

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Das Kraftfahrlinienrecht ist im Kompetenztatbestand des Art. 10 Abs. 1 Z 8 B-VG (Angelegenheiten des Gewerbes) versteinert, da unter diesem Kompetenztatbestand alle Vorschriften fallen, die nach dem Stand der Systematik der einfachrechtlichen Gesetzgebung am 1. Oktober 1925 als gewerberechtliche Vorschriften anzusehen waren. Dies jedoch ohne den Personenbeförderungsgewerben gemäß Gewerbeordnung 1994 anzugehören, da diese gemäß § 2 Abs. 1 Z 15 auf den Betrieb von Kraftfahrlinien nicht anzuwenden ist. Der vorliegende Entwurf zur Novellierung des Kraftfahrliniengesetzes erfüllt zum Großteil langjährige Forderungen der Konzessionsbehörden. Im Zentrum stehen dabei Vereinfachungen bei der Beurkundung von Bescheiden und Erleichterungen im Haltestellenverfahren. Mit der Einschränkung von Rufbusverkehren auf den innerstaatlichen Bereich erfolgt eine schon lange fällige Klarstellung im Gesetz.

Besonderer Teil

Zu Z 1 (§ 19 Abs. 2a)

Der Vorschlag sieht den Entfall der gesetzlichen Verpflichtung zur Ausstellung von Konzessionsurkunden für nationale Kraftfahrlinienverkehre in § 19 vor, weil die Konzessionsurkunde keine über den Bescheid hinausgehenden Angaben enthält und daher im innerstaatlichen Bereich entbehrlich ist.

Da sich die Konzessionsbehörden der Länder einhellig für den Entfall der Ausstellung von Konzessionsurkunden aussprechen und da im nationalen Verkehr ohnehin keine Mitführverpflichtung weder für Konzessionsurkunden noch für deren Gleichschriften noch für Bescheide besteht, war die Beurkundungspflicht gemäß § 19 Abs. 2 KfLG bei nationalen Kraftfahrlinien ersatzlos zu streichen.

Zu Z 2 (§ 33 Abs. 1a)

Gemäß § 33 KfLG obliegt die Festsetzung von Haltestellen für Kraftfahrlinien dem Landeshauptmann. Für die Festsetzung einer Haltestelle ist die Durchführung einer mündlichen mit einem Lokalaugenschein verbundenen Verhandlung erforderlich. Bei jedem Wechsel des Betreibers einer Kraftfahrlinie (insbesondere nach einer Ausschreibung) ist ein derartiges Haltestellenverfahren erneut durchzuführen, da die Haltestellen rechtlich als Adjuvans zur Konzession zu verstehen sind. Dies wurde von den Bundesländern schon mehrmals kritisiert, da die Kosten und der Aufwand für die Durchführung von Ortsverhandlungen sehr hoch sind.

Deshalb soll es der Konzessionsbehörde künftig gemäß dem neuen § 33 Abs. 1a möglich sein, auf ein Verfahren und die Durchführung einer mündlichen mit einem Lokalaugenschein verbundenen Verhandlung zu verzichten, wenn die Haltestelle schon vorher für den Kraftfahrlinienbetrieb eines Personenkraftverkehrsunternehmers genehmigt war.

Zu Z 3 (§ 38 Abs. 3 Z 1)

Mit dieser Änderung wird im Sinne einer größeren Rechtssicherheit klargestellt, dass das System der Rufbusse grundsätzlich nur im nationalen Bereich Anwendung finden kann, da dieses im internationalen Verkehr aufgrund der Gegenseitigkeit nicht durchführbar und auch nicht kontrollierbar ist.

Dem tragenden Grundsatz des Kraftfahrliniengesetzes entspricht die Vorschreibung einer konkreten Kraftfahrlinie mit genau festgelegten Haltestellen. Dieser Grundsatz wird im Rufbussystem, welches eine Form des Bedarfsverkehrs darstellt, durchbrochen. Bedarfsverkehre sollen grundsätzlich aufgrund ihrer erhöhten Flexibilität lediglich als Ausnahme in Randgebieten und zu Randzeiten zur Anwendung kommen. Hingegen soll es nicht Ziel dieser Sonderbestimmung sein, betriebswirtschaftliche Vorteile im rein kommerziellen Fernverkehr zu generieren.

