmefällen Personenkraftwagen nun auch im grenzüberschreitenden Kraftfahrlinienverkehr einzusetzen, ist darauf hinzuweisen, dass es insbesondere im peripheren ländlichen Raum – für den genau solche kostengünstigen Alternativen gebraucht werden – oftmals Probleme gibt, überhaupt Betreiber zu finden, welche solche Leistungen anbieten können oder wollen. Ein Faktor dabei ist, dass es derzeit nicht möglich ist, ein und dasselbe Fahrzeug sowohl für Fahrten im Linienverkehr, als Rufbus und als Anrufsammeltaxi einzusetzen. Daher sollte der aktuelle Anlass genutzt werden, eine Erleichterung für die potentiellen Betreiber solcher alternativen Bedienformen zu schaffen, indem Fahrzeuge beider Gewerbe alle diese Leistungen durchführen dürfen:

- Im Kraftfahrlinienverkehr sollten nach gesonderter Genehmigung durch die Konzessionsbehörde neben Fahrzeugen des mit Personenkraftwagen betriebenen Mietwagengewerbes auch Fahrzeuge des Taxigewerbes eingesetzt werden dürfen.
- Die bei der Konzessionsbehörde zu beantragende gesonderte Genehmigung zum Einsatz im Kraftfahrlinienverkehr (§39 Abs.2 Z.4) sollte nicht nur für ein konkretes Fahrzeug, sondern für alle Fahrzeuge des gleichen Fahrzeugtyps des Unternehmens möglich sein.
- Die Führung von Anrufsammeltaxis ([§38 Abs.3 Z2](#)) sollte auch mit Fahrzeugen des mit Personenkraftwagen betriebenen Mietwagengewerbes möglich gemacht werden.

Es wird ersucht, diese Stellungnahme im Begutachtungsverfahren zu berücksichtigen und gleichzeitig die Umsetzung der EU-VO [1370/2007](#) in nationales Recht durchzuführen.

Mit freundlichen Grüßen  
Steirische Verkehrsverbund GmbH

Dr. Alfred Hensle e.h.      ppa. Mag. Reinhard Hofer e.h.