

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung Vorgeschlagene Fassung

Änderung des Kraftfahrliniengesetzes

Abschnitt III

Bestimmungen über den Kraftfahrlinienbetrieb

§ 22 ...

§ 23 Bestellung von Kursen, gemeinwirtschaftlicher Betrieb von Kraftfahrlinien

§ 24 ...

§ 37 Ausgleich der Verkehrsinteressen, Förderung der Zusammenarbeit und von Zusammenschlüssen der Unternehmen

§ 38 ...

§ 2. (1) bis (3) ...

§ 7. (1) ...

Z 1 bis 3 ...

4. die Erteilung einer Konzession auch sonst öffentlichen Interessen nicht

Abschnitt III

Bestimmungen über den Kraftfahrlinienbetrieb

§ 22 ...

§ 23 Bestellung von Kursen, nicht-kommerzieller Betrieb von Kraftfahrlinien

§ 24 ...

§ 37 Ausgleich der Verkehrsinteressen, Förderung der Zusammenarbeit und von Zusammenschlüssen der Unternehmen und Berücksichtigung der Ziele der Bundes- und Landesverkehrsplanung

§ 38 ...

§ 2. (1) bis (3) ...

(4) Bei Anträgen auf Erteilung einer Konzession gemäß § 1 Abs. 3 in Verbindung mit § 23 Abs. 3 ist eine Kopie des Verkehrsdienstvertrages anzuschließen.

(5) Sofern es sich nicht um einen Konzessionsantrag für eine Verkehrsleistung gemäß § 1 Abs. 3 in Verbindung mit § 23 Abs. 3 oder für einen grenzüberschreitenden Kraftfahrlinienverkehr handelt, ist der Konzessionsantrag frühestens 12 Monate und spätestens 6 Monate vor dem Beginn des beantragten Gültigkeitszeitraumes zu stellen. Nach Ablauf der Antragsfrist sind wesentliche Änderungen des Konzessionsantrages unzulässig.

(6) Außerhalb der Antragsfrist eingebrachte Anträge sind zurückzuweisen. Die Aufsichtsbehörde kann jedoch unter Berücksichtigung der Fristen des § 5 Abs. 5 verspätete Anträge zulassen, sofern dies auf Umstände zurückzuführen ist, die der Konzessionswerber nicht abwenden konnte, und denen er auch nicht abzuhelpen vermochte.

§ 7. (1) ...

Z 1 bis 3 ...

4. die Erteilung einer Konzession auch sonst öffentlichen Interessen nicht

Geltende Fassung Vorgeschlagene Fassung

Änderung des Kraftfahrliniengesetzes

zuwiderläuft. Dieser Ausschlussgrund liegt insbesondere dann vor, wenn

- a) die Kraftfahrline auf Straßen geführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes für diesen Verkehr nicht eignen, oder
- b) der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch die Verkehrsunternehmen, in deren Verkehrsbereich (§ 14 Abs. 1 bis 3) die beantragte Linie ganz oder teilweise fällt, zu gefährden geeignet ist; dies gilt nicht im Falle der Gefährdung eines Kraftfahrlinienverkehrs, der im Wesentlichen touristischen Zwecken dient, und die Entscheidung über dessen Gefährdung alleine auf Grund der Angaben des konkurrierenden Verkehrsunternehmens wegen der geminderten Rentabilität dieses Kraftfahrlinienverkehrs erfolgen würde, oder
- c) der beantragte Kraftfahrlinienverkehr einer dem öffentlichen Bedürfnis mehr entsprechenden Ausgestaltung des Verkehrs durch die Verkehrsunternehmen, in deren Verkehrsbereich (§ 14 Abs. 4) die beantragte Linie ganz oder teilweise fällt, vorzuziehen, und eines von diesen die notwendige Verbesserung der Verkehrsbedienung innerhalb einer von der Aufsichtsbehörde festzusetzenden angemessenen Frist von höchstens sechs Monaten vornimmt.

zuwiderläuft. Dieser Ausschlussgrund liegt insbesondere dann vor, wenn

- a) die Kraftfahrline auf Straßen geführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes für diesen Verkehr nicht eignen, oder
- b) der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch die Verkehrsunternehmen, 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 Kraftfahrlinienverkehrs, der im Wesentlichen touristischen Zwecken dient, und die Entscheidung über dessen Gefährdung alleine auf Grund der Angaben des konkurrierenden Verkehrsunternehmens wegen der geminderten Rentabilität dieses Kraftfahrlinienverkehrs erfolgen würde, oder
- c) der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste (§ 3 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999), in deren Verkehrsbereich (§ 14 Abs. 1, 3 und 5) er ganz oder teilweise fällt, ernsthaft beeinträchtigen würde, oder
- d) bereits ein Vergabeverfahren nach den anwendbaren Bestimmungen des Vergaberechts oder der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zur Vergabe eines nicht-kommerziellen Kraftfahrlinienverkehrs (§ 23 Abs. 3) eingeleitet wurde, der sich ganz oder zum Teil auf die im Wesentlichen gleichen Verkehrsleistungen wie der beantragte Kraftfahrlinienverkehr bezieht, oder
- e) der beantragte Kraftfahrlinienverkehr einer dem öffentlichen Bedürfnis mehr entsprechenden Ausgestaltung des Verkehrs durch die Verkehrsunternehmen, in deren Verkehrsbereich (§ 14 Abs. 6) die beantragte Linie ganz oder teilweise fällt, vorzuziehen, und eines von diesen die notwendige Verbesserung der Verkehrsbedienung innerhalb einer von der Aufsichtsbehörde festzusetzenden angemessenen Frist von höchstens sechs Monaten vornimmt.

(2) Die Aufsichtsbehörde hat zur Feststellung des Vorliegens des Ausschlussgrundes gemäß Abs. 1 Z 4 lit. c alle relevanten Informationen bei

Geltende Fassung Vorgeschlagene Fassung**Änderung des Kraftfahrliniengesetzes**

(2) Für den Fall der Erteilung einer Genehmigung nach § 1 Abs. 3 haben die Voraussetzungen des Abs. 1 Z 1 und 2 vorzuliegen, und darf der Ausschließungsgrund des Abs. 1 Z 4 lit. a nicht gegeben sein.

§ 13. (1) ...

(2) Die Straßeneignung von Straßen mit der ehemaligen Bezeichnung „Bundesstraßen B“ (§ 2 Abs. 1 BStG 1971, BGBl. Nr. 286 in der Fassung BGBl. I Nr. 142/2000) wird unter Berücksichtigung etwaiger Einschränkungen durch die StVO 1960 und durch das KFG 1967 bis zum 31. Dezember 2006 angenommen.

(3) Sofern keine Verordnung nach § 46 Abs. 2 erlassen wird, ist die Feststellung, ob sich andere Straßen aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes für die Befahrung durch eine Kraftfahrlinie eignen (§ 7 Abs. 1 Z 4 lit. a) vom Landeshauptmann unter Einhaltung der Fristen des § 5 Abs. 5 zu treffen; für Straßen gemäß Abs. 2 ist diese Feststellung frühestens am 1. Jänner 2007 zu treffen.

§ 13. (4) bis (6) ...**Verkehrsbereich**

§ 14. (1) Der Verkehrsbereich nach § 7 Abs. 1 Z 4 lit. b erstreckt sich so weit, wie sich eine beantragte Kraftfahrlinie auf einen bereits konzessionierten öffentlichen Verkehr gefährdend auswirken kann.

(2) 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.

den gemäß Art. 2 lit. b der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zuständigen Behörden oder nach dem 31. Dezember 2015 auch bei den gemäß § 30a ÖPNRV-G 1999 benannten Stellen einzuholen.

(3) Für den Fall der Erteilung einer Genehmigung nach § 1 Abs. 3 haben die Voraussetzungen des Abs. 1 Z 1 und 2 vorzuliegen, und darf der Ausschließungsgrund des Abs. 1 Z 4 lit. a nicht gegeben sein.

§ 13. (1) ...

(2) Sofern keine Verordnung nach § 46 Abs. 2 erlassen wird, ist die Feststellung, ob sich andere Straßen aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes für die Befahrung durch eine Kraftfahrlinie eignen (§ 7 Abs. 1 Z 4 lit. a) vom Landeshauptmann/von der Landeshauptfrau unter Einhaltung der Fristen des § 5 Abs. 5 zu treffen. Im Falle des § 23 Abs. 2 ist diese Feststellung auch auf Antrag des Bestellers oder der für diesen tätig werdenden Stelle zu treffen. Ein solcher Antrag kann bereits vor Einleitung eines Vergabeverfahrens eingebracht werden.

§ 13. (3) bis (5) ...**Verkehrsbereich**

§ 14. (1) Der Verkehrsbereich erstreckt sich so weit, wie sich eine beantragte Kraftfahrlinie auf einen bereits konzessionierten öffentlichen Verkehr ernsthaft gefährdend auswirken (§ 7 Abs. 1 Z 4 lit. b) oder diesen ernsthaft beeinträchtigen (§ 7 Abs. 1 Z 4 lit. c) kann.

(2) Eine ernsthafte Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben liegt dann vor, wenn ein Verkehrsunternehmen bei der Führung seines öffentlichen Verkehrs hinsichtlich der gefährdeten Linie einen die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Einnahmenausfall erleiden würde.

(3) Eine ernsthafte Beeinträchtigung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben

Geltende Fassung Vorgeschlagene Fassung

Änderung des Kraftfahrliniengesetzes

(3) Behauptet ein Verkehrsunternehmen, durch die Erteilung einer neuen oder einer hinsichtlich der Streckenführung abzuändernden Konzession einen die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Einnahmenausfall zu erleiden, so hat es der Aufsichtsbehörde jene zum Teil nur ihm bekannten Daten zu liefern, anhand derer diese in die Lage versetzt wird, zu beurteilen, wie sich der Einnahmenausfall auf die wirtschaftliche Betriebsführung seiner Linie auswirken wird.

(4) Unter Verkehrsbereich nach § 7 Abs. 1 Z 4 lit. c ist der Bereich zu verstehen, innerhalb dessen die bereits bestehende Kraftfahrlinie das Verkehrsbedürfnis befriedigt.

§ 15. (1) Die Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie wird auf höchstens acht Jahre erteilt. Bei Vorliegen eines zeitlich begrenzten oder nur vorübergehenden Verkehrsbedürfnisses sowie zur Erreichung der in § 37 Abs. 3 angeführten Ziele kann sie auch für einen kürzeren Zeitraum erteilt werden.

liegt dann vor, wenn bei der Führung eines nicht-kommerziellen öffentlichen Verkehrs (§ 3 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999) hinsichtlich der beeinträchtigten Linie die wirtschaftliche Betriebsführung nur durch zusätzliche Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln gesichert wäre.

(4) Behauptet ein Verkehrsunternehmen, durch die Erteilung einer neuen oder einer hinsichtlich der Streckenführung abzuändernden Konzession eine ernsthafte Gefährdung im Sinne des Abs. 2, so hat es der Aufsichtsbehörde jene zum Teil nur ihm bekannten Daten zu liefern, anhand derer diese beurteilen kann, wie sich der Einnahmenausfall auf die wirtschaftliche Betriebsführung seiner Linie auswirken wird. Sofern dies für die Beurteilung erforderlich ist, hat das Unternehmen auch eine entsprechende betriebswirtschaftliche Kalkulation vorzulegen, aus der das Einnahmenerfordernis für eine wirtschaftliche Betriebsführung hervorgeht.

(5) Ist durch die Erteilung einer neuen oder einer hinsichtlich der Streckenführung abzuändernden Konzession eine ernsthafte Beeinträchtigung im Sinne des Abs. 3 zu erwarten, so hat auch das Verkehrsunternehmen der Aufsichtsbehörde jene zum Teil nur ihm bekannten Daten zu liefern, anhand derer diese beurteilen kann, wie sich der Einnahmenausfall auf die wirtschaftliche Betriebsführung dieser Linie auswirken wird. Sofern dies für die Beurteilung erforderlich ist, hat das Unternehmen auch eine entsprechende betriebswirtschaftliche Kalkulation vorzulegen, aus der das Einnahmenerfordernis sowie das Erfordernis zusätzlicher Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln für eine wirtschaftliche Betriebsführung hervorgeht.

(6) Unter Verkehrsbereich nach § 7 Abs. 1 Z 4 lit. e ist der Bereich zu verstehen, innerhalb dessen die bereits bestehende Kraftfahrlinie das Verkehrsbedürfnis befriedigt.

§ 15. (1) Die Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie wird auf höchstens zehn Jahre erteilt. Die Konzession kann auf einen kürzeren Zeitraum erteilt werden, wenn

- a) ein zeitlich begrenztes oder nur vorübergehendes Verkehrsbedürfnis vorliegt, oder

Geltende Fassung Vorgeschlagene Fassung

Änderung des Kraftfahrliniengesetzes

b) die Harmonisierung des Ablaufes der Dauer einer oder mehrerer Konzessionen für die Realisierung der konkreten Ziele der Bundes- und Landesverkehrsplanung zweckdienlich ist (§ 37 Abs. 3).

(2) Die Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie, die Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist, wird auf höchstens zehn Jahre, unter der Voraussetzung des Art. 4 Abs. 3 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 jedoch auch auf höchstens fünfzehn Jahre erteilt.

(3) Die Konzession kann ferner entweder für den Betrieb während des ganzen Jahres oder für einen bestimmten Zeitraum während eines Jahres erteilt werden. Eine ohne nähere Bestimmung erteilte Konzession gilt für den Betrieb während des ganzen Jahres.

(2) Die Konzession kann ferner entweder für den Betrieb während des ganzen Jahres oder für einen bestimmten Zeitraum während eines Jahres erteilt werden. Eine ohne nähere Bestimmung erteilte Konzession gilt für den Betrieb während des ganzen Jahres.

Bestellung von Kursen, gemeinwirtschaftlicher Betrieb von Kraftfahrlinien

§ 23. (1) Werden über das vorgesehene Fahrplanangebot einer Kraftfahrlinie hinaus Kurse bestellt, so hat der Besteller oder für diesen die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft die anwendbaren Bestimmungen des Vergaberechtes 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).

(2) Wird die Bedienung von Strecken bestellt, die bisher mangels Eigenwirtschaftlichkeit (§ 3 Abs. 2 ÖPNRV-G 1999) von einer Kraftfahrlinie nicht bedient wurden oder zum Zeitpunkt der Bestellung nicht mehr eigenwirtschaftlich bedient werden können, so hat der Besteller selbst oder für diesen die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft unter Berücksichtigung der anwendbaren Bestimmungen des Vergaberechtes einen geeigneten Personenkraftverkehrsunternehmer zu ermitteln. Von dieser Verpflichtung ausgenommen sind Strecken, die weiterhin eigenwirtschaftlich bedient werden können.

Bestellung von Kursen, nicht-kommerzieller Betrieb von Kraftfahrlinien

§ 23. (1) Werden über das vorgesehene Fahrplanangebot einer Kraftfahrlinie hinaus Kurse bestellt, so hat der Besteller oder die für diesen tätig werdende Stelle die anwendbaren Bestimmungen des Vergaberechtes 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).

(2) Sollen in den nicht in Abs. 1 genannten Fällen nicht-kommerzielle Verkehrsdienste (§ 3 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999) im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im Kraftfahrlinienverkehr bestellt werden, so dürfen diese Verkehrsdienste nur dann in einem Vergabeverfahren beschafft werden, wenn diese Verkehrsdienste nicht durch kommerzielle Verkehrsdienste (§ 3 Abs. 2 ÖPNRV-G 1999) abgedeckt sind. In diesem Fall hat der Besteller oder die für diesen tätig werdende Stelle unter Berücksichtigung der anwendbaren Bestimmungen des Vergaberechtes sowie der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 einen geeigneten Personenkraftverkehrsunter-

Geltende Fassung Vorgeschlagene Fassung**Änderung des Kraftfahrliniengesetzes**

(3) Dem nach Abs. 2 ermittelten Personenkraftverkehrsunternehmer ist vor Betriebsaufnahme über Antrag eine Kraftfahrlinienkonzession zum gemeinwirtschaftlichen Betrieb (§ 3 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999) zu erteilen, sofern die Voraussetzungen des § 7 Abs. 1 Z 1 und 2 gegeben sind, und der Ausschließungsgrund des § 7 Abs. 1 Z 4 lit. a nicht vorliegt.

(4) Im Verfahren über diesen Antrag findet § 5 keine Anwendung. Die Konzessionsdauer sowie das Betriebsprogramm haben dem Pflichtenheft der Ausschreibung oder dem zwischen Besteller und Personenkraftverkehrsunternehmer geschlossenen Vertrag zu entsprechen, wobei die höchstzulässige Konzessionsdauer (§ 15) nicht überschritten werden darf.

(5) Auf den Konzessionsinhaber finden diesfalls die Bestimmungen der §§ 16 Abs. 2 Z 2 bis 4, 22, 24, 28 Abs. 4 und 5 und 29 Abs. 1 keine Anwendung.

§ 27. Die Berechtigung erlischt in folgenden Fällen:

1. bis 2. ...
3. bei Ablauf der Konzessionsdauer ohne vorherige zeitgerechte Einbringung eines Antrages auf Konzessionswiedererteilung (§ 29);
4. bis 5. ...

nehmer zu ermitteln.

(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.

(4) Im Verfahren über einen Antrag gemäß Abs. 3 findet § 5 keine Anwendung. Die Konzessionsdauer sowie das Betriebsprogramm haben bei sonstiger Nichtigkeit (§ 68 Abs. 4 Z 4 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 – AVG) 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.

(5) Auf den Konzessionsinhaber finden diesfalls die Bestimmungen der §§ 16 Abs. 2 Z 2 bis 4, 22 Abs. 2, 28 Abs. 3 und 4y und 29 Abs. 1 keine Anwendung.

(6) Die Vertragspartner haben die Aufsichtsbehörde über eine vorzeitige Beendigung des Vertrages (Abs. 4) in Kenntnis zu setzen, die das Erlöschen (§ 27 Z 6) der in Verbindung mit Abs. 3 erteilten Konzession mit Wirksamkeit des Vertragsendes festzustellen hat.

§ 27. Die Berechtigung erlischt in folgenden Fällen:

1. bis 2. ...
3. mit Ablauf der Konzessionsdauer;
4. bis 5. ...
6. im Falle der Beendigung des zwischen Besteller und Personenkraftverkehrsunternehmer geschlossenen Vertrages (§ 23 Abs. 4 und 6).

Änderung des Kraftfahrliniengesetzes

Rechtsnachfolge

§ 28. (1) Für den Fall des Todes des Inhabers der Berechtigung gelten die Bestimmungen der §§ 41 bis 43 Gewerbeordnung 1994, BGBl. Nr. 194, über den Fortbetrieb der Verlassenschaft, des überlebenden Ehegatten und der Deszendenten mit der Maßgabe, dass an die Stelle der Bezirksverwaltungsbehörde die Aufsichtsbehörde (§ 3 Abs. 1 und 2) tritt, und das Fortbetriebsrecht einer natürlichen Person spätestens nach sechs Monaten endet, wenn nicht vorher ein Verkehrsleiter bestellt wird; in begründeten Fällen kann die Behörde eine Verlängerung dieser Frist um höchstens drei Monate genehmigen.

(2) Im Falle der Geschäftsunfähigkeit des Inhabers der Berechtigung, der die Funktion des Verkehrsleiters innehatte, darf der Sachwalter den Betrieb höchstens sechs Monate weiterführen. Danach muss ein Verkehrsleiter bestellt werden, wobei die Aufsichtsbehörde diese Frist um drei Monate verlängern kann.

(3) Im Falle der Geschäftsunfähigkeit des Inhabers der Berechtigung darf der Sachwalter den Betrieb bis zu höchstens einem Jahr weiterführen. Danach muß ein Betriebsleiter bestellt werden.

(3) Bei Verschmelzungen, Umwandlungen, Einbringungen, Zusammenschlüssen, Realteilungen und Spaltungen kann das ursprüngliche Recht zur Ausübung der Konzession vom bisherigen Konzessionsinhaber auf den Nachfolgeunternehmer übertragen werden, wenn dieser die Voraussetzungen des § 7 Abs. 1 Z 1 und 2 erfüllt.

(4) Die Übertragung der Konzession nach Abs. 4 ist von der Aufsichtsbehörde (§ 3 Abs. 1 und 2) zu genehmigen, und das Erlöschen der Konzession des bisherigen Konzessionsinhabers ist festzustellen (§ 27 Z 5)

§ 29. (1) ...

(2) Ebenso sind Ersatz- und Nachfolgeverkehre von Schienenbahnen mit öffentlicher Personenbeförderung in Konkurrenz mit einem anderen Konzessionswerber bei sonst gleichem Angebot vor allem zu berücksichtigen. Die Rechte betroffener Kraftfahrlinienunternehmer nach § 7 Abs. 1 Z 4 lit. b und c bleiben hiedurch unberührt.

Rechtsnachfolge

§ 28. (1) Für den Fall des Todes des Inhabers der Berechtigung gelten die Bestimmungen der §§ 41 bis 43 Gewerbeordnung 1994, BGBl. Nr. 194, über den Fortbetrieb der Verlassenschaft, des überlebenden Ehegatten und der Deszendenten mit der Maßgabe, dass an die Stelle der Bezirksverwaltungsbehörde die Aufsichtsbehörde (§ 3 Abs. 1 und 2) tritt, und das Fortbetriebsrecht einer natürlichen Person spätestens nach sechs Monaten endet, wenn nicht vorher ein Verkehrsleiter bestellt wird; in begründeten Fällen kann die Behörde eine Verlängerung dieser Frist um höchstens drei Monate genehmigen.

(2) Im Falle der Geschäftsunfähigkeit des Inhabers der Berechtigung, der die Funktion des Verkehrsleiters innehatte, darf der Sachwalter den Betrieb höchstens sechs Monate weiterführen. Danach muss ein Verkehrsleiter bestellt werden, wobei die Aufsichtsbehörde diese Frist um drei Monate verlängern kann.

(3) Bei Verschmelzungen, Umwandlungen, Einbringungen, Zusammenschlüssen, Realteilungen und Spaltungen kann das ursprüngliche Recht zur Ausübung der Konzession vom bisherigen Konzessionsinhaber auf den Nachfolgeunternehmer übertragen werden, wenn dieser die Voraussetzungen des § 7 Abs. 1 Z 1 und 2 erfüllt.

(4) Die Übertragung der Konzession nach Abs. 3 ist von der Aufsichtsbehörde (§ 3 Abs. 1 und 2) zu genehmigen, und das Erlöschen der Konzession des bisherigen Konzessionsinhabers ist festzustellen (§ 27 Z 5).

§ 29. (1) ...

(2) Ebenso sind Ersatz- und Nachfolgeverkehre von Schienenbahnen mit öffentlicher Personenbeförderung in Konkurrenz mit einem anderen Konzessionswerber bei sonst gleichem Angebot vor allem zu berücksichtigen. Die Rechte betroffener Kraftfahrlinienunternehmer nach § 7 Abs. 1 Z 4 lit. b, c und e bleiben hiedurch unberührt.

Geltende Fassung Vorgeschlagene Fassung**Änderung des Kraftfahrliniengesetzes****Ausgleich der Verkehrsinteressen, Förderung der Zusammenarbeit und von Zusammenschlüssen der Unternehmen****§ 37. (1) bis (2) ...**

(3) Die Aufsichtsbehörden haben bei ihren Maßnahmen auch die Ziele der Bundes- und Landesplanung zu beachten.

§ 49. (1) bis (6) ...**§ 52. (1) bis (3) ...**

(4) Anträge auf Verlängerung der Dauer von Konzessionen, deren Dauer zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBl. I Nr. 12/2006 noch höchstens sechs Monate beträgt, sind nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBl. I Nr. 151/2004 zu erledigen. Alle anderen bis zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes eingereichten Anträge auf Verlängerung der Konzessionsdauer sind als Anträge auf Wiedererteilung der Konzession (§ 29 Abs. 1) zu behandeln.

Ausgleich der Verkehrsinteressen, Förderung der Zusammenarbeit und von Zusammenschlüssen der Unternehmen und Berücksichtigung der Ziele der Bundes- und Landesverkehrsplanung**§ 37. (1) bis (2) ...**

(3) 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.

§ 49. (1) bis (6) ...

(7) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verwiesen wird, ist die 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 ABl. Nr. L 315 vom 03.12.2007, S. 1, anzuwenden.

§ 52. (1) bis (3) ...

(4) § 2 Abs. 5 ist auf Konzessionsanträge zur Wiedererteilung solcher Konzessionen nicht anzuwenden, deren Dauer zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBl. I Nr. XXX/2014 noch höchstens ein Jahr beträgt.